

Proposition pour une démarche d'aide à l'émergence d'une politique globale des déplacements en secteur rural

Les problématiques de déplacements des personnes en secteur rural

Par souci de clarté de la présentation, nous proposons de distinguer de façon schématique deux types de problématiques pour aborder les questions de mobilité vécues par les habitants des territoires ruraux :

- les mobilités **diffuses** (tous motifs confondus) internes au territoire, c'est-à-dire dont l'origine et la destination se trouvent à l'intérieur du bassin de vie,
- les mobilités (tous motifs confondus) dont la destination est l'agglomération de Limoges et qui répondent à une **logique d'axe** avec une certaine densité (flux)

Dans chaque cas, le périmètre pertinent pour la réflexion et l'action est celui du « bassin de vie », lequel se définit précisément par l'accès des habitants aux différents services. L'EPCI semble ainsi l'acteur le plus opérant pour la mise en œuvre d'une politique de mobilité sur le territoire.

Sur le volet *mobilités diffuses*, l'action de la communauté de communes peut se situer à deux niveaux :

- l'animation, la communication, la mise en relation « besoin-solution » : **l'EPCI « centrale de mobilité »**
- la définition et la mise en œuvre de solutions répondant à des besoins spécifiques (définition des priorités d'action, diagnostic portant sur ces priorités conduisant à des propositions d'actions, mise en œuvre des actions)

Sur le volet des mobilités entre le territoire et l'agglomération de Limoges, l'EPCI est l'acteur-clé en matière de planification de l'urbanisme et l'interlocuteur privilégié des autorités organisatrices des transports collectifs dans une recherche d'attractivité de leurs offres respectives (horaires, fluidité entre réseaux, rabattement sur les points d'arrêt...)

L'action proposée par la DDT 87

La DDT de Haute-Vienne se propose d'accompagner les collectivités pour la mise en œuvre de politiques globales de déplacements. Ainsi, plusieurs actions ont déjà été conduites sur différents territoires de Haute-Vienne au cours des dernières années :

- Communauté de communes Aurence-Glane-Développement (2012) : réalisation d'une enquête et propositions d'un plan d'action traitant essentiellement la question des mobilités pendulaires entre les communes de l'EPCI et l'agglomération de Limoges. Suite opérationnelle : création d'une aire de stationnement (covoiturage, accès cars RDTHV et TER) sur la RN147 entre Peyrilhac et Saint-Jouvent

- Communauté de communes des Monts de Châlus (sous le pilotage du PNR Périgord-Limousin) : réalisation d'une étude sur les mobilités des habitants de l'EPCI.
- Commune de Saint-Léonard-de Noblat (2013) : réalisation d'une étude globale des déplacements et du stationnement sur le territoire communal.
- Participation depuis 2014 à l'expérimentation TEAMM initiée par le CGET avec l'appui du CEREMA sur le PNR de Millevaches.

La DDT a sollicité un appui technique du CEREMA , toujours en distinguant les mobilités diffuses internes au bassin de vie des flux de déplacements depuis le territoire vers le pôle limougeaud. Il s'agit d'expérimenter avec une collectivité volontaire l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique globale des déplacements, tout en capitalisant les éléments de méthode et de gouvernance en vue d'une transposition à d'autres territoires ruraux du Limousin.

Les objectifs stratégiques généraux de la démarche proposée sont d'une part de permettre l'accès aux services et activités pour les populations ne pouvant se déplacer individuellement en voiture (personnes âgées, personnes handicapées, personnes en situation de précarité...) et d'autre part de développer le report modal du mode « voiture individuelle » vers des modes partagés, des modes actifs ou les modes collectifs lorsqu'ils existent. L'objectif opérationnel lié à l'action proposée avec un EPCI est de le voir se doter d'une politique globale des déplacements, d'une organisation et d'outils (animation, communication, évaluation) pertinents pour contribuer à l'atteinte des objectifs stratégiques évoqués précédemment.

