

Quelles mobilités durables pour le Pays de Redon Bretagne sud ?



Notre urbanisation s'est développée autour et le long des infrastructures routières. L'automobile a conditionné nos modes et lieux de vie, de travail, de consommation, nos comportements de mobilité et d'échange... Notre société s'est construite autour de la voiture. Nous en sommes complètement dépendants. Et nos déplacements posent d'autant plus problème là où la densité de la population est aussi faible que la dispersion de l'habitat est forte !

Notre trajectoire actuelle en matière de déplacement n'est ni viable ni durable, tant pour l'environnement que pour la société. L'urgence n'est plus à démontrer. Nous n'avons plus de pressentiments, mais des connaissances réelles. L'heure n'est plus à la prise de conscience, mais à la recherche de nouveaux modèles.

Alors vers quel modèle s'orienter ?

Il ne s'agit pas d'imaginer, de créer, d'inventer... Il s'agit de comprendre les besoins de notre territoire, à moyen et long termes, de trouver la tendance naturelle et logique qui nous mènerait vers une nouvelle façon de faire, d'utiliser, de se déplacer, de vivre, et de mieux articuler ce qui existe déjà.

Si les solutions ne sont pas encore définies ou inventées, les territoires ruraux, en tant que terrain de réflexion, ne manquent pas de « potentiels ».

Et si nous proposons le Pays de Redon - Bretagne Sud comme terrain d'expérimentation, comme territoire pilote d'une nouvelle approche partenariale et durable des mobilités ?

En engageant la démarche du Plan Climat Energie Territorial, le Pays a déjà montré sa volonté d'inscrire le territoire dans une logique de développement durable. Dans la continuité de cette démarche, repensons ensemble notre système de mobilité. Une mobilité durable, une mobilité possible pour tous, compatible avec la fragilité écologique, permettant le développement économique par l'augmentation de l'attractivité du territoire et enfin, une mobilité qui prend en compte les spécificités sociales, géographiques, urbanistiques et économiques du territoire.

Jean-Claude Aulnette
Président de la MEDEFI

- QUEL TERRITOIRE VOULONS-NOUS POUR DEMAIN ? -

Une mobilité respectueuse de l'environnement

Il s'agit avant tout de réduire nos émissions de gaz à effets de serre, d'améliorer la qualité de l'air, mais aussi d'agir sur les nuisances sonores et la consommation de l'espace.

Une mobilité facteur d'équité sociale

Permettre l'accès aux déplacements pour tous dans une logique de solidarité, d'intégration, et d'échange, c'est agir sur l'accès à l'emploi, aux équipements, aux services et aux loisirs. C'est également maîtriser le coût des transports dans les budgets des ménages et des collectivités locales.

Une mobilité source de développement économique

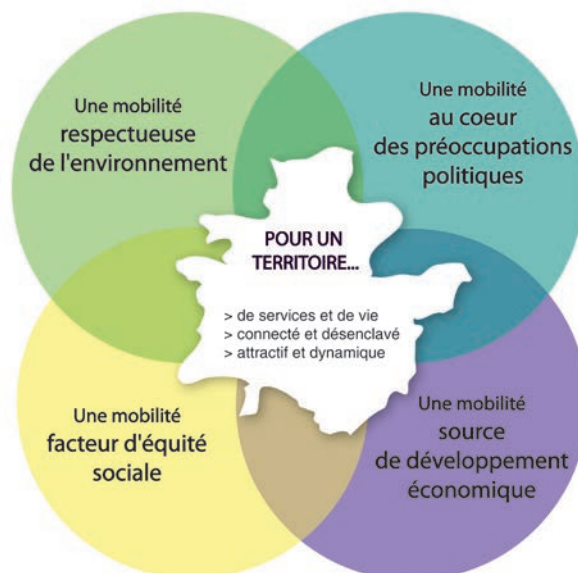
La mobilité est un levier fort de développement économique : nouvelle filière industrielle (construction, équipement, réseaux) ; axe de diversification économique pour les SIAE (structures d'insertion par l'activité économique) du territoire ; facteur d'accès et de maintien dans l'emploi et la formation ; facteur de compétitivité des entreprises... et donc facteur d'attractivité du territoire.

