

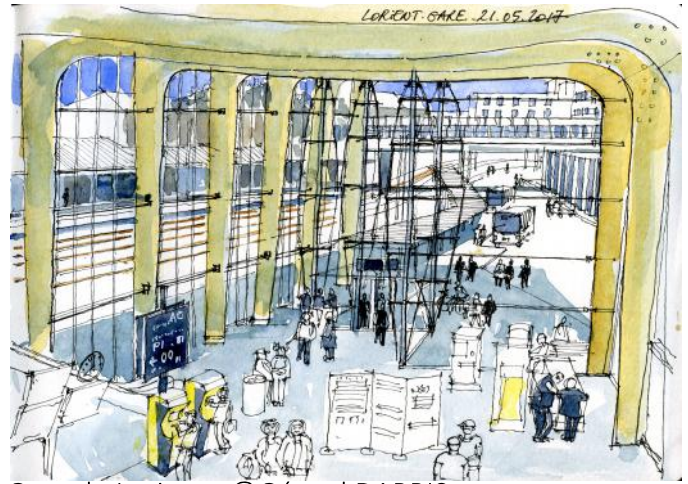


« Les mobilités dans le pays de Lorient au regard de la restructuration du réseau de transport urbain »

L'avis du CDPL - synthèse - juin 2017

Le pays de Lorient vit une actualité riche dans le domaine des déplacements : inauguration de la nouvelle gare mixée à un pôle d'échange multimodal (PEM), deux nouvelles branches dans le réseau de transport collectif (Triskell) en prévision d'un Bus à Haut Niveau de Service, un travail de refonte du réseau de transport urbain et des études poussées sur les modes de déplacements.

Dans ce contexte, le Conseil de développement a été sollicité par Lorient Agglomération pour apporter sa contribution et présenter la vision de la société civile sur cette thématique.



Gare de Lorient - ©Gérard DARRIS

A. DES BESOINS ET DES ATTENTES

Le Conseil de Développement du Pays de Lorient a mis en place, pour répondre à la saisine de Lorient Agglomération, un groupe projet (groupe saisine mobilité) d'une vingtaine de personnes avec un groupe de pilotage (noyau dur) de sept personnes représentant les groupes de travail économie verte, SCOT-PLH et mobilité/accessibilité du CDPL. Ce noyau dur a défini :

- une organisation (répartition des rôles) ;
- un planning afin de respecter les engagements temporels du projet ;
- les éléments nécessaires à la construction de la réponse à la saisine ;
- les analyses des étudiants en projets tuteurés ;
- les analyses réalisées par Lorient Agglomération (enquête Origine-Destination) ;
- les quatre volets de la politique de Lorient Agglomération (le SCOT, le PDU, le PLH et le développement économique) ;
- Le travail d'expertise territoriale du cabinet MRS ;
- du « benchmarking » réalisé sur d'autres territoires ;

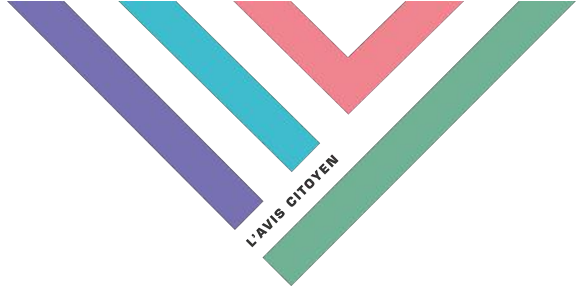
- l'analyse des références bibliographiques (cf annexes).

Ces différentes activités ont amené le CDPL à définir les besoins et les attentes de la société civile du Pays de Lorient. Plus qu'un besoin de moyens de transport, il a été exprimé un besoin de services adaptés aux attentes et aux modes de vie de chaque catégorie d'utilisateurs potentiels. Une attention particulière devra être portée :

- d'une part, aux personnes à mobilités réduites et ayant des difficultés sociales et financières (l'effet crise) ;
 - d'autre part, aux territoires éloignés de la zone urbaine du Pays de Lorient et/ou enclavés ;
- enfin, aux zones d'activités qui drainent un nombre important de mobilités domicile/travail.

Les différentes réunions et activités associées à cette saisine ont permis de définir les attentes et les besoins de la façon suivante :

- Décliner l'attrait des transports en commun sur tout le territoire
- Adapter l'offre et le service aux spécificités du



territoire (urbain/rural, Est/Ouest) en tenant compte des usages

- Développer le sentiment d'appartenance du territoire à travers ses transports en commun
- Renforcer l'attractivité des équipements pour faciliter les changements d'habitude
- Passer de la question des transports à la question des mobilités
- Eduquer et accompagner tous les citoyens aux

mobilités

- Raisonner multi modalités dans différents environnements
- Eviter de privilégier un type d'utilisateurs (scolaires) en termes de transport collectif.
- Pour la vente des cartes, adapter les lieux et les horaires aux contraintes des usagers

Il faut donner envie !

