



HAL
open science

Fabriquer la mobilité de demain au sein de la Roche-sur-Yon Agglomération : en route vers une évolution des pratiques et des habitudes

Clémence Rondeau

► To cite this version:

Clémence Rondeau. Fabriquer la mobilité de demain au sein de la Roche-sur-Yon Agglomération : en route vers une évolution des pratiques et des habitudes. Architecture, aménagement de l'espace. 2020. dumas-03134949

HAL Id: dumas-03134949

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03134949>

Submitted on 8 Feb 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0
International License

Fabriquer la mobilité de demain au sein de la Roche sur Yon Agglomération

en route vers une évolution des pratiques et des habitudes



Clémence Rondeau

Fabriquer la mobilité de demain au sein de la Roche sur Yon Agglomération

en route vers une évolution des pratiques et des habitudes

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Clémence Rondeau

Mémoire de master

Lieux et enjeux : la ville en commun

Sous la direction d'Elise Roy et Théo Fort-Jacques

Remerciements

Je tiens à remercier vivement tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à ce travail de recherche et plus généralement tout ceux qui m'ont aidé à aboutir ce mémoire.

Tout d'abord merci à mes professeurs référents, Mr Théo Fort-Jacques ainsi que Mme Elise Roy. Forts de leurs expériences, ils ont su m'orienter, me conseiller et me soutenir.

J'adresse aussi mes remerciements à Laurent Favreau, Didier Mandelli, mesdames L,M,C et N pour m'avoir accordé de leur temps lors des interviews. Merci pour leur implication lors des entretiens et la sincérité avec laquelle ils ont pu s'exprimer.

Merci à vous, membres du jury, d'avoir pris le temps de lire ce mémoire.

Enfin, je terminerai par remercier également ma famille pour le soutien et l'aide apportée tout au long de ce travail de recherche, de rédaction et de relecture de ce mémoire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Préambule

Pour mon arrivée à Nantes, programmée en septembre 2018, la question de la mobilité a été l'un des premiers critères abordés dans le choix de mon logement. En effet, la nécessité de l'accessibilité aux divers lieux de formation a défini des secteurs dans lesquels la distance à parcourir me semblait satisfaisante, convenable et sans dépasser ce dont j'étais en mesure de consacrer comme temps dans les transports. De plus, je me suis renseignée pour chaque annonce sur la proximité des stations de transports en commun pouvant desservir les divers établissements.

J'ai ainsi ressenti que j'allais être confrontée à un besoin d'organisation quant à la gestion de mes déplacements notamment sur les horaires, les stations de montée et de descente, etc.

Face à cette gestion, qui m'apparaissait complexe, je me suis interrogée sur la gouvernance, la création, le fonctionnement, et le développement des mobilités.

Ayant grandi, de mon enfance jusqu'au lycée, dans un milieu rural, en Vendée, je me suis vite aperçue que les préoccupations en termes de mobilité étaient bien loin de celles que j'ai pu rencontrer. Dès lors qu'il était question de sortir de la commune où j'habitais, le Poiré sur Vie, l'usage de la voiture était pour moi une évidence. Il n'y avait que cette solution d'envisageable eu égard à la ruralité et à la taille de la commune.

Cela explique également pourquoi tout me semblait plus simple à Nantes. La variété des modes de transports, la desserte spatiale et la fréquence sont autant d'opportunités offertes aux usagers qui, selon moi, peuvent ainsi se déplacer librement comme ils le souhaitent.

Tout ceci m'a amené à me questionner sur comment vivre la mobilité en dehors des métropoles et plus particulièrement en restant dans un territoire qui m'est plus familier : la Roche Sur Yon Agglomération.

Ce sujet touche à des questions inhérentes à chaque territoire et à la notion de moyens pour mener à bien ces politiques. On ne peut pas demander à chaque ville de mener les mêmes actions et d'afficher les mêmes résultats, et ce, en raison de leurs différences. C'est pourquoi, j'ai souhaité explorer la singularité de la fabrique des politiques et pratiques de mobilités dans les villes moyennes.

Dans ce mémoire s'instaure une démarche à mi-chemin entre mes origines et mon devenir, entre ma posture d'enfant qui fréquente le territoire et celle de future architecte-urbaniste qui oeuvre pour la fabrique du territoire.

Introduction au mémoire

Changement de paradigme pour les transports dans les villes moyennes

Depuis ces dernières décennies, nous consacrons un temps de plus en plus important à la mobilité. C'est désormais une notion qui fait partie intégrante de notre quotidien. Nous nous positionnons dans un monde où la mobilité devient, en lien avec l'évolution de la pensée urbaine, un des critères prépondérants dans la conception des villes, dans l'agir urbanistique. On constate en effet une évolution de la perception et de la prise en compte de la mobilité dans les politiques publiques.

De l'encouragement du tout automobile à la mise en place d'alternatives

La culture de l'automobile

L'avènement du "tout automobile" est en grande partie liée au développement du réseau autoroutier accompagnée, dans les années 1950, de la généralisation de l'usage de la voiture. Cette dernière a engendré de réels changements, adaptations de la ville à la voiture dans une perspective fonctionnaliste. On peut notamment noter, dans ces enjeux spécifiquement urbains et urbanistiques, le surdimensionnement des espaces de circulation et de stationnement automobile, la généralisation des carrefours à feux, ainsi que la mise en sens unique des rues.

Toutes ces mutations du paysage urbain ne sont pas sans conséquence sur les autres usagers (allongement du temps de trajet, accroissement du danger en lien avec l'augmentation du flux, etc.). Leur représentativité sur les réseaux viaires est impacté, et, c'est ainsi que s'instaure une spécialisation, une ségrégation des trafics en fonction du mode de transport (pistes cyclables, rues piétonnes, couloirs de bus, etc.).

