

EVOLUTION DES PRATIQUES EN TERME DE MOBILITE

Les pratiques en termes de mobilité ont toujours évolué et seront vraisemblablement amenées à continuer d'évoluer dans un futur où la thématique des déplacements sera placée au cœur d'une logique de développement durable.

Cette partie traite donc des plus récentes évolutions des pratiques en termes de mobilité et s'arrête notamment sur l'intégration de la question du handicap.

EVOLUTION NATIONALE

A l'échelle nationale, les pratiques de mobilité ont peu évolué depuis 1994. Cependant, ce constat est trompeur car, la mobilité en milieu urbain et celle en milieu rural ont évolué de manière opposée. Au sein des grandes agglomérations, les déplacements se font plus rarement et sur de plus courtes distances qu'en milieu rural. En effet, à l'extérieur des grandes villes, les habitants possèdent plus de voitures et effectuent de plus longues distances pour se déplacer (pour le travail, la santé, les loisirs...). La voiture assure 65% des déplacements et 83% des kilomètres réalisés quotidiennement en local (2008).

À noter

En moyenne, la part du budget transport des ménages est de l'ordre de 14,5% (pour l'essence, les déplacements en train, les déplacements en bus...), dont 83% de ce budget est lié à la voiture.

En contrepartie avec l'augmentation du prix de l'essence, les ménages ont tendance à renouveler moins souvent leur voiture. Les experts de l'IFSTTAR estiment que « toute augmentation de 10% du prix du carburant à la pompe se traduit, à court terme, par une baisse de la circulation routière de l'ordre de 1% ». À plus long terme, « un renchérissement de 10 % (TTC) des carburants entraîne une diminution d'environ 7% de la consommation ».

Ceci comprend le ralentissement de la croissance du parc automobile et la diminution du kilométrage. Cependant, les habitudes de mobilité varient en fonction des ménages. Les personnes qui réduisent le plus leur kilométrage-voiture au moment des hausses du prix appartiennent à des ménages de retraités et à des ménages demeurant dans les agglomérations où les alternatives à la voiture sont présentes.

Une étude de l'Observatoire des Mobilités et des Arbitrages automobiles a été réalisée le 29 mai 2012, concernant l'évolution des pratiques de mobilité.

À noter

- En 2010, 76% des français utilisait la voiture contre seulement 72% en 2012. Cette baisse considérable a profité aux autres modes de transports alternatifs. (8,1% des français ont changé de mode de transport, 11% souhaiteraient utiliser plus souvent les transports collectifs et 13% le vélo)
- En octobre 2011 et mai 2012, le budget carburant mensuel des ménages est passé de 142€ à 152€ soit une augmentation de 7%. Cette hausse est la principale raison pour laquelle les français souhaitent changer leur comportement de mobilité. Au total, 45 % des automobilistes ont fait évoluer leur comportement en se déplaçant moins fréquemment, en se déplaçant sur de plus courtes distances, en faisant du covoiturage ou en utilisant des modes de transport alternatif.

Cependant, dans les grandes agglomérations, les alternatives sont plus nombreuses qu'en milieu rural. L'accès aux transports en commun, au site d'auto partage ou de covoiturage est plus important. L'utilisation de la voiture n'est plus une nécessité dans les grandes villes. Au contraire, dans les zones rurales, 93% des automobilistes déclarent ne pas avoir d'alternative à la voiture.

Les acteurs à prendre en compte pour la mobilité :

- Les retraités jouent un rôle important dans la mobilité du fait du vieillissement de la population (23 % des Français ont en 2011 plus de 60 ans, contre 17 % en 1980 ainsi que par l'évolution de leur pratique (ceux sont eux qui ont le plus augmenté leur mobilité au cours des dernières années.)
- Les jeunes cherchent de plus en plus à se déplacer, ils restent cependant très dépendant de leur parents dans les espaces ruraux
- Les chercheurs d'emplois sont à prendre en compte dans la mobilité car ils sont en général à la recherche de mobilité peu coûteuse.
- Les personnes à mobilité réduite (PMR) qui ont besoin d'un service de transport adapté.

La population a de nouveaux besoins en termes de mobilité. Que ce soit pour des raisons pratiques, économiques ou environnementales, il est important de proposer une offre de transport adaptée à ces nouveaux besoins qui tendent à trouver une alternative à la voiture notamment dans les zones rurales.

À noter

- Améliorer l'accès aux services urbains en améliorant l'offre de transport en commun et l'accès aux points d'arrêt (gare, arrêt de bus)
- Améliorer l'offre de transport à la demande
- Amélioration des horaires en fonction des besoins.