Périmètre de la démarche proposée

Le périmètre géographique de la démarche proposée est la communauté de communes des Monts de Châlus. Compte-tenu des évolutions à venir dans le cadre de la réforme territoriale, cette étude pourra à tout moment être étendue à un périmètre élargi. Par ailleurs, la démarche porterait a minima, au moins dans un premier temps, sur le volet *mobilités diffuses* internes au bassin de vie, son extension au second volet des déplacements vers Limoges pouvant être décidé dès l'origine ou à tout moment par la collectivité.

Le mode opératoire proposé

Phase 1 : Définition des éléments de contexte, aide au choix du territoire pertinent de l'étude et partage des éléments de méthode

Objectifs : Cette phase constitue le socle de la prestation d'accompagnement de la DDT. Ce socle doit permettre de prévoir et d'anticiper les questions de gouvernance de la démarche (avec le territoire), d'identifier les acteurs et les partenaires à solliciter et à inviter pour construire les actions de mobilité et de définir la méthodologie participative la plus adaptée pour faire émerger les réponses aux besoins de mobilité.

Trois actions paraissent donc indispensables :

- Réalisation du pré-diagnostic des mobilités sur le territoire de l'étude :

Ce pré-diagnostic sera construit en partenariat par la DDT et le CEREMA.

Sur la base des éléments retenus pour qualifier la mobilité sur le territoire (indicateurs démographique, revenus, activité, économiques, services et transports mobilité... pour ne citer que les principaux), la DDT produira la synthèse des résultats de l'analyse des mobilités. Cette synthèse intégrera des éléments de cartographie et de mise en forme des données réalisés par le CEREMA .

- partage avec les acteurs et partenaires pressentis, des objectifs et des finalités de la démarche : le choix du territoire de l'expérimentation tiendra compte de facteurs relatifs à la disponibilité de données, à la capacité à accompagner et à s'engager dans la démarche jusqu'à la mise en œuvre. Pour favoriser cette appropriation par le territoire retenu, cette phase consistera à proposer et à partager avec les acteurs impliqués et concernés du territoire la méthode opératoire de notre exercice :
 - partage et validation des résultats du diagnostic des mobilités, identification des problématiques de mobilité du territoire,
 - définition des enjeux forts nécessitant une réflexion pour mise en œuvre d'actions d'amélioration,
 - identification des partenaires potentiels de la démarche (cartographie des acteurs du territoire, connaissance des freins et des moteurs..)
- co-construction de la méthodologie participative de la démarche :

Cette démarche s'inscrit dans un cadre participatif où l'institution DDT / CEREMA adopte la posture de facilitateur ou d'accompagnant à l'émergence de solutions ou de pistes d'actions venant des acteurs du territoire. Ce mode opératoire exige une méthode préalablement définie et partagée sur le fond (à quels enjeux de mobilité tente-t-on de répondre?) et sur la forme (comment organise-t-on la réflexion et le choix des actions à mettre en œuvre?).

Le partage de la méthode est indispensable à l'engagement et au portage fort de la démarche par les acteurs (socio-économiques) du territoire.

Sur la forme, la DDT et le CEREMA prendront attache de l'EPCI retenu pour l'expérimentation, pour identifier les problématiques de mobilité, leur proposer d'engager une réflexion et de les accompagner jusqu'à la mise en œuvre d'actions, leur présenter les objectifs et la finalité de l'étude, leur proposer un calendrier et une méthode de travail.

Phase 2 : Co-construction des actions ou éléments de politique publique des mobilités sur le territoire de l'étude

Objectifs : Sur la base du diagnostic partagé ou du portrait de territoire, cette phase doit permettre de construire avec les acteurs du territoire (sur le modèle de la gouvernance à 5) des actions concrètes et opérationnelles.

