

Compte rendu

Objet	Commission mobilité	Date	13 février 2024
Adresse	25 rue Benoît Frachon 58640 Varennes-Vauzelles	Animatrice	Hélène Chobeaux

Présent.e.s : Claude BALAND (Les Bertranges), Eric GUYOT (Pays Val de Loire Nivernais), Sylvie THOMAS (Les Bertranges), Bruno LEPINTE (ANAR, conseil de développement), Alexis PLISSON (Les Bertranges, Prémery), Patrick RAPEAU (Cœur de Loire, Châteauneuf-Val-de-Bargis), Raymond LE VAN (Cœur de Loire, Cessy-les-Bois), Christine VINGDIOLET (Sud Nivernais, La Machine), Pascal LAFRANCE (Conseil de développement), Martine BRIZARD (VYV3 Bourgogne, Conseil de développement), Marius DRIGNY (Ville à Joie, conseil de développement), Rémy PASQUET (Pays Val de Loire Nivernais, Les Bertranges, Saint-Martin-d'Heuille).

Excusé.e.s : Françoise CROTTET-FIGEAT (Cœur de Loire, Pouilly-sur-Loire), Dominique MAURIN (Agglomération de Nevers, Varennes-Vauzelles), Henri VALES (Les Bertranges, La Charité-sur-Loire), Philippe ROLLIN (Sud nivernais, Decize), Denis SANCHEZ (Conseil de développement), Martine GAUDIN (Nièvre attractive, Conseil de développement), Bertrand COUTURIER (Nevers), Nicolas JOUANIN (Cœur de Loire), Anne DUVALET (Loire et Allier).

1. Retour sur le diagnostic mobilité du Pays

L'objectif du point est de revenir très succinctement sur le diagnostic mobilité du Pays, envoyé avec l'invitation à la commission dans sa version complète.

Le diagnostic a été entamé en 2021 sur demande des intercommunalités, la version présentée aujourd'hui est une version complétée et dont les données ont été mises à jour.

Le diagnostic est composé d'une présentation du territoire, de constats concernant la mobilité dans le Pays et se conclut par une série d'enjeux identifiés, et de solutions pour y répondre.

Les **constats sur la mobilité** : sont les mêmes que dans les intercommunalités. Les pratiques et les besoins sont étroitement liés au caractère rural. Le Pays Val de Loire Nivernais est un territoire de faibles densités, dont la population est âgée et vieillissante. Il est structuré par la Loire, qui centralise les communes polarisantes et les principaux axes de transport (autoroute, N7 et réseau ferroviaire). Les faibles densités impactent les investissements communaux et communautaires puisque les collectivités rurales disposent de moins de trésorerie que les collectivités plus urbaines.

Quatre grandes observations : (1) sans surprise, la voiture individuelle est le mode de déplacement prédominant dans le territoire et dans les trajets quotidiens. Cet usage étant favorisé par la praticité, l'autonomie et la liberté des horaires qu'offre l'automobile. (2) Le report modal théorique (nombre de déplacements qui pourraient être effectués autrement) est cependant élevé du fait de la courte distance des trajets domicile-travail (moins de 10 km en moyenne). (3) Au regard des réalités et leviers d'actions du territoire, le panel d'actions envisageables pour inviter au changement des pratiques est assez large. (4) Cependant, l'âge

et la santé des habitants sont les principaux freins au report modal. La réalité du territoire fait qu'il n'est pas envisageable pour tous les usagers de modifier la totalité de leurs pratiques.

Trois enjeux majeurs : l'attractivité, le maillage équitable des territoires, l'accompagnement vers des mobilités plus durables. (1) Pour que le Pays Val de Loire Nivernais donne envie de rester, de venir, ou de revenir, il doit être possible de le pratiquer le plus aisément possible, et de la manière la plus sécurisée qu'il soit. (2) Actuellement, les habitants du Pays Val de Loire Nivernais n'ont pas tous les mêmes opportunités et possibilités de déplacement. Si la même offre ne peut être déployée uniformément dans le territoire, il faut tout de même envisager une desserte permettant à chacun d'accéder au territoire et à ses services avec le moins de barrières possibles. (3) L'évolution des pratiques ne peut se faire sans aide, qu'elle qu'en soit la forme.