Il est nécessaire de proposer une offre de transport de qualité (fréquence, horaires, point d'arrêt).

HANDICAP ET MOBILITE

Suite à l'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées⁷¹. Cette mise en accessibilité vise toutes formes de handicap ainsi que les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Les Conseils Généraux des Deux-Sèvres, de l'Indre et Loire, du Maine et Loire et de la Vienne ont pour obligation de rendre accessible en 2015 leurs réseaux de transport à tous en tant qu'autorités organisatrices des transports.

Les objectifs de la loi du 11 février 2005 :

- Permettre la participation effective à la vie sociale grâce à l'accessibilité dans tous les domaines (scolarisation, emploi, cadre bâti, transport).
- Garantir le libre choix d'un projet de vie pour un niveau de ressources suffisant et la compensation du handicap nécessaire à la réalisation du projet de vie.
- Placer la personne handicapée au centre des dispositifs.
- Partir de ses besoins et attentes pour proposer un plan personnalisé de compensation.
- Faire une évaluation globale prenant en compte le projet de vie de la personne handicapée, son environnement, ses potentialités et ses déficiences.

Afin de répondre à ces différents critères on retrouve au niveau des trains TER de chacune des régions des aménagements spécialement réservés aux PMR.

Au niveau des communautés de communes de Thouars et de Chinon, ayant la compétence transport, certaines réflexions ont été menées sur cette thématique.

THOUARS

Le réseau Comm' Bus dispose de bus adaptés à tout public y compris PMR : voyageurs en fauteuil roulant, non-voyants ou malvoyants, sourds ou malentendants, handicapés cognitifs. Ce réseau a été mis en place depuis le 3 janvier 2012.

CHINON

La ville de Chinon à travers son objectif «Ville plus sûre, plus citoyenne» souhaite la prise en compte de la différence. Avec l'Institut du Mai (Institut de formation à l'autonomie pour personnes handicapées) situé sur son territoire à deux pas de la gare, c'est un partenariat de longue date qui s'est engagé à travers l'amélioration des cheminements des handicapés dans les rues de la cité.

Depuis 2008, la Ville de Chinon a entrepris une démarche visant à rendre accessible l'espace public aux PMR. A cet effet, la Ville a réalisé en 2009 un diagnostic de l'accessibilité de l'espace public, suivi de la définition d'un plan pluriannuel de mise en accessibilité. Dans ce cadre, de nombreux itinéraires ont été recensés, mesurés, évalués, avec la participation de personnes en situation de handicap, de professionnels et d'associatifs concernés, d'élus et d'agents municipaux. Ces itinéraires permettent de desservir des bâtiments publics, des services, des commerces, des lieux touristiques, de loisirs, etc. Ils sont classés en fonction du risque d'accident, de leur fréquentation actuelle ou potentielle, de critères techniques et financiers pour remédier aux problèmes rencontrés.

Label tourisme et handicap : deux parcours de visites ont obtenu le label :

- Circuit « Ville Fort » : partie ouest de la ville, pour les handicaps auditif et mental.
- Circuit « Quartiers St Etienne et St Mexme » : partie est de la ville, pour les handicaps moteur, auditif et mental.

⁷¹ Voir annexe n°4 : Loi du 11 février 2005 n°2005-102

LOUDUN

La communauté de communes n'a pas la compétence transport cependant on retrouve l'I.M.E. VENIERS – LOUDUN : Institut médico-éducatif accueillant des personnes ayant des déficiences intellectuelles, ou handicapés mentaux légers. Cela doit être pris en compte lors des différentes mises en place de réseau de transport au sein du territoire Loudunais.

Au niveau des départementaux un schéma a été mis en place sur chacun des territoires :

CG 79 : Schéma Départemental en faveur des personnes handicapées 2008-2012

- Axe 1 : Respecter le choix de vie de l'enfant et de l'adulte handicapés
- Axe 2 : Répondre aux besoins spécifiques de prise en Charge
- Axe 3 : L'accessibilité de « tout à tous »

CG 37 : Schéma Départemental en faveur des personnes handicapées 2012-2016

- Axe 1 : à partir de l'analyse des situations et des parcours individuels, améliorer la connaissance des besoins
- Axe 2 : favoriser une meilleure coordination des actions dans une logique territoriale
- Axe 3 : faire évoluer l'offre pour mieux répondre aux besoins des personnes handicapées et à l'évolution de leur demande
- Axe 4 : améliorer la qualité d'accompagnement de vie des personnes handicapées et de leur entourage