On retrouve également cette adaptation à l'automobile dans les périphéries qui, de par la présence de plus d'espaces disponibles, font l'objet de construction de grandes voiries.

De plus, c'est, en réponse aux attentes individuelles et notamment à la diffusion de la périurbanisation, que ces aménagements prennent place. L'urbanisme tend à s'adapter à l'évolution des modes des vies (évolution des lieux de résidence, des lieux de travail et de nos modes de consommation, etc.).

La démultiplication des distances entre des lieux et des fonctions étalées, éclatées spatialement dans la ville entraîne un accroissement des déplacements humains et des marchandises. En permettant ces circulations, la voiture est de plus en plus convoitée.

" Le mouvement est au cœur des dynamiques de nos sociétés. Il l'est socialement, économiquement, urbanistiquement." - François ASCHER, urbaniste et sociologue

" Notre pays s'est bâti autour de l'utilisation de la voiture et de l'étalement urbain." - Jean-François DEBAT, Maire de Bourg-en-Bresse

" Des années de politiques en faveur de la voiture ne peuvent être renversées du jour au lendemain. Une adaptation est nécessaire [...]" - Olivier GACQUERRE, Maire de Béthune

Selon France Nature Environnement (FNE) *et al.* (septembre 2014), les deux chocs pétroliers des années 1970 ralentissent l'essor des autoroutes. La hausse brutale du prix du pétrole qui en découle laisse paraître les limites de ce modèle où la voiture est plébiscitée.

Dans les années 1980, la politique mise en oeuvre vise à réduire l'emprise de la voiture. C'est ainsi que les modes doux (marche et vélo principalement) sont favorisés et que la notion de sécurité des usagers se déploie davantage.

De plus, les modes de déplacement par rails (avènement du TGV et le renouveau du tramway) s'instaurent comme mode de déplacement complémentaire aux modes routiers. Malgré de nouvelles performances, notamment en terme de rapidité, on ne parle pas de concurrence, puisque plus de 60%¹ des déplacements se font toujours en voiture.

Toujours selon la FNE *et al.* (septembre 2014), la prise de conscience collective dénonçant la suprématie de l'automobile s'effectue, quant à elle, dans les années 1990. Malgré la hausse du nombre de déplacements, l'engouement autour des véhicules motorisés semble s'estomper et laisser place aux critiques. On assiste donc à un encouragement des transports collectifs (et notamment des transports collectifs en site propre - TCSP) et la promotion des mobilités alternatives.

C'est au début des années 2000 que l'on voit la concrétisation de nombreux projets en faveur des alternatives à l'automobile² : faire croître de manière significative les taux d'occupation des véhicules.

La prise en compte des mobilités dans la fabrique des villes

Cet encouragement au "tout automobile" est à nuancer. Effectivement, cette tendance a rapidement changé.

Localement, des **documents d'urbanisme** viennent réglementer les mesures en matière de transports et de déplacements. On retrouve notamment le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) qui définit des orientations d'organisation du territoire afin d'optimiser les besoins en matière de déplacements. En l'absence de plan de déplacement urbain (PDU) sur le territoire concerné, la loi Grenelle II (2010) indique que le SCOT peut « préciser, en fonction de la desserte en transports publics réguliers [...] les obligations minimales ou maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés » et « les obligations minimales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules non motorisés » (article L122-1-8 du Code de l'urbanisme).

¹ FNE *et al.*, "une mobilité à réinventer" dans *La juste place de la voiture dans la mobilité de demain*, Paris, Bénédicte de Badereau, sept. 2014, p14 à 56

² cf définition du terme p10

"[mobilité au coeur de ce] qui a été une préoccupation majeure des Français, qui a été mise en avant lors du mouvement des Gilets Jaunes : la perception d'un recul de l'Etat dans les territoires, d'un service public en délitement et d'un réseau vétuste." -

Jean-Baptiste DJEBBARI, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports

De plus, selon l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME, 2016) "*le Plan local d'urbanisme (PLU) réglemente les normes de stationnement et définit les orientations d'accessibilité de la ville en fonction des modes de déplacements*".

Cette prise de conscience collective s'accompagne d'événements marquants et révélateurs du changement de paradigme. On peut ainsi mentionner des événements marquants dans le cadre réglementaire qui accompagne cette prise de conscience :

- Novembre 1991 :

La circulaire du ministère de l'Équipement sur les dossiers de voirie d'agglomération (DVA) vise à la validation ou non de projets routiers en procédant à une comparaison des déplacements individuels par les routes (structurantes, existantes ou en projet) avec les déplacements en transport collectif (existant et en projet)

Elle marque pour la première fois la co-signature de la «direction des routes» et de la «direction de l'aménagement et de l'urbanisme».

- Novembre 1995 :

Des recommandations pour la prise en compte des cyclistes dans les aménagements des voiries sont publiées par le ministère de l'Équipement.

- 30 Décembre 1996 :

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) aspirant à améliorer la qualité de l'air des Français est appliquée et concerne notamment les pollutions locales causées par les transports. A noter que selon l'article 14 de cette même loi, "*dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants définies au huitième alinéa de l'article 3 de la loi no 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée ou recoupant celles-ci.*"³

- Décembre 1997 :

La signature du protocole de Kyoto propose un nouveau regard sur les effets du modèle de transport défendu lors des Trente Glorieuses. Il a pour objectif la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Cet événement illustre la montée en puissance des négociations internationales sur le climat. Il s'agit également de la prise de conscience d'une crise climatique dont les transports sont partie prenante. En effet, de plus en plus, leur rôle important dans les émissions de GES, leurs impacts environnementaux et climatiques sont signalés et critiqués.

