



CONTRIBUTION

DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT A LA REFLEXION SUR LA
MOBILITE DANS LE TERRITOIRE

*Validée en Plénière du Conseil de Développement le 24 juin 2010
et présentée en Conseil Communautaire le 08 juillet 2010*

INTRODUCTION

La Communauté d'Agglomération du GrandAngoulême élabore son plan de déplacement urbain (PDU) et étudie le projet d'aménagement d'un système de transport en site propre (TCSP) induisant une nouvelle organisation des transports publics urbains.

Elle a associé le Conseil de Développement au comité de pilotage du PDU et au groupe de travail sur la politique des transports urbains (délibérations du 10 juillet 2008 et du 11 février 2010).

Sans négliger l'approche technique du projet d'agglomération sur les transports urbains, le Conseil de Développement souhaite apporter une contribution plus large à la réflexion sur la mobilité dans le territoire sous forme de points d'alerte dans un premier temps.

En effet, le contexte territorial présente des atouts mais aussi des freins au développement du projet d'agglomération (I).

Le dossier mobilité dépasse le questionnement sur les outils de planification (PDU) et sur le choix des technologies à mettre en œuvre. Le Conseil de Développement estime nécessaire de s'interroger au préalable sur les enjeux économiques, sociaux, sociétaux et environnementaux de la mobilité dans le territoire et propose quelques points d'alerte illustrés par des témoignages issus d'une enquête menée auprès des membres du Conseil de Développement et de leurs réseaux (II).

I - LE CONTEXTE TERRITORIAL

1) Les atouts du projet d'agglomération

Les choix politiques de l'Agglomération en matière d'aménagements structurants répondent à la volonté de rendre le territoire plus attractif, plus solidaire et plus cohérent :

- S'engager dans le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse est une condition sine qua non de développement de l'agglomération en terme d'accessibilité et d'attractivité.
- Faire du quartier de la gare d'Angoulême le cœur de l'agglomération est un challenge ambitieux, porteur d'une nouvelle identité, d'une nouvelle image du territoire.
- Mettre en place le Schéma de Cohérence Territorial donne un nouveau souffle au territoire en créant une dynamique de progrès et de partage économique, culturel et social.

La réflexion sur la politique des transports est au cœur du projet communautaire. La réussite du projet d'agglomération passe par une nouvelle définition et une nouvelle organisation des déplacements pour répondre aux orientations affichées, accroître l'attractivité du territoire, créer une nouvelle centralité, renforcer l'inter territorialité et l'efficience des politiques d'aménagement du territoire.

Cependant, pour mener à bien cette politique, le territoire doit faire face à de nouvelles contraintes.

2) Les freins au développement du projet d'agglomération

2-1 Un contexte législatif en mutation

Le projet de réforme des collectivités territoriales s'inscrit dans une vision centralisatrice de l'Etat et remet en question les principes fondamentaux de démocratie locale et d'émancipation des territoires ; principes patiemment acquis depuis plusieurs décennies. Les collectivités locales conserveront-elles une autonomie suffisante pour décider des investissements nécessaires au développement de leur territoire ?

2-2 Un cadre financier contraint...

La suppression de la taxe professionnelle a pour conséquence de diminuer sensiblement les ressources propres des communes et surtout des établissements de coopération intercommunale à fiscalité propre vivant quasi exclusivement du produit de cette taxe. Ce projet marque pour les collectivités locales la fin du pouvoir de « lever l'impôt » directement auprès des entreprises contribuables. Par ailleurs, il conditionne les ressources et les capacités d'investissement des collectivités à des dotations de l'Etat versées en compensation de la perte des ressources provenant de l'impôt. Cependant on ignore à ce jour si ces dotations compenseront intégralement les pertes et surtout comment ces dotations évolueront dans le temps.