CG 86 : Schéma Départemental en faveur des personnes handicapées 2008-2012 avenant 2013-2014

- Axe 1 : La prise en charge des adultes handicapés vieillissants
- Axe 2 : La problématique du handicap psychique
- Axe 3 : L'adaptation des capacités d'accueil pour les personnes qui ne sont pas en capacité de travailler
- Axe 4 : Les services pour les personnes à domicile et les solutions de répit pour les aidants
- Axe 5 : L'homogénéisation des pratiques des établissements
- Axe 6 : La poursuite du soutien à l'insertion professionnelle des personnes handicapées

LES PRINCIPAUX PROJETS

Un projet de territoire d'envergure comme la réouverture d'une ligne de chemin de fer doit prendre en compte l'intégralité des différents projets du territoire qui peuvent impacter son actuelle logique de déplacement.

Cette partie décrit aussi bien les projets en lien direct avec la thématique de transport que les projets de développement du territoire.

LE CENTER PARCS (LES TROIS-MOUTIERS – MORTON)

- **Présentation du projet**

Le projet du Center Parcs a été lancé en 2010 par le groupe Pierre et Vacances Center Parcs qui envisageait la création d'un nouveau village Center Parcs dans l'ouest. Les départements du Maine et Loire, d'Indre et Loire, des Deux Sèvres, et la Vienne étaient en compétition pour accueillir cet investissement touristique majeur.

Le futur Center Parcs sera implanté en Vienne sur un terrain de 264 hectares situé sur les communes de Morton et des Trois-Moutiers. Ce terrain se situe au carrefour du Maine-et-Loire, de la Vendée, de l'Indre-et-Loire et des Deux-Sèvres, dans une région assez touristique grâce à sa proximité avec les châteaux de la Loire et le Futuroscope.

Le futur Center Parcs comprendra 800 cottages construits en bois (Haute Qualité Environnementale) 20 maisons dans les arbres. Il comprendra également un ensemble d'équipements de loisirs et de services d'une surface couverte d'environ 26 000 m² comprenant un espace aquatique, une ferme, un spa, des restaurants, des commerces, des espaces de jeux, des salles de réunion et des équipements sportifs.

Cinq piliers concernant la thématique environnementale sont mis en avant dans ce projet : La nature (partenariat avec WWF), les cottages, l'eau, les activités et les services associés.

Ce parc, qui est le 5^{ème} Center Parcs de France, ouvrira ses portes le 1^{er} septembre 2015.

- **Transports**

Dans les Center Parcs déjà existants, les touristes viennent en majorité avec leur véhicule personnel. Il est donc nécessaire d'avoir un réseau routier développé. Une voie nouvelle de 2,3 km entre le Center Parcs (RD49) et la route Poitiers- Loudun -Saumur, sera financée et réalisée par le Conseil Général pour un coût de 5 millions d'euros.

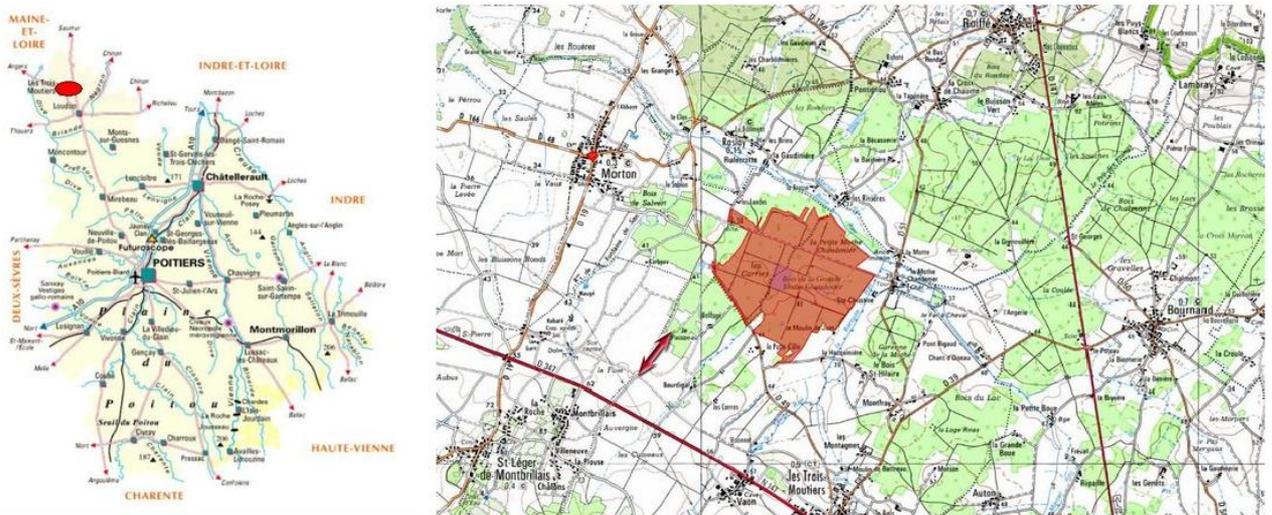
En outre, le terrain accueillant le futur Center Parcs se situe à 10 - 15min de Loudun, à 15 - 20 minutes de Montreuil-Bellay, à 25 - 30min de Chinon, à 30 min de Saumur, à 1h de Poitiers et à 1h10 de Tours par la route et en voiture.