Afin de renforcer les décisions prises en 1997, une stratégie nationale de développement durable (2010-2013) ainsi que le plan climat national (2017) sont développés.

"La mobilité est indissociable de l'urbanisme : la ville est par essence l'endroit où se concentrent individus et activités, les flux et les échanges sont inhérents au monde urbain. C'est une évidence, mais en pratique, urbanisme et mobilité restent encore très segmentés."

Gilles BENTAYOU, chargé d'études sur les politiques de déplacements au sein du Cerema (Direction Centre-Est)

- Décembre 2000 :

A la suite du changement de paradigme dans les années 1990, les comportements ainsi que les politiques publiques, en lien avec la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), sont amenés à évoluer. Ainsi, même si son usage reste prédominant, la part modale de la voiture diminue dans les grandes agglomérations, plus spécifiquement à partir de 2008.

- Lois Grenelle I et II (2009 et 2010) :

Deux idées majeures sont développées dans les lois Grenelle I et II. Il s'agit du développement de tous les modes alternatifs à la voiture thermique solo, ainsi que l'introduction de nouveaux types de tarification des déplacements.

L'ambition est de concilier une réponse, une maîtrise de la demande de déplacement, tout en conciliant performance et efficacité énergétique de l'ensemble des modes.

Pour ce faire, l'urbanisme est repensé en renforçant la proximité, le lien et la coordination avec l'offre de transport collectif.

Concernant la Loi Grenelle 2 plus particulièrement elle instaure des mesures facilitant la réalisation des projets de TCSP, de financement des transports collectifs. De nouveaux services à la mobilité sont développés. En effet, certains établissements de coopération intercommunale (EPCI) peuvent organiser des systèmes de vélos en libre service. Un label autopartage est créé par décret¹. D'autres mesures apparaissent comme le renfort du lien entre les documents de planification d'urbanisme et ceux concernant les déplacements. De plus, les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge pour les véhicules électriques et hybrides.

- 2014 :

- Loi MAPTAM² (loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles). - janvier

Introduction de la notion d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

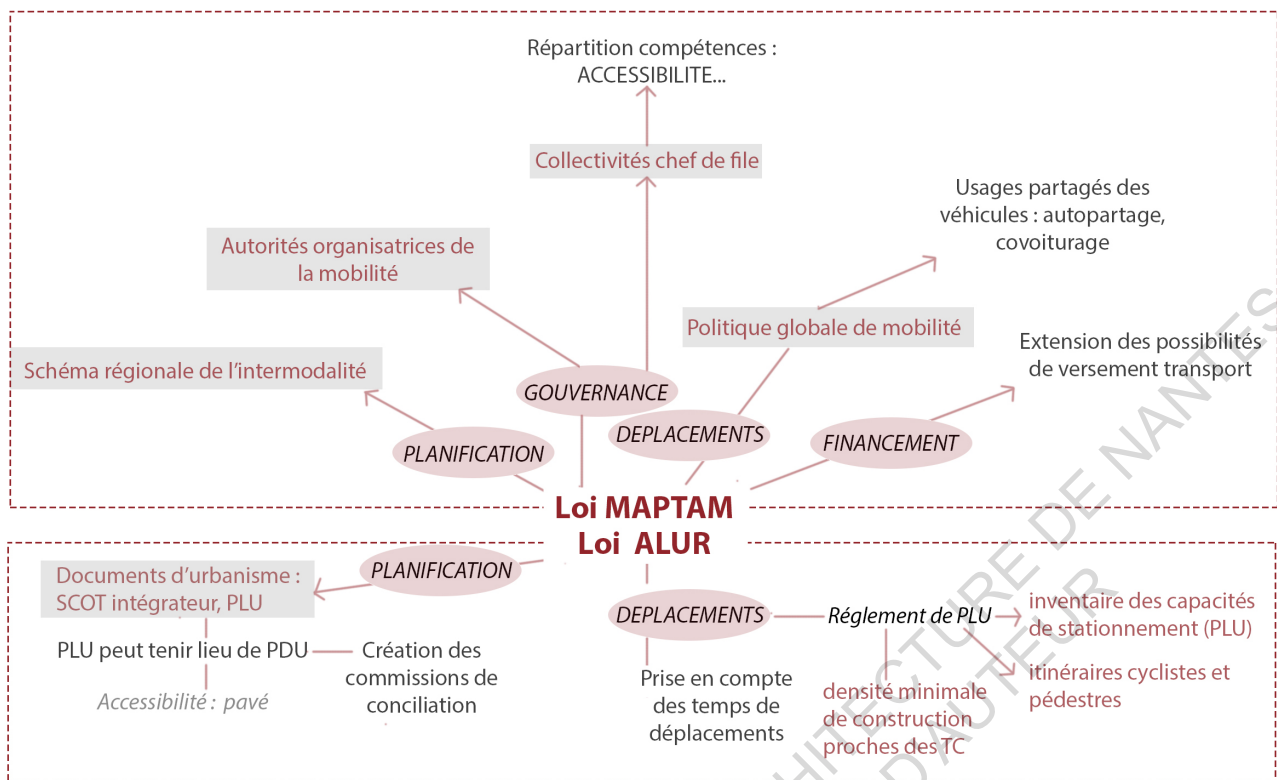
- Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) - mars

Le PLU peut tenir lieu, dans certains cas, de PDU (article 137)

- LOI n° 2014-58 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles - novembre

¹ Décret n° 2012-280 du 28 février 2012 relatif au label « autopartage »

² également dite loi MAPAM selon le site internet du gouvernement



Source : Cerema (2014) - Réalisation : Clémence Rondeau
Effets des lois MPTAM et ALUR sur les déplacements

- 24 Décembre 2019 :

La loi d'orientation des mobilités (LOM) réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux. Cela passe par les volontés de réduction des gaz à effets de serre, ainsi que par le recours à l'open data, pour accélérer le développement des nouvelles solutions de mobilités.