Pour répondre à ces enjeux, **trois grandes thématiques de réponses** ont été identifiées. Elles pourront par la suite être détaillées et approfondies afin de proposer des actions concrètes et efficaces dans le territoire. Ces réponses couvrent un champ des possibles assez large. Selon la réponse apportée, les coûts peuvent varier de quelques centaines d'euros à plusieurs milliers. Le but étant de mettre en avant un large panel de choix et d'options, adaptables aux différents territoires :

- Offrir une **information claire et regroupée** : une multitude d'offres existe dans le territoire, qu'elles soient portées par des collectivités, des associations ou des acteurs privés. Une première étape serait de regrouper ces informations pour que les habitants du territoire puissent mobiliser les services déjà en place ;
- **S'appuyer sur l'existant** pour développer les mobilités durables : les communes et intercommunalités du Pays ne sont pas vierges d'aménagements. Si la création de nouvelles infrastructures peut paraître attractive, ou à l'inverse impossible, il ne faut pas négliger le maillage déjà présent. S'appuyer sur les cheminements et fonctionnements préexistants permet de s'engager en faveur des mobilités sans avoir forcément besoin de créer *ex nihilo* de nouveaux projets ;
- **Accompagner les acteurs et les usagers dans la pratique des mobilités durables** : un des principaux freins au changement des pratiques étant le manque d'habitude. Une personne n'ayant jamais pris le bus aura de l'appréhension, tout comme une personne n'ayant jamais fait de vélo pour se rendre d'une commune à une autre. Pouvoir accompagner les usagers dans ces premières fois permet de lever le premier frein au report modal ;
- **Développer de nouvelles offres** adaptées à la demande et aux besoins : plusieurs intercommunalités du territoire ont réalisé des enquêtes auprès de leurs habitants ces dernières années, des retours et des demandes en sont ressortis. En s'appuyant sur ces retours, il est possible d'envisager de modifier des services déjà en place, ou d'en créer de nouveaux ;
- **Faciliter l'accès aux soins** : comme évoqué précédemment, l'accès aux différents espaces du territoire n'est pas le même pour tous les habitants. Couplé au manque de professionnels de santé dans le Pays, la problématique de l'accès au soin est prégnante dans le territoire. Ainsi, dans un but d'égalité face à l'accès au service des mesures peuvent être mises en place pour faciliter l'accessibilité des professionnels de la santé et de la prévention.

Échanges sur la **mise en place de transports à la demande** (TAD) : certaines communes avaient mis en place des TAD dans leur territoire, ces services n'existent plus aujourd'hui. Leur

disparition est souvent causée par le manque d'usagers, le manque de communication, ou des appels à projets qui n'ont pas trouvé de candidats. Ce sont des services qui fonctionnent indubitablement à perte et nécessitent donc un investissement sans retour dessus de la commune. Certaines formes de TAD sont à favoriser par rapport à d'autres. Selon les territoires, les lignes virtuelles ne sont pas pratiques et des couvertures zonales doivent leur être préférées.

2. Enquête mobilité auprès des communes

Si certaines intercommunalités ont réalisé, ou sont en train de réaliser, des enquêtes auprès de leurs habitants concernant la mobilité, il a paru nécessaire de les compléter en axant la réflexion au niveau communal. Le but de cette enquête est d'identifier de potentiels besoins et perceptions du territoire qui auraient pu être oubliés. L'idée étant aussi de recenser les projets que les communes auraient souhaité mettre en place si elles ne rencontraient aucun frein.

À ce jour 33 communes ont répondu à l'enquête, qui n'est pas close. Au vu du nombre de réponses, les résultats sont à aborder avec précaution puisque peu représentatifs de la totalité du territoire. La présentation se porte par ailleurs davantage sur le profil des territoires répondants que sur une analyse plus poussée des réponses, qui sera réalisée par la suite. Le but de cette analyse étant notamment de rapporter le fond des réponses au type de commune, à leur localisation, etc.

Typologie des communes répondantes : 1 centre urbain sur les 2 dans le Pays, 2 petites villes sur les 3, 1 commune « ceinture urbaine » sur les 4, 3 bourgs ruraux sur les 11, 19 communes rurales à habitat dispersé sur les 55 et 7 communes rurales à habitat très dispersé sur les 35 du territoire. Si les communes répondantes représentent un peu plus de 50 % de la population totale du Pays, un approfondissement est à faire concernant les communes rurales, largement majoritaires en termes numériques, et sous-représentées dans les réponses.