À noter

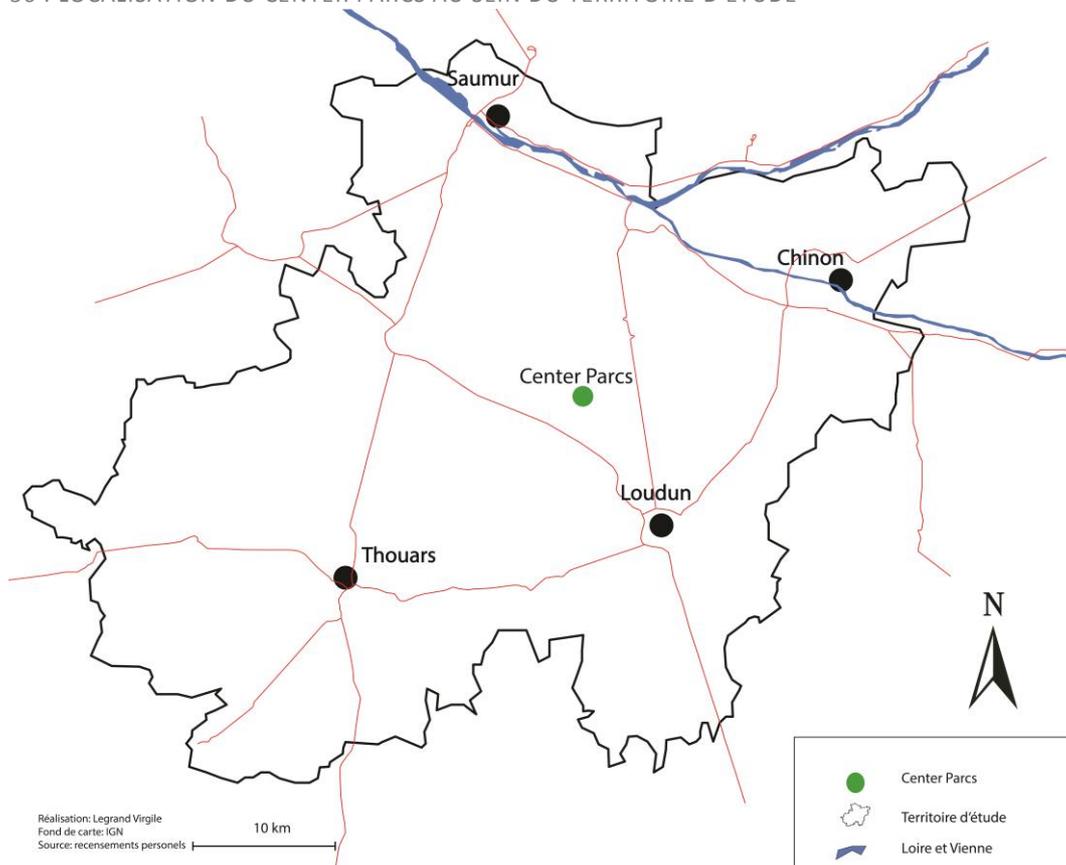
Il est difficile d'y accéder sans voiture sachant qu'il n'y a actuellement pas de réseau de transport en commun à proximité.

En outre, la gare TER la plus proche se situe à Montreuil-Bellay, les gares TGV à Poitiers et Saumur.

CARTE 55: LOCATION DU CENTER PARCS,
(Source : <http://www.cg86.fr>)



CARTE 56 : LOCALISATION DU CENTER PARCS AU SEIN DU TERRITOIRE D'ETUDE



- **Impact économique et emplois**

Ce projet va générer des retombées économiques importantes pour le territoire et le département. En effet, autant d'un point de vue tourisme que emploi, ce projet va permettre de développer le territoire.