Pour l'ancienne ministre des transports et de la transition écologique, Elisabeth Borne, "c'est d'abord sur les transports du quotidien que nous devons agir"³. Selon Eric Béziat dans le Monde (2018), ce texte de loi se présente comme un "plan de désenclavement de la France périphérique". En effet, désormais tout le territoire sera couvert par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Les communautés de communes ou les régions, auront pour mission de coordonner les modes de déplacements sur leur territoire.

De nouveaux comportements de mobilité émergent en dehors des grandes villes.

On observe des nouvelles pratiques, des nouvelles manières d'être mobile, mais également, des tentatives de transfert modal. En effet, l'évolution des modes de vie a impacté la mobilité que ce soit quantitativement mais également qualitativement. Selon Frédéric Larosse (2011), "nos déplacements quotidiens reflètent des modes de vie particuliers à travers nos choix ou non-choix de localisation des lieux qui définissent nos espaces de vie".

³ Propos recueillis par Philippe Mabillet et César Armand pour la Tribune par le 26 octobre 2018

La fonctionnalité, l'utilité de la voiture semblent remplacer progressivement son image d'objet de désir. L'aspect financier, par la hausse du budget accordé à l'automobile, semble avoir joué un rôle dans cette mutation. En effet, les ménages sont déjà impactés par une perte de pouvoir d'achat.

Afin de participer à la diffusion de ces comportements, une innovation dans la manière de penser et de gérer les mobilités pourrait être faite par les acteurs territoriaux. Ainsi, ils pourraient intégrer ce phénomène dans ce que l'on pourrait nommer une approche renouvelée de la mobilité. Désormais, la pratique tend davantage vers des politiques de modération de la circulation automobile que vers une promotion de ce mode de déplacement. On ouvre désormais la voie vers l'usage des modes actifs.

Ainsi, nous sommes amenés à relativiser et à comprendre que la mobilité change de statut. Elle s'installe au coeur des politiques publiques, au coeur des stratégies pour la dynamique des territoires. La question de la mobilité constitue un enjeu majeur du développement territorial dans les villes moyennes, et notamment, dans leurs espaces ruraux. En effet, la mobilité traite et influe sur diverses notions comme le développement économique, l'accès à l'emploi, l'intégration sociale, l'environnement, etc.

Le mouvement des "gilets jaunes" illustre le sentiment d'une mobilité entravée pour une partie de la population. En effet, la mobilité des habitants du périurbain nécessite encore l'usage de l'automobile.

Un paradoxe s'instaure donc. En effet, la mobilité constitue à la fois un vecteur fort de la fabrique de la ville et du développement des villes moyennes, d'enrichissement individuel, mais elle présente également des risques et enjeux en termes d'inégalités territoriales et sociales, etc.

En somme, ce qui émerge de cela ce sont les angles morts des politiques de mobilité qui passent du "tout automobile" au "tout sauf l'automobile". C'est pourquoi un des enjeux est de penser les nouveaux usages de la voiture, notamment dans les espaces peu denses, en conciliant volonté des politiques publiques et aspirations individuelles. De plus, on peut noter la nécessité de ré-instaurer le dialogue ville-centre/périphérie.

Ce mémoire restitue les investigations menées en insistant dans un premier temps sur le portrait et incarnation de la mobilité sur le territoire de la Roche sur Yon Agglomération. Puis dans un second temps, il informe sur la mise en œuvre de ces politiques publiques dans l'agglomération yonnaise. Ce travail a été mené pour répondre à la problématique suivante :

Comment une politique de mobilités et ses dispositifs se pensent, se construisent, se mettent en œuvre dans une ville moyenne et quelle(s) expérience(s) en ont les habitants ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Cas d'étude : La Roche sur Yon Agglomération

Focus sur le Plan Global de Déplacement (PGD)

Il s'agit d'un outil que l'on pourrait définir, à partir de son contenu, comme étant de deux types :

- de planification de la mobilité à l'échelle de l'agglomération. Il définit les principes de l'organisation du transport des personnes, tous modes confondus, et du stationnement.
- de programmation. En effet, il hiérarchise et prévoit le financement des actions qu'il contient.

Le PGD de l'agglomération yonnaise

L'approbation en conseil communautaire du PGD de l'Agglomération yonnaise le 24 septembre 2015 a entraîné son établissement sur la période 2016-2025.

Le PGD de la Roche sur Yon Agglomération a la particularité d'être issu d'une démarche volontaire. Au 01.01.2012, l'unité urbaine contenait 52 800 habitants. Ce chiffre s'inscrivant en dessous du seuil de 100 000 habitants, l'élaboration d'un PGD n'est donc pas obligatoire.

Le terme de Périmètre des Transports Urbains (PTU) a été remplacé, depuis la loi «Notre», par la notion de ressort territorial des AOM (autorités organisatrices de transports).

Questionnements

Comment se construit une politique de mobilité ? Quels sont les enjeux de ces politiques ? Quels sont les besoins des usagers ? Comment ces besoins sont-ils pris en compte ? Est ce toujours possible ? (individu-collectif) Peut on identifier les écarts entre besoins des usagers et constructions des politiques de mobilité ? Comment ces politiques s'inscrivent dans un territoire donné, spécifique ? Evolution des besoins, évolution des enjeux, pour quelle évolution des politiques ?

Voilà autant de questions que le sujet soulève.