L'enjeu économique est également d'assurer la sécurité économique des ménages, mais aussi, de ce fait, des entreprises et des collectivités locales.

Une mobilité au cœur des préoccupations politiques

Les mobilités doivent être portées par une véritable gouvernance de territoire qui coordonne les politiques et qui place le sujet au cœur des différentes politiques d'aménagement.

L'enjeu est bien d'adopter une politique globale au niveau Pays, de renforcer le partenariat et la mise en réseau.



A la rencontre de ces quatre enjeux, l'enjeu de territoire

Compte-tenu des caractéristiques actuelles du territoire en termes d'aménagements de l'espace, d'organisation des services, de structuration économique et sociale... il apparaît effectivement indispensable de répondre à ces quatre enjeux pour construire un territoire de services et de vie, connecté et désenclavé, attractif et dynamique.

- DE QUELS MOYENS D' ACTIONS DISPOSONS-NOUS ? -



AGIR SUR LES BESOINS DE DEPLACEMENTS

> Intégrer les non-déplacements dans le système de mobilité

Les besoins de déplacements doivent être définis, repensés, appréhendés sous l'angle d'un nouveau modèle : de la couverture numérique du territoire à la couverture « mobile » ; du développement des services embarqués (dans les véhicules) au développement des services en magasins...



- Réduire les déplacements professionnels (en développant la visioconférence ou le télétravail, en aménageant les horaires de travail...)
- Réduire les déplacements liés à la consommation (développer les courses par internet ou la livraison à domicile...)
- Réduire les déplacements liés aux services (en rendant accessibles les services administratifs par internet)

> Aménager un territoire pour favoriser la proximité et permettre de se déplacer moins loin

Les mobilités durables doivent être prises en compte dans l'évolution de l'aménagement du territoire.

Un urbanisme durable rompt avec le cercle vicieux dans lequel la voiture renforce la périurbanisation qui elle-même renforce l'usage de la voiture.



- Développer les circuits courts et rapprocher notamment les emplois des habitants, mais aussi les services, les loisirs (densification des bourgs)
- Encourager un quotidien à distance ou valoriser les espaces publics comme espace de vie (multifonctionnalité)
- Développer l'utilisation des systèmes d'information
- Utiliser la couverture numérique du territoire dans l'appréhension des systèmes de mobilités



SCOT, PLU et schémas Régional et départemental Haut débit seront les outils privilégiés de cet axe

AGIR SUR LES MOYENS DE DEPLACEMENTS

> Développer les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle

Lutter contre le «tout voiture» et repenser un nouvel usage de la voiture permettrait que celle-ci devienne un outil comme un autre dans la chaîne de déplacements. Il ne s'agit pas d'en diaboliser l'utilisation, mais de permettre à l'usager d'en moduler son utilisation, par exemple en troquant sa voiture contre son vélo quand il fait beau.

On parle alors de **multimodularité** et de **modularité** des déplacements.



- Construire une organisation des modes de transport en fonction des motifs et des distances à parcourir : du court trajet à pied ou à vélo à des plus longues distances en co-voiturage ou en auto-partage...
- Contraindre la place de la voiture pour rééquilibrer le partage de la voirie
- Sécuriser les modes doux et les modes actifs (marche, vélos, trottinette, roller...)

> Connecter les différents modes de transports

Pour favoriser une moindre utilisation de la voiture, il faut permettre à l'usager de combiner plusieurs modes de transports en un minimum de temps et en un maximum de confort et de sécurité. Cela passe par la connection des différents modes de transports entre eux, on parle alors d'**intermodalité**.



- Définir un schéma de déplacements adapté aux différents territoires (commune, aire urbaine, Communauté de communes, Pays, périphérie du Pays...)
- Confirmer le rôle structurant des gares ou de certaines stations de bus
- Mettre en place une billetterie unique (ex : Korrigo)

> Mettre en place un outil pour coordonner les différentes solutions de déplacements

Une plateforme ou centrale de mobilité, qu'elle soit physique ou virtuelle devra informer les usagers, faciliter la réservation des solutions de déplacement, mais aussi animer et sensibiliser.