2-3 Des données sociales préoccupantes

L'Analyse des Besoins Sociaux réalisée en 2009 par le cabinet QUIOT pour le compte de l'agglomération fait ressortir les tendances suivantes :

- un dynamisme démographique limité
 - o une population vieillissante
 - o un rythme des naissances en recul de 0,6% par an
- des niveaux de revenus inférieurs aux données nationales
 - o 8000 ménages allocataires CAF vivent sous le seuil de pauvreté (37% des allocataires)
 - o les publics fragiles, isolés et mono-parents constituent la majorité des allocataires CAF à bas revenus
 - o le revenu des ménages du GrandAngoulême se caractérise par le poids des retraites et des pensions.
- une dégradation de l'emploi
 - o une augmentation du nombre des demandeurs d'emploi de 7,8% entre 2008 et 2009
 - o le nombre des demandeurs d'emploi de moins de 25 ans augmente plus fortement que pour les autres catégories

2-4 Un levier fiscal affaibli

La suppression de la taxe professionnelle équivaut à un transfert de la charge contributive de l'entreprise vers le domaine public. De fait, les collectivités locales vont se trouver prises au piège : freiner leurs dépenses d'investissement et de fonctionnement nécessaires à la satisfaction des besoins de la population ou bien augmenter l'impôt sur les ménages.

Or, l'augmentation de la charge fiscale des ménages du GrandAngoulême semble compromise au regard de la fragilité sociale du territoire.

La rigueur budgétaire induite par ces contraintes ne va t-elle pas obliger la Communauté d'Agglomération à faire des choix et à repenser ses modes d'intervention ? Quel en sera l'impact en matière de développement du service public de transport ? Comment va t elle répondre aux enjeux de mobilité ?

II - LES ENJEUX DE MOBILITE : points d'alerte

Afin d'illustrer les points d'alerte sur les enjeux, le Conseil de Développement a réalisé une enquête auprès de ses membres et de leurs réseaux. La diffusion du questionnaire d'enquête a donné lieu à 252 réponses, représentant un échantillon diversifié en terme de sexe, âge et activité. 82% des personnes interrogées résident dans une des 15 communes de l'agglomération, 90% exercent une activité professionnelle dans l'agglomération, Il s'agit d'une activité salariée pour 74%. 91% des personnes estiment que l'accès aux transports publics est un enjeu important.

1) Les enjeux économiques

Augmentation des prix des énergies fossiles, baisse du pouvoir d'achat, le contexte pourrait être favorable au développement des transports collectifs. Comment les réseaux de transports pourront-ils faire face à un accroissement de la demande, si l'anticipation n'est pas suffisante ?

L'Etat va t-il continuer à encourager la construction de TCSP d'ici 2020 par le biais des concours financiers ?

Les possibilités de ressources financières du GrandAngoulême sont limitées. Les questions de tarification et d'amélioration de l'offre de service doivent être au cœur de la réflexion. Au regard de la faiblesse des revenus du territoire, la participation des usagers et des contribuables doit rester modique. L'équilibre financier des projets est donc fragile.

- Comment résoudre l'équation d'une meilleure offre avec un coût d'exploitation mesuré ?

La mobilité dépasse les frontières de l'agglomération. Différents territoires, différentes Autorités Organisatrices sont concernées sur un même bassin de vie.

- Comment organiser une meilleure gouvernance ? En optant pour des autorités organisatrices aux compétences élargies ? En favorisant la coopération entre elles ?

Sur 252 personnes interrogées dans le cadre de l'enquête mobilité interne au Conseil de Développement 79 % d'entre elles déclarent ne bénéficier d'aucune aide au transport, 91% des personnes estiment que l'accès aux transports publics est un enjeu important. La préoccupation économique est la première motivation mise en avant par 73 % des usagers habituels des transports en commun.

L'enquête confirme bien que l'enjeu économique est la préoccupation majeure des usagers des transports en commun

2) Les enjeux environnementaux

La pollution, les émissions de gaz à effet de serre, la raréfaction programmée de la ressource énergétique fossile, la surcharge des voies de circulation et les temps de déplacement rendent indispensable la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle.

Cependant, l'automobile est un moyen de déplacement ancré dans nos modes de vie contemporains. L'enquête réalisée par le Conseil de Développement confirme cette tendance, même si on voit apparaître l'utilisation simultanée de deux modes de transports, en particulier automobile/bus sur les parcours habituels.

Il ressort de l'enquête interne au Conseil de Développement que 71% des personnes utilisent la voiture individuelle pour leur déplacement domicile travail, 22% le bus, 14% la marche à pied, 6% le vélo, 2% le covoiturage. Certaines personnes utilisent simultanément deux de ces moyens de transport.
23% des déplacements domicile travail sont de – de 3 kms
37% des déplacements entrent dans la tranche de 3 à 8 kms

Pour les déplacements occasionnels 90% utilisent la voiture, 63% les transports en commun, 31% le vélo, 21% le covoiturage.