B. LES PISTES D'ACTIONS

Les transports collectifs doivent donc faire preuve d'agilité, en s'adaptant aux horaires quotidiens de déplacement (fréquence plus importante aux pics de déplacement domicile-travail), aux activités de loisirs (déplacements vers le centre-ville le samedi, vers la côte le dimanche), et aux événements importants du territoire (FIL...).

Les 7 préconisations du CDPL

B.1. Un pilotage des transports collectifs

Les transports collectifs représentent une offre structurante de la mobilité. Selon le CDPL, cette offre doit s'intégrer dans une offre territoriale multimodale permettant de passer à moyen terme à une offre intermodale. Cela se traduit par les actions suivantes :

- Créer un comité de pilotage/suivi des mobilités au pays de Lorient :

Ce comité doit intégrer les élus, le service transport, les entreprises et administrations, les offreurs et les utilisateurs des différents modes de mobilités. Ce comité, instance de dialogue et d'échanges, disposerait d'un budget participatif pour décider ensemble d'expérimentations et tester ainsi des réponses atypiques provenant de besoins exprimés par les représentants des usagers et ;

- développer la fonction de médiation ;
- intégrer les différents types d'usages et d'usagers (ne pas oublier les personnes à mobilité réduite et en difficulté financière)
- rendre agile les transports collectifs afin de promouvoir les événements (FIL,...) avec une qualité

de service « exemplaire » ;

- mettre en place des expérimentations (Imaginer et tester des réponses atypiques sur des territoires donnés).

B.2. Un changement de mentalité

"Les transports en commun, c'est pour les scolaires et les personnes en difficultés sociales ne pouvant pas avoir de véhicules", "Se déplacer en voiture est toujours plus rapide qu'en transport en commun", "les transports en commun coûtent chers", "les transports en commun sont sales", "S'y retrouver dans tous ces horaires et lignes, c'est trop compliqué"...

A tort ou à raison, les non usagers avancent de nombreuses certitudes qui leur permettent de justifier qu'ils n'utilisent pas les transports collectifs. Proposer un service ne suffit pas pour inciter une personne à essayer, il faut accompagner les changements de comportement par des actions de

sensibilisation et de formation. Moderniser les outils de communication, tels que le site internet, facebook ou twitter, développer de nouveaux outils d'informations en temps réel sur le trafic, dans les véhicules, aux arrêts ou via une appli smartphone, organiser des évènements autour des transports collectifs afin de les faire essayer, comme une semaine gratuite...

B.3. Le territoire

Nombre d'habitants de Quimperlé Communauté ou de la CCBBO mais aussi d'autres territoires plus éloignés viennent, notamment, travailler sur le territoire de Lorient Agglomération, et participent à l'engorgement du réseau routier aux horaires de déplacement domicile/travail. (cf étude Audelor).

Ils ne portent, bien évidemment pas, attention aux compétences Transport de leur collectivité d'habitation, de leur collectivité de lieu de travail. Ils souhaitent simplement que leurs déplacements soient adaptés à leur mode de vie et que les transports collectifs, quels qu'ils soient, leur permettent d'envisager de répondre, en partie, à leurs besoins de mobilité afin, éventuellement, d'envisager d'abandonner leur voiture.

Une réflexion de l'organisation des transports collectifs à l'échelle des bassins de vie, donc inter-collectivités et qui va au-delà des compétences respectives de chacun, et intégrant une offre ferroviaire correctement cadencé à l'échelle de la Bretagne Sud, est attendue et permettra de répondre davantage au déplacement domicile/travail en Bretagne Sud (cf analyse Audelor).

A cela s'ajoute la notion des centralités ou comment rétablir les services dans le centre bourg afin de limiter ou du moins améliorer les mobilités.

La stratégie de politique des mobilités ne peut se faire sans cohérence avec les documents d'aménagement du territoire (à l'échelle du pays de Lorient) tels que le Scot (Schéma de Cohérence territorial) et le Plan Local de l'Habitat et les plans

de déplacements des entreprises, inter-entreprises et des administrations (PDE, PDIE, PDA).