Objet et protocole d'enquête

Afin de répondre aux questionnements précédemment exposés, la présente étude porte sur une double enquête pouvoirs urbains-usagers.¹

Fabrique commune de la mobilité et de la ville : un processus qui va de la pensée, à la prise de décisions et jusqu'à la mise en oeuvre d'outils, de dispositifs.

L' idée est de saisir les enjeux, les partis-pris politiques et les confronter à l'expérience, au vécu des usagers.

L'objectif est de donner à voir une pluralité d'usagers et de revenir ici sur la distinction entre "systèmes de mobilité" (qui combinent offre existante et ce qu'en font les usagers-habitants) et "politiques de mobilité" (intentions et dispositifs mis en oeuvre par les acteurs publics).

¹ cf annexe p.116

Elaboration des politiques publiques de mobilité

Définir et comprendre les enjeux de la politique de mobilité. La distinction des logiques des uns et des autres est également recherchée.

Il semble important d'aborder les dessous d'un choix politique : quels sont les constats ? Quels retours des différents acteurs ? Qu'est-ce que cette décision liée à la mobilité provoque comme conséquence pour les usages et les usagers ?

Déconstruire le discours : de quoi est-il fait ? Qu'est-ce qui est mis en valeur ? Qu'est-ce qui est oublié ?

Aspirations individuelles : enquête sur la pratique et la représentation¹

Il s'agit de proposer une forme de réflexivité sur sa propre pratique.

L'idée n'est pas d'accuser ou de dénoncer un comportement, mais d'appréhender un "système de mobilité en actes", par les usagers qui les font. Utiliser l'observation des comportements de mobilités, de la manière d'être mobile comme support pour d'éventuelles politiques publiques. Se servir des propos recueillis pour rétroéclairer le Plan Global de Déplacement (PGD).

¹ Liste des entretiens menés en annexe, p.114

Sommaire

<i>Préambule</i>	6
<i>Introduction au mémoire</i>	7
Changement de paradigme pour les transports	
Partie I -	20
Fabrique des mobilités : dialogue entre ambitions, intentions des politiques publiques et aspirations individuelles	
<i>Portrait croisé de la politique de mobilité de l'agglomération yonnaise et de la mobilité en acte</i>	
01. La construction d'une politique publique de mobilité : contexte et environnement	22
1.1- Portrait du territoire de la Roche sur Yon Agglomération	24
1.2- Panorama de la mobilité dans la Roche sur Yon Agglomération : quelle répartition modale sur le territoire?	36
1.3- Maillage d'acteurs : une difficulté de mise en oeuvre. Les acteurs de la mobilité dans leur diversité.	48
02. Les enjeux des nouvelles mobilités pour la Roche sur Yon Agglomération à l'épreuve des portraits d'habitants mobiles	56
2.1- Réduire le trafic auto dans le coeur de la ville-centre	60
2.2- Développer les modes doux du quotidien	63
2.3- Offrir des transports collectifs plus attractifs	64
2.4-"Agir en cohérence avec l'aménagement du territoire" et "changer les mentalités"	67

Partie II - 72

La mise en œuvre de ces politiques locales de mobilité par l'expérimentation dans l'agglomération yonnaise

Cheminer dans sa vi(II)e

03. Pluralité de dispositifs et d'outils pour la mise en place de nouvelles solutions de mobilité

76

3.1- Rationalisation de l'usage de l'automobile... 78

3.2- Le développement de la communication au service de l'offre de mobilité 82

3.3- Le pari d'une mobilité décarbonée : "adapter énergie et contexte" 86

3.4- La gratuité des transports en commun : un réel souhait des usagers-habitants ou une volonté, ambition politique ? 89

04. L'usage du vélo : une composante particulière dans la politique de mobilité de l'agglomération yonnaise

92

4.1- Du vélo comme activité récréative à un réel mode de déplacement : un nouvel art de vivre 94

4.2- La maison du vélo : une visibilité du vélo en ville 100

Ouverture/ conclusion 106

Médiagraphie 108

Annexes 112





Partie I -

**Fabrique des mobilités :
dialogue entre ambitions,
intentions des politiques
publiques et aspirations
individuelles**

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Portrait croisé de la politique de mobilité de l'agglomération yonnaise et de la mobilité en acte.

Il s'agira dans un premier temps de dresser le portrait du territoire, de présenter la situation actuelle en terme de mobilité et de saisir l'organisation, la gestion et la gouvernance sur le territoire de la Roche Sur Yon Agglomération. Ainsi sera relatée et analysée l'offre de mobilité mise en oeuvre.

Dans un second temps, nous définirons les enjeux actuels en terme de mobilité à l'échelle de l'agglomération yonnaise.

Les pratiques et les modes d'habiter alimentent la fabrique de la mobilité et de la ville plus largement.

Le travail avec des portraits d'habitants mobiles permet d'illustrer l'incarnation de la mobilité dans les villes moyennes.

De plus, il convient d'envisager la pluralité de la mobilité à partir de quatre exemples de rapports à la mobilité qui vont rétroéclairer le Plan Global de déplacement (PGD). Ceci dans le but de saisir les problèmes de mobilité qui touchent les habitants des villes moyennes et de souligner les logiques parfois contradictoires entre la multiplicité d'acteurs et la multiplicité d'usagers-habitants.

En somme, il s'agira d'interroger la relation entre les habitants-usagers mobiles et les politiques publiques dans la co-construction du territoire.