En termes de répondants par intercommunalité, les résultats sont assez disparates. Presque la moitié des communes de Cœur de Loire et des Bertranges ont répondu à l'enquête. Un peu moins d'un quart des communes de l'agglomération a participé. C'est au sud du Pays que les résultats manquent le plus, avec 1 commune répondante sur les 5 de Loire et Allier, 2 sur les 9 de Nivernais Bourbonnais et 3 sur les 20 de Sud Nivernais.

Les réponses permettent d'apercevoir certaines **tendances dans la mise en place de projets**. Il faut toutefois observer ces tendances avec précautions, puisque le panel de répondants représente un tiers des communes du territoire. On observe ainsi une diminution du nombre de communes sans projets liés à la mobilité. 20 communes ont annoncé n'avoir eu aucun projet dans les 3 dernières années. Cependant, elles ne sont que 11 à annoncer n'en avoir aucun pour les 3 années à venir. Ainsi, le nombre de communes avec au moins un projet passe de 15 dans les 3 dernières années à 25 dans les trois prochaines années.

À la question sur les **projets que les communes aimeraient pouvoir mettre en place**, au moins la moitié identifient le covoiturage (identification d'aire, recensement de lieux, ...), le transport à la demande, les aménagements cyclables et les aménagements piétons.

Dans la liste des **projets pour les trois années à venir**, on retrouve 6 types de projets. Les Plans de Mobilité Simplifiée (PdMS), les aménagements cyclables, les transports en commun, les aménagements piétons, des actions d'animations et les aménagements automobiles.

La mise en avant des PdMS comme projets de la commune est intéressante, puisqu'elle met en lumière le sentiment d'implication de la commune dans le projet communautaire. Parmi les

répondants, 22 sont concernés par la réalisation d'un PdMS. Sur ces 22, 10 ont identifié le PdMS comme étant un des projets à venir dans la commune.

Échanges sur les **modalités de financement des projets de mobilité** : les projets sont parfois coûteux et donc hors de portée des communes. S'il existe des financements comme le fonds vert, qui peut parfois monter à 80 % de prise de charge, les informations arrivent souvent en décalé par rapport aux budgétisations des collectivités. De plus, certaines actions nécessitent d'agir sur de la voirie départementale ce qui complexifie les processus. Il est quasiment impossible de mener des projets sans investir de sa poche.

Échanges sur une potentielle **ouverture aux passagers de la voie ferrée Prémery – Nevers** : c'est un besoin identifié par plusieurs collectivités et acteurs, des discussions ont été lancées avec l'agent de la SNCF en charge de ces questions. Le Pays est en attente d'un dossier de demande de préqualification. C'est un projet sur le long terme, qui nécessitera d'avoir des informations sur les voyageurs potentiels et le fonctionnement. Cependant, il faut prendre en compte que la ligne a été refaite il y a 10 ans et qu'il est peu probable que la SNCF accepte d'investir de nouveau dessus dans les années à venir. Les élus présents demandent à ce que le Pays qui prenne la main sur le projet.

3. Expérimentation mobilité en santé

Hier avait lieu le premier comité technique de l'expérimentation mobilité en santé. L'objectif ici est donc de re-présenter rapidement le projet, et de faire un retour sur les échanges qui ont eu lieu hier.

L'expérimentation mobilité en santé est un projet lauréat de l'appel à manifestation d'intérêt Territoires de Nouvelles Mobilités Durables (TENMOD) de l'ADEME, qui a obtenu un financement sur 3 ans, d'octobre 2023 à octobre 2026. L'objectif de cette expérimentation est de développer une offre de transport à la demande (TAD) à destination des personnes captives pour pouvoir se rendre chez les professionnels de santé. La première phase de l'expérimentation concerne Les Bertranges et Cœur de Loire, qui ont co-rédigé la candidature du Pays à l'AMI.

Sont **considérées comme captives** : les personnes rencontrant des problèmes ponctuels ou permanents de mobilité, non prises en charge par les bons de transport de l'assurance-maladie. Cette définition concerne notamment les personnes sans permis de conduire, sans voiture, dans l'impossibilité de conduire pour raisons de santé ou financière, etc.

Sur le volet **temporalités**, le projet est actuellement en phase de préfiguration et de recherche de financements (l'ADEME ne finançant que 50 %). L'objectif de lancement est en juillet 2024, avec un lancement de la phase 2 un an après, soit en juillet 2025.