Plans et schéma de déplacements, Pôle d'échange multimodal seront les outils privilégiés de cet axe

- LES CONDITIONS DE REUSSITE -



UN OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS, PILIER DE L'ACTION

L'observatoire est l'outil privilégié de la connaissance des mobilités. Ses objectifs seront de :

- Connaître le territoire et les systèmes de mobilités qui s'y organisent spontanément ou par l'action publique.
- Connaître les initiatives, expériences, innovations existantes dans son quartier, dans sa commune ; les identifier puis les valoriser, les renforcer pour pouvoir les multiplier, les généraliser.
- Faire partager ses expériences et contribuer à la diffusion des bonnes idées, des bonnes pratiques...

L'observatoire, c'est aussi identifier et comprendre les freins potentiels qui ralentissent ou empêchent l'émergence d'un système de mobilité durable afin de les anticiper, et de leur opposer une solution, un contournement, un accompagnement adapté :

- Quels sont les freins au changement, les freins aux alternatives à la voiture individuelle, les freins à l'action, à l'expérimentation ? Sont-ils culturels, psychologiques, sociaux, institutionnels, fonctionnels, organisationnels ?
- Par qui sont-ils vécus ? Par les usagers, par les politiques, par les techniciens... ?

UNE GOUVERNANCE DE TERRITOIRE PORTEUSE DU SYSTEME

L'offre de transport est organisée sur des périmètres institutionnels qui correspondent très rarement aux territoires vécus. Un premier travail de définition commune de cette dernière notion serait d'ailleurs primordial de façon à baser tout système de mobilité sur un territoire pertinent.

L'enjeu consiste donc à connecter entre eux les différents modes de transport de manière à rendre performante la chaîne des déplacements aux différentes échelles de territoire vécu (du quartier au bassin de vie).

> Développer un projet intercommunautaire de mobilité dont le socle sera une concertation menée par territoire de proximité

Les ateliers de concertation proposés par le service Energie du GIP Pays de Redon - Bretagne Sud dans le cadre du Plan Climat Energie Territorial sont une base incontournable d'un travail à approfondir.

L'objectif est d'élaborer un schéma des mobilités (au-delà du schéma de déplacements ou du schéma de transport).

> Coordonner les réflexions, actions et initiatives au sein d'une plateforme de mobilité

Cette plateforme ou conseil en mobilité associe les divers acteurs de la mobilité.

> Définir une Autorité Organisatrice de Transport fédératrice des différentes AOT agissant sur le Pays pour :

- Clarifier le pouvoir donné aux autorités organisatrices de transport ;
- Coordonner les différents niveaux décisionnels ;
- Soutenir et coordonner les initiatives communales, intercommunales, associatives ou privées.



UNE COMMUNICATION ORGANISEE POUR MOBILISER

Informers, sensibiliser, mais surtout mobiliser le plus de monde à la réflexion et à l'action, tel est l'objectif d'une communication qui doit être :

- maîtrisée dans le temps, le contenu, les publics cibles, les objectifs... La communication est adaptée aux différentes étapes de l'action, et respecte les différentes compétences mises à contribution.

- coordonnée, dans une logique de partenariat et d'articulation entre les différents intervenants.
- pédagogique et illustrée, dans une logique de communication positive qui mette en avant les solutions et les expérimentations plutôt que les freins et les peurs.

Ce document est une synthèse du rapport «Quelles mobilités durables pour le Pays de Redon - Bretagne Sud» réalisé en mars 2011. L'intégralité de ce rapport est téléchargeable sur le site internet de la MEDEFI à l'adresse www.medefi.fr/Mobilites.asp

MEDEFI
7 rue saint conwoion
35 600 REDON
tel : 02.99.72.31.21
accueil@medefi.fr
www.medefi.fr

Document réalisé avec le soutien financier de :