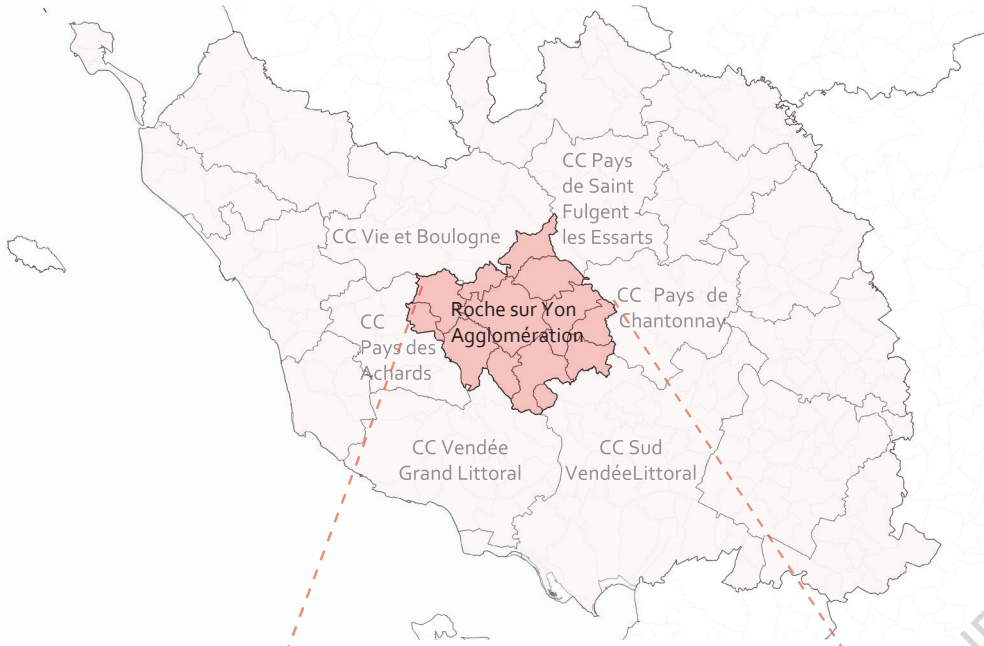
MAIRIE DE NANTES
D'AUTEUR

MOULIN

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

**La construction d'une politique
publique de mobilité ajustable
: contexte et environnement**

01



©Clémence Rondeau



1.1- Portrait du territoire de la Roche sur Yon Agglomération²

L'agglomération yonnaise forme un établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Elle a été créée le 28 décembre 1993, puis est devenue une Communauté d'Agglomération en janvier 2010.

Cet établissement public de coopération intercommunale (EPCI) recense, en 2017, 96 286 habitants incluant "une unité urbaine [...] constituée d'une seule commune"³, celle de La Roche sur Yon qui représente à elle seule 54 372 habitants en 2017. Ainsi, tout comme Agde, Ajaccio, Beaune, Narbonne, Rambouillet et Saint-Malo (unités urbaines de plus de 20 000 habitants), la Roche-sur-Yon se définit comme une "ville isolée"⁴.

Morphologie urbaine : un paysage contrasté entre bocage et passages urbains

Située au cœur de la Vendée (85), elle comprend 13 communes parmi lesquelles 2 communes nouvelles ont été créées au 1^{er} janvier 2016 :

- Aubigny-les-Clouzeaux issue de la fusion des communes d'Aubigny et des Clouzeaux ;
- Rives-de-l'Yon issue de la fusion des communes de Chaillé sous les Ormeaux et de Saint Florent des Bois.

La Roche sur Yon Agglomération se déploie sur environ 50 000 hectares. Le territoire est couvert par le périmètre du SCoT du Pays du Yon et Vie⁵, approuvé le 8 décembre 2016.

Afin de définir le lien entre les ambiances péri-urbaines et les ambiances bocagères du territoire aggro-yonnais, définies dans l'atlas des paysages des Pays de la Loire, deux configurations peuvent être retenues. En effet, dans la première configuration, les limites s'expriment de manière nette où l'infrastructure s'instaure comme rupture dans le paysage. L'espace péri-urbain du paysage se dissocie du bocage environnant. La seconde, quant à elle, repose sur une inscription plus douce sous forme de transition. Cela se définit par la diffusion urbaine d'habitat ou de zones d'activités.

² La communauté d'agglomération est officiellement désignée en tant que « CA La Roche sur Yon - Agglomération » (par la Base nationale sur l'intercommunalité) et « EPCI de CA La Roche-sur-Yon » (par le Code officiel géographique), tandis que l'arrêté préfectoral portant création de la structure lui prête le nom de « la Roche-sur-Yon Agglomération »

³ définition d'une ville isolée selon l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques)

