

# L'offre de transport doit changer de braquet

La question de la mobilité dans des territoires peu denses doit aujourd'hui être centrale dans les politiques publiques locales. C'est du moins ce que pense Dominique Royoux. Pour ce professeur de géographie à l'Université de Poitiers, et directeur adjoint de Ruralités (laboratoire qui étudie les rapports urbain-rural en Nouvelle-Aquitaine, et en France), c'est le problème d'accessibilité aux ressources urbaines (services, équipements...) publiques et privées, qui a constitué la source de la revendication des Gilets jaunes, dont le mouvement s'opposait à l'origine à l'augmentation annoncée des tarifs des carburants. « Depuis 50 ans, on n'a pas géré l'étalement résidentiel de manière cohérente. On aurait pu structurer la croissance urbaine sous forme de petits pôles périphériques, qui auraient permis de générer une offre de transport en commun. Il va sérieusement falloir se poser la question de l'aménagement des bassins de vie, susceptibles de générer plus facilement une offre de transports collectifs », propose Dominique



Pour Dominique Royoux, « il faudrait un Grenelle des déplacements pour les territoires peu denses ».

Royoux. « On pourrait y concevoir l'établissement de supports de transports collectifs, qui ont besoin de transporter beaucoup de personnes, sur des distances relativement courtes. Or, pour le moment, on est dans une situation où on a une population disséminée sur de grandes distances. »

## Co-voiturage, auto-partage...

Pourtant, l'universitaire reconnaît qu'un manque criant de transports en commun sur cer-

tains territoires, est en passe d'être comblé, grâce à des initiatives diverses. « Ce sont des propositions de collectifs citoyens (membres de la même entreprise, du même hameau,...). Ça se traduit par du co-voiturage, de l'auto-partage, l'auto-stop solidaire... » Dominique Royoux pense que les collectivités doivent s'approprier ces initiatives. « Il faut les faire fonctionner dans le temps, les généraliser, sinon ça restera des petits groupes qui ne répondront pas à une demande

pourtant plus large. On a besoin de transporter aujourd'hui de manière plus économique et de manière plus globale, des personnes pour lesquelles le transport domicile-travail, domicile-consommation... est trop cher. L'avenir du transport collectif, ce sont des voitures pleines ! Ce n'est pas forcément le développement du transport en commun tel qu'il se pratique aujourd'hui. Entre Chauvigny et Poitiers, il faut que la ligne 103 soit plus dense (NDLR: transports interurbains sous la responsabilité de la Région), puisqu'il y a une vraie demande, mais ce n'est pas suffisant, même si l'offre est bonne, car elle est directe et donc concurrentielle à la voiture. Mais des solutions se feront sous d'autres formes. »

Les plans de déplacements urbains se focalisent principalement sur le bus. Ce n'est pas une solution pour l'avenir, juge le professeur de géographie. « Les motifs de déplacements se diversifient énormément. Le bus ne suffira pas à répondre à l'ensemble de la demande. Le défi est donc d'intégrer dans les politiques d'autres schémas. Il faut

draît un « Grenelle des déplacements » pour les territoires peu denses ! »

## Concertation

Dominique Royoux invite les collectivités, les collectifs citoyens et les associations impliqués dans de nouveaux modes de transports collectifs à se mettre autour de la table. « Il y a une éducation à la mobilité à instaurer. Et il faut compléter les premières expériences qui sont faites, par exemple par les MJC dans le sud Vienne, qui ont eu conscience de ce problème il y a déjà plusieurs années. Elles ont réfléchi aux moyens de faciliter le rabattement vers la ligne TER Poitiers-Limoges, et de rendre ainsi les gares de Lathus Saint-Rémy, Montmorillon, Lussac-Les-Châteaux, Le Dorat, plus attractives. Les collectivités doivent travailler à la multiplicité des supports. » Pour l'heure, les nombreuses initiatives restent trop fractionnées, développées sous l'angle du transport solidaire, pour un public spécifique. « Il faut décroisonner tout ça ! » Reste à mettre l'offre de transports sur de bons rails.

# Voitures solidaires avec le Secours catholique

Nous sommes en milieu rural, où des personnes âgées, des familles isolées mono-parentales, en situation de précarité, n'ont pas forcément de voiture », observe Béatrice Larbalette. La responsable de l'antenne du Secours catholique de Montmorillon a donc décidé avec son équipe, et en partenariat avec leurs collègues de Lussac-Les-Châteaux, et un animateur de la délégation du Secours catholique de Poitiers, d'ouvrir le service de transport solidaire « Allo coup de main » (1). Leur objectif: aider les personnes en difficulté sociale dans leurs déplacements quotidiens. L'idée a germé il y a un an lorsqu'un habitant de Montmorillon est venu frapper à la porte du Secours catholique pour proposer ses services comme chauffeur bénévole. « Il a été le déclic pour redémarrer cette activité qui avait été lancée une première fois en 2014. » Pour mener à bien leur projet, les membres du Secours catholique ont, dans un premier temps, prospecté à Montmo-



riillon et dans les communes environnantes pour trouver d'autres chauffeurs solidaires et des personnes prenant en charge la gestion du planning des demandes de déplacement. « Aujourd'hui, nous avons une quinzaine de chauffeurs et 5 personnes pour se relayer à l'accueil téléphonique », précise Béatrice Larbalette. « Ils viennent de tous horizons. Il y a aussi bien des actifs que des retraités. » Le service « Allo coup de main » couvre des besoins de déplacements occasionnels, décrit la responsable. Les bénéficiaires pourront y avoir recours pour des rendez-vous

médicaux, administratifs, pour aller faire des courses, pour participer à des activités associatives, pour aller visiter un proche, pour aller prendre un autre moyen de transport... « Ça s'adresse aussi aux jeunes qui veulent se rendre à un entretien d'embauche ou à un examen », complète Béatrice Larbalette. Un « coup de main » pour conserver une vie sociale et gagner en autonomie. (1) Opérationnel depuis début février. Tarifs : jusqu'à 20 km (A/R) : 2 €; de 21 à 50 km (A/R) : 4 €; au-delà de 51 km : 6 €. Renseignements au 05 49 91 36 30; equipe.montmorillon.861@secours-catholique.org

## + de 8 salariés/10 de la Vienne vont travailler en voiture

Selon les résultats d'une enquête de l'Insee publiée récemment, en 2015, parmi les 23,2 millions de salariés habitant et travaillant en France (hors Mayotte), 70 % utilisent principalement leur voiture pour aller travailler. Une proportion qui atteint les 83,5 % dans la Vienne, comme dans de nombreux territoires ruraux. À l'échelle nationale, les autres modes de transports sont minoritaires: 16 % des salariés empruntent les transports en commun, 7 % y vont à pied et 4 % utilisent des deux-roues, motorisés ou non. « Le mode de déplacement utilisé pour se rendre à son travail varie selon le lieu de résidence. Il dépend notamment de l'offre

de transports en commun, liée elle-même à la densité du tissu urbain », observe l'Insee. Parmi les différentes catégories professionnelles, les cadres et les employés utilisent moins la voiture: respectivement 63 % et 65 %, contre 75 % pour les professions intermédiaires et 78 % pour les ouvriers. « Toutefois, les raisons sont très différentes. Les employés vont davantage travailler à pied. En effet, ils travaillent plus souvent que les autres salariés à proximité de leur domicile. À l'inverse, les cadres exercent plus souvent leur activité professionnelle loin de leur commune de résidence, mais ils utilisent davantage les transports en commun. »