Au cours de la dernière année 40% déclarent n'avoir jamais utilisé les transports en commun, 71% estiment ne pas être des usagers habituels de ce type de transport pour les motifs suivants :

30% déclarent ne jamais s'être intéressés à la question, 38% déclarent ne pas être desservis par les lignes,

37% en raison de contraintes personnelles, 24% estiment les temps de trajet trop long.

Alors que les sociétés urbanisées se trouvent confrontées à une obligation de changement du fait des enjeux environnementaux, comment influencer sur le comportement des citoyens pour diminuer les distances parcourues en voiture ? Comment modifier l'approche culturelle de la voiture ?

Comment rendre les autres modes de déplacement plus compétitifs par rapport à la voiture ?

Comment faciliter les échanges entre différents modes de transport

- Echanges vélo / Transports en commun
- Echanges voiture / TC

L'information et la communication ne semblent pas être les seuls leviers pertinents car parmi les non usagers habituels, 67% déclarent connaître les lignes, 55 % les lieux desservis, 33 % les horaires, 39 % les tarifs.

Les usagers habituels des transports en commun de l'agglomération demandent : Pour 63% d'entre eux, une plus grande fréquence des bus, une plus grande étendue horaire pour 55% ; plus tard le soir pour 36 % et des abonnements plus attractifs pour 34 %.

Chaque citoyen souhaite un accès aux transports collectifs le plus proche possible de son domicile .

Comment répondre aux besoins de chacun et concilier les attentes contradictoires : disposer d'un service fréquent, rapide, confortable et desservir le maximum de lieux ?

Penser transports collectifs n'est-ce pas d'abord penser périmètre d'urbanisation et équipements de voirie ?

Comment relever le défi de la desserte des zones périphériques peu denses ?

Quelle politique mener en matière de maîtrise de l'étalement urbain ?

Comment concilier autorisation de construire et capacité de desserte en TPU ?

Comment optimiser les déplacements en rapprochant, voire mixant, zones de vie, d'activités, de commerces et de services ?

3) Les enjeux sociaux et sociétaux

Les enjeux de mobilité ne se limitent pas à la préservation de l'environnement et aux concepts urbanistiques.

La mobilité signifie aussi la capacité et la liberté des personnes d'aller et de venir.

« Passer d'une politique de transport à une politique de mobilité ne se limite pas à développer de nouveaux modes de transports mais à prendre en compte les usages qu'en font des populations différentes » Yves Jouffe .

Comment prendre en compte ces usages, notamment les seniors ?

16% des personnes ayant répondu au questionnaire d'enquête du Conseil de Développement sont des retraités.

La mobilité est une condition d'accès au travail.

Comment faciliter l'accès aux transports collectifs des travailleurs notamment les pauvres ? Ceux en temps partiel, en recherche d'emploi, en formation temporaire...

Comment faciliter l'accès aux transports collectifs des travailleurs de plus en plus soumis à des horaires atypiques, à une organisation des temps sociaux très contrainte.

La mobilité est une condition préalable à l'insertion des publics fragiles.
Comment faciliter la mobilité des personnes en situation de précarité ?
Comment rendre la mobilité moins contraignante pour les plus défavorisés ?
Comment la politique des transports peut elle contribuer à la réduction des inégalités sociales ?

La mobilité est une des conditions d'accès aux loisirs, à la culture, à la pratique du sport, à une vie sociale en dehors du travail, en discernant ce qui est propre à chaque génération. Comment y répondre ?

CONCLUSION

Comment prendre en compte ces différents enjeux de mobilité dans le cadre des outils d'aménagement mis en œuvre dans le territoire, Plan de Déplacement Urbain, Transport en Commun en Site Propre, Schéma de Cohérence Territoriale, Zone d'Aménagement Concertée de la gare d'Angoulême ?

Le Conseil de Développement souhaite poursuivre la réflexion engagée sur les enjeux en favorisant l'information et le partage avec les acteurs économiques et sociaux et la population en construisant une stratégie de concertation en partenariat avec l'Espace Mendès France et le GrandAngoulême.