Ce projet mobilise une **pluralité d'acteurs** parce qu'il a vocation à s'appuyer sur l'existant, c'est-à-dire les TAD des centres sociaux du territoire. Actuellement, l'ESC La Pépinière à La Charité-sur-Loire et le centre social du canton de Pouilly ont un TAD effectif. Une des ambitions est de permettre aux 4 autres centres sociaux du territoire de pouvoir aussi développer cette offre en utilisant les véhicules dont ils disposent déjà. Parce qu'il intervient dans le champ de la santé, du social et de la mobilité, le projet mobilise le Pays, les 6 centres sociaux du territoire, les professionnels de santé (MSP et Ordre des Médecins), les deux communautés de communes concernées, la CPAM, l'ARS, la MSA, l'ADEME, le département, et la région.

Côté **fonctionnement**, ce qui est envisagé, c'est un TAD :

- En couverture zonale, c'est-à-dire sans arrêts ou trajets prédéfinis, mais avec un chemin et des arrêts fixés selon la demande ;
- En rabattement vers les lieux d'exercice des professionnels de santé ;
- En porte-à-porte, puisque le public visé est un public avec des soucis de mobilité.

Pour soutenir les centres sociaux dans la pérennisation de ce TAD quand il existe, ou dans son développement quand il n'existe pas, un **financement via une aide forfaitaire** est envisagé. Un **comité mixte** sera formé pour réaliser le suivi et l'évaluation du projet.

Trois grands besoins ont été identifiés par les différents participants au comité technique : un soutien financier et ingéniérial pour les centres sociaux, pour les raisons évoquées précédemment ; la recherche de financements pour l'expérimentation et une potentielle pérennisation ; la mise en place d'une stratégie de communication adaptée au public cible, en s'appuyant sur les outils de communication habituels (flyers, internet) mais en développant aussi une communication « bouche-à-oreille » via la communication auprès des acteurs susceptibles d'interagir avec les usagers potentiels (assistantes sociales, associations).

Échanges sur l'expérimentation : il faudrait penser à mettre dans la boucle les services de soin à domicile, qui peuvent être au contact des usagers potentiels. Il faudra aussi envisager que certains usagers ne pourront pas être pris en charge, ou qu'il faudra des véhicules adaptés PMR. Car même si certaines personnes ont de gros problèmes de mobilité, elles ne sont pas systématiquement prises en charge par les transports sanitaires.

4. Rôle et missions du Pays sur la mobilité

L'objectif de ce temps est à la fois de discuter sur les missions que le Pays peut réaliser sur la mobilité pour accompagner les collectivités et de présenter ce sur quoi il peut agir.

Les discussions mettent en avant :

- Une demande de **coordination** à une échelle plus petite que les intercommunalités, à l'image du travail sur l'**ouverture aux passagers de la ligne SNCF Nevers-Prémery** qui concerne deux intercommunalités et un interlocuteur parfois éloigné des intercommunalités ;
- Le **prolongement coordonné de certains cheminements, piétons et cyclables**, est aussi évoqué. Sur le volet financier, il est proposé d'envisager le mécénat auprès de grandes entreprises, ce qui pourrait aussi être réalisé par le Pays ;
- Le **covoiturage** est aussi cité comme une thématique sur laquelle le Pays pourrait centraliser les besoins et demandes, et déposer un dossier de demande de subvention auprès des financeurs.

Le Pays est identifié comme un échelon pertinent d'action à la fois sur l'**accompagnement des intercommunalités** et/ou des communes et sur la **coordination et l'homogénéisation** à une échelle large lorsque certains projets sont communs (cheminements, voirie, demandes de subvention coordonnées, etc.).

À titre d'information, le Pays peut **accompagner les intercommunalités dans leurs projets** de l'élaboration à la mise en place et au suivi. Il est aussi mobilisable en **soutien technique**, pour aider à la recherche de financement, offrir un soutien ingéniérial, proposer des actions « clé en main ». Pour les intercommunalités qui souhaitent mettre en place un PdMS ou qui identifient un besoin d'accompagnement, le Pays peut accompagner de la réalisation du diagnostic à la mise en application du plan d'action. Enfin, comme identifié lors des discussions précédentes, le Pays est un **atout de coordination supra-communautaire** et de transmission d'informations.