La DTer Sud-ouest propose d'organiser ces sessions de partage et d'émergence des solutions / actions de mobilité via l'organisation **d'atelier participatifs d'acteurs** sur le territoire de l'étude.

Cette méthode de travail reproductible ouvre plusieurs possibilités :

- **soit un atelier d'acteurs** (co animé par l'institution DDT / CEREMA et par l'EPCI), où après un temps de partage des objectifs et du diagnostic territorial, l'exercice permettra à chacun (en petit groupe de 8 à 10 personnes) d'identifier les potentielles actions permettant de répondre à un ou des besoins non

satisfaits par les offres existantes

- **soit plusieurs ateliers d'acteurs (2 à 3)** répartis sur 2 à 3 communes du territoire de l'EPCI, co animés par le institution DDT / CEREMA et par l'EPCI, où au contact des populations locales, seront ébauchées (par groupes de 5 à 10 personnes) des réponses à des besoins de mobilité non satisfaits aujourd'hui par l'offre institutionnelle. Ces ateliers démultipliés au plus près du territoire et des communes, seront conclus par un atelier de synthèse pour capitaliser les solutions et mesurer la pertinence de leur engagement sur le territoire -opportunité, faisabilité, compétences, coûts....)

L'idée maîtresse est de ne pas construire en « hors sol » mais de s'appuyer sur le local pour adapter l'action au besoin réel du territoire en cohérence avec les politiques de mobilité à l'échelon supérieur.

Cela n'exclut cependant pas le retour d'expérience d'actions menées sur d'autres territoires similaires : appui sur du benchmark de territoire pour évaluer la capacité à reproduire.

Phase 3 : organisation du service mobilité de l'EPCI (moyens, compétences, coût d'investissement et de fonctionnement...)

Phase 4 : Suivi de la mise en œuvre des actions et évaluation de leur pertinence/performance

La DTer SO propose de construire un observatoire de suivi de la mise en œuvre des actions ainsi qu'un outil de mesure et d'évaluation de la performance des actions.

Cet outil sur la base d'un tableur simple devra permettre à l'EPCI ou à l'institution DDT, de suivre la mise en œuvre effective des actions sur le terrain et d'en évaluer au fil de l'eau la pertinence et la performance.

La simplicité du document devra permettre son accessibilité sans connaissance experte des tableurs de données statistiques de mobilité.

Cet observatoire et cet outil doivent pouvoir être actionnés simplement via des variables et/ou des indicateurs, simples et lisibles par tous les acteurs de la gouvernance du projet.

Délais – Périodes d'intervention

La prestation est inscrite dans un cadre pluriannuel sur 2016 – 2017 jusqu'à la validation d'un premier plan d'action (avec fiches-actions détaillées et dispositif d'évaluation) par la communauté de commune.

Les ressources de ce projet

- Communauté de communes des Monts-de-Châlus (à compléter)
- Les acteurs locaux (élus, employeurs, commerçants, professionnels de santé, services, associations, représentants de groupes d'usagers...)
- DDT de Haute-Vienne – DREAL Limousin : Marc YON, chef du SATeDD, Eric TIBI, chargé de mission de la transition écologique, Denis CLAUX, délégué territorial par

- intérim (territoire POL), Katia IBANEZ, technicienne référente mobilité durable,
- CEREMA : Frédéric LESCOMMERES – chargé d'études prospective territoriale et interface urbanisme mobilité, Thimothée CAPCARRERE – chargé d'études aménagement et économie territoriale, Catherine BEYNEIX – chargé d'études mobilité et aménagement
 - PNR Périgord-Limousin
 - Pays d'Ouest Limousin
 - Ademe : Laurent JARRY (rencontre prévue le 1^{er} avril 2016) Pour information, l'Ademe Limousin propose aux collectivités, dans le cadre du plan *action-climat*, de s'engager dans le cadre d'une charte éco-mobilité. La présente action sera à l'évidence articulée avec ce dispositif.