B.4. Organisation de la multimodalité et de l'intermodalité

Dans un territoire semi-urbain comme l'est le pays de Lorient, réaliser tous ses déplacements uniquement en bus ou en train est impossible. La question de l'accès aux arrêts, qui devront demain être moins nombreux pour accélérer la vitesse de déplacement, et donc de la multimodalité, est donc centrale.

De l'élaboration d'une offre multimodale efficace dépendra le succès des transports collectifs de demain sur le pays de Lorient. Il convient donc d'organiser la complémentarité des différents moyens de déplacement pour assurer un service équitable sur le territoire, en encourageant, aussi bien par des moyens matériels qu'organisationnels, des binômes (ou plus !) de moyens de déplacement complémentaires :

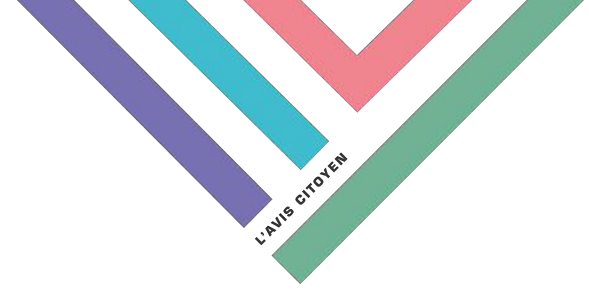
bateau/bus, train/bus et, le plus souvent évoqué par les usagers, vélo/transport collectif.

Coordination, synchronisation des horaires, des durées et des trajets entre transports collectifs (train, bateau, avion, bus), facilitées pour mettre son vélo dans le train ou sur des racks devant les bus, renforcement des lignes SNCF de Quimperlé, Gestel et Brandérion ou des lignes de batobus...figurent parmi les solutions proposées qui favoriseront la mise en place de l'intermodalité..



B.5. Le prix

Le service de transport collectif n'est pas gratuit ! Qui doit le payer ? La collectivité (et donc les citoyens), les entreprises, les administrations ?



Les usagers doivent-ils continuer à participer et à quelle hauteur ?

Les automobilistes doivent ils contribuer au financement des transports collectifs ? ...

Ce sujet de prix est souvent évoqué par les usagers qui avancent le surcoût de l'abonnement au transport en commun pour la famille alors que le budget déplacement est déjà largement grevé par le coût du véhicule individuel, dont il est difficile de se passer.

Plus qu'une gratuité totale, une gratuité partielle, à certains horaires sur fréquentés par les automobilistes, appliquée à certaines zones géographiques, pour certains évènements exceptionnels, ne serait-elle pas souhaitable, et permettrait ainsi à chacun d'essayer le transport en commun ?

Il convient également de renforcer le couplage des abonnements à tous les moyens de transport, pour lever les freins administratifs.

Les initiatives et autres aides à l'abonnement doivent être renforcées, et tout simplement faire l'objet d'une meilleure communication car les mesures déjà existantes sont trop souvent méconnues, telle que la prise en charge à 50 % de l'abonnement par l'employeur.

Enfin la perception du prix du déplacement en transport collectif et de son importance réelle, comparativement au véhicule individuel, doit être objectivement présentée aux usagers.

B.6. Les équipements

Aujourd'hui considéré négativement, les équipements de transports collectifs et de déplacement doivent être améliorés voire repensés, afin d'améliorer la qualité du service bien

évidemment, mais également pour offrir une expérience de déplacement agréable aux usagers.

Il faut donner envie par davantage de pistes cyclables, des racks à vélos dans les bus, des parkings vélos sécurisés, des cars dans les zones rurales,... en revoyant l'esthétique des transports collectifs, leur confort et en tenant compte du type de trajet (pouvoir être assis, accéder à une information de déplacement en temps réel dans le bus, le wifi...), en prévoyant des véhicules adaptées aux routes empruntées et au nombre de personnes transportées, en investissant dans des équipements plus écologiques et en offrant ainsi une image plus moderne.

B.7. La communication

Une communication efficace passe par une réponse adaptée aux besoins des usagers potentiels. Aujourd'hui, les usagers des transports collectifs ont besoin d'une information associant confort, pertinence, fiabilité et rapidité. Ainsi la communication actuelle doit s'adapter à ces impératifs et intégrer les nouvelles technologies et nouvelles mobilités. Cela se traduit par une amélioration de l'interactivité et lisibilité à la fois du site Internet, des applications mobiles et des informations papiers (affichage) dans les arrêts et les bus.

En fin, la communication doit se mettre au service des mobilités en :

- modernisant les outils de communication existants : site internet, facebook ;
- développant de nouveaux outils d'informations (information temps réel sur le trafic, application smartphone..)

Le rapport complet est disponible sur le site www.cdpl.bzh