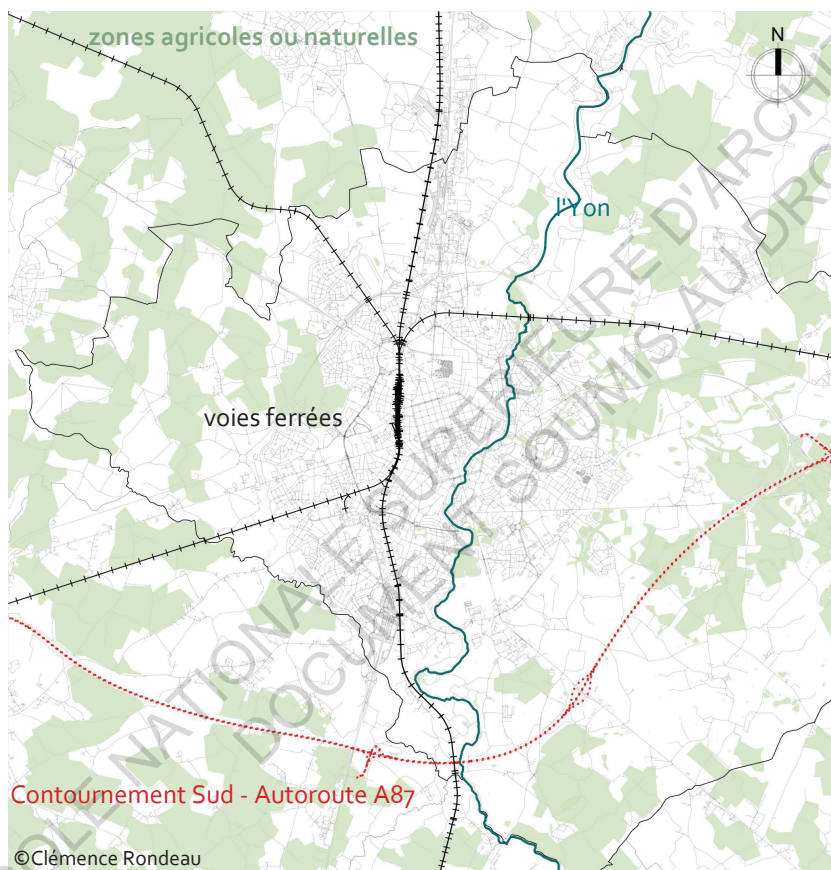
⁴ INSEE

⁵ Pays regroupant la CC Vie et Boulogne et la Roche sur Yon agglomération

En somme, la présence des grandes infrastructures de contournement s'instaure comme marqueur des franges urbaines de l'agglomération yonnaise.

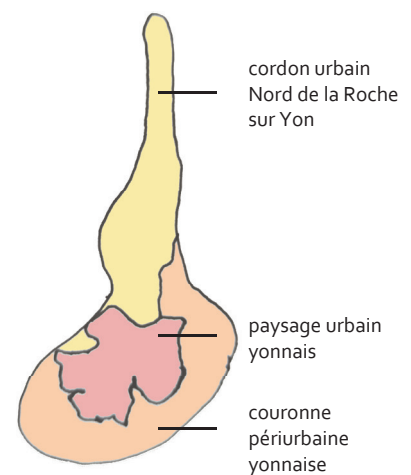
Le territoire est structuré par la présence de l'Yon. Cette petite rivière, serpentant dans l'agglomération, marque son patrimoine naturel et participe, selon la DREAL des Pays de la Loire, à son inscription dans une unité paysagère caractéristique du bocage vendéen et maugeois. On peut, sur ce point, rapprocher l'agglomération yonnaise de celle de Cholet.

Cependant, le territoire présente des limites au développement de son urbanisation. On peut relever notamment la volonté de préservation du foncier agricole, de limitation de la consommation d'espaces agricoles, mais aussi, l'évolution sous l'influence des grandes infrastructures de transports comme l'autoroute A87, la disponibilité de foncier en zone urbaine, etc.



©Clémence Rondeau

Entre limites et continuités paysagères



Source : DREAL DES PAYS-DE-LA-LOIRE
 VU D'ICI – URBAN'ism – Terres Neuves –
 Emanence – Althis – Aqualan
 Production : Clémence Rondeau

Schéma des sous-unités paysagères de
 l'agglomération yonnaise



Promontoire urbain de l'ancien château marqué par l'ancienne caserne dominant l'est de l'agglomération

Pentagone de boulevards plantés ceinturant le centre-ville

Une ville nouvelle napoléonienne avec un tracé en damier pour cœur historique

Ceintures successives de boulevards de contournement

Le développement d'un paysage linéaire de zones d'activités au nord à l'appui de la RD763

Une ceinture bocagère dense qui contraste avec les paysages urbains

Un carrefour viaire qui se renforce toujours
Un paysage pavillonnaire très présent en périphérie

Un relief modelé en creux avec de petites vallées marquées

Vastes zones d'activités couplant à la fois usines de production et ensembles commerciaux, enchâssées dans les principaux axes viaires

Paysage périurbain marqué par la juxtaposition de zones d'habitats pavillonnaires, de grands ensembles et de zones d'activités

Une trame verte de squares et parcs classiques très présente

Trame bocagère résiduelle dans le paysage pavillonnaire

L'Yon, colonne vertébrale verte de l'agglomération, articulant entre eux, espaces de loisirs, équipements sportifs, de parcs aux accents souvent rustiques et l'ancienne carrière des Coux, au sud

Une mosaïque périurbaine où le tracé orthogonal se perd en dehors du pentagone

Une vallée qui met en perspective la ville avec des jeux de covisibilités entre les repères urbains

Organisation du territoire : une distinction entre l'unité urbaine de la Ville de la Roche sur Yon et le reste du territoire de l'agglomération yonnaise

La structure des déplacements, ainsi que le choix du mode de déplacement, sont fortement influencés par l'organisation du territoire. L'agglomération yonnaise repose sur une organisation concentrique où trois profils de communes ressortent : la ville-centre⁶, les pôles urbains intermédiaires⁷ ainsi que les pôles urbains de proximité, aussi appelé petits pôles urbains par l'Insee.⁸

Les différentes pratiques du territoire coïncident avec la concentration des activités. En effet, les emplois ainsi que les commerces se retrouvent dans le pôle urbain, tandis que les services privés de base quant à eux s'implantent dans les communes périurbaines.

La desserte en transports collectifs, sur la globalité de l'agglomération, se heurte à un territoire urbain étendu et diffus.⁹ Cela constitue donc un frein à l'instauration d'alternatives à l'automobile. Cette distinction d'organisation du territoire a une répercussion immédiate sur la gestion des mobilités. Dans son ressort territorial, l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) accorde davantage d'importance au développement des transports sur la commune de la Roche sur Yon. En effet, les communes alentours, par manque de concentration de population, ne représentent pas de pôles d'appui dans le ressort territorial de l'agglomération.

La ville de la Roche sur Yon constitue **une ville-centre structurante** du territoire. Sa création, en 1804, lui confère l'"*une des rares villes nouvelles de l'époque contemporaine en France*"¹⁰. À partir de la forme pentagonale, dans laquelle se développe un plan régulier, Napoléon 1^{er} a fait passer la Roche sur Yon du statut de petit bourg à celui de cité moderne. La dimension historique s'exprime encore aujourd'hui notamment avec la toponymie des axes structurant le pentagone qui font écho à la Première Guerre Mondiale.

⁶ Selon l'Insee, " Si une commune représente plus de 50 % de la population de l'agglomération multicommunale, elle est seule ville-centre"

⁷ Aussi appelés moyens pôles. Selon l'Insee, "On distingue également des moyens pôles - unités urbaines de 5 000 à 10 000 emplois et les petits pôles - unités urbaines de 1 500 à moins de 5 000 emplois

⁸ *ibid*

⁹ Lionel Steinmann, "Face à l'étalement urbain, le modèle des transports publics atteint ses limites", *Les Echos*, [en ligne]. Disponible sur <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/face-a-letalement-urbain-le-modele-des-transports-publics-atteint-ses-limites-150708> [page consultée le 15 octobre 2019]

¹⁰ Couturier T., Madore Francois. La Roche-sur-Yon, ville atypique ou ville moyenne de l'Ouest français ?. In: *Norois*, n°171, Juillet-Septembre



©Clémence Rondeau

Profils des communes membres de l'agglomération yonnaise

ville-centre ■
 pôles urbains intermédiaires ■
 pôles urbains de proximité ■

Type de pratiques spatiales	Communes fréquentées				Total répondants effectif
	Pôle urbain en %	Couronne périurbaine		Commune situées hors de l'aire urbaine en %	
		Commune de résidence en %	Autres commune en %		
Achats					
Grande surface	84	17	4	11	473
Vêtements	90	3	1	20	472
Livres	93	1	1	5	357
Emploi	54	21	8	17	343
Services					
Coiffeur	27	44	8	9	459
Pharmacie	14	65	20	6	473
Médecin généraliste	10	59	22	9	471

Les pratiques spatiales (achats, emploi, services) des habitants de la couronne périurbaine de La Roche-sur-Yon en 2000

source : enquête auprès d'un échantillon de 1 000 habitants de l'aire urbaine de La Roche-sur-Yon, dont 475 de la couronne périurbaine, 2000

On retrouve en effet les boulevards Aristide Briand, d'Angleterre, des Belges, d'Italie et des États-Unis.

C'est autour de cette composition urbaine singulière et plus particulièrement de la place Napoléon, centre névralgique, que s'est développée la ville.

La ville de la Roche sur Yon, préfecture de la Vendée, offre une position centrale dans le département et l'attractivité avec la présence des institutions administratives. L'INSEE ¹¹ la qualifie, en 2019, de "ville moyenne de grande taille"¹² à l'instar de Laval.

L'accessibilité au territoire yonnais s'est intensifiée conjointement au développement des infrastructures routières et ferroviaires. En bénéficiant donc de sa position stratégique à proximité du littoral atlantique et des grandes métropoles de l'Ouest (Nantes, Angers, Rennes) et à moins de 4h en train de la capitale, cela a contribué au désenclavement de la ville.

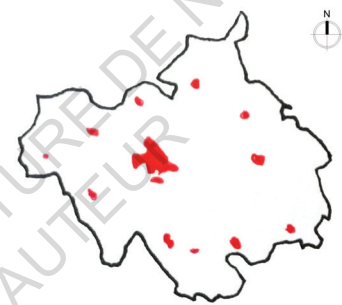
"Un territoire « archipelisé » autour d'un pôle urbain majeur"¹³

Des polarités émergent de l'urbanisation progressive à partir des bourgs, centres-villes et hameaux.

Le territoire de l'agglomération yonnaise, dominé à "près de 90% par des espaces naturels et agricoles"¹⁴, est clairsemé par des "archipels" urbains. En effet, hormis une concentration d'activités économiques le long de la D63 (route de Nantes), le reste de l'agglomération se déploie sous forme de "taches d'huile"¹⁵. Malgré un développement le long des voiries, l'urbanisation plus diffuse ne permet pas la création de continuités urbaines. Dans ce paysage, la Roche sur Yon s'instaure comme principale entité de l'agglomération.

Ce développement urbain connaît des mutations en lien avec l'évolution des populations. En effet, un équilibre est recherché entre deux trajectoires de développement : dans un premier temps, une dynamique de renouvellement urbain (reconstitution de la ville sur elle-même) à destination majoritaire de logements collectifs. Et, parallèlement, s'instaure une dynamique de maîtrise de la consommation du foncier et de développement urbain aux limites de la zone urbanisée.

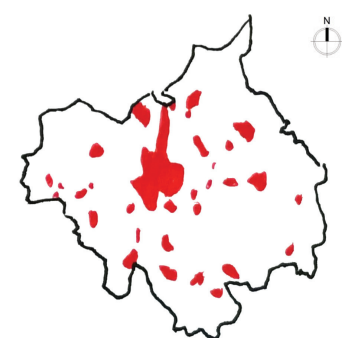
En 2015, trois habitants sur cinq¹⁶ résidaient dans la ville-centre, l'unité urbaine qu'est la Roche sur Yon. Cette représentativité



1960



2001



2010

Source : Auran

Production : Clémence Rondeau

Evolution des tâches urbaines au sein de l'agglomération yonnaise

1996. Villes moyennes dans l'Arc Atlantique. pp. 495-512

11 Op. cit. (note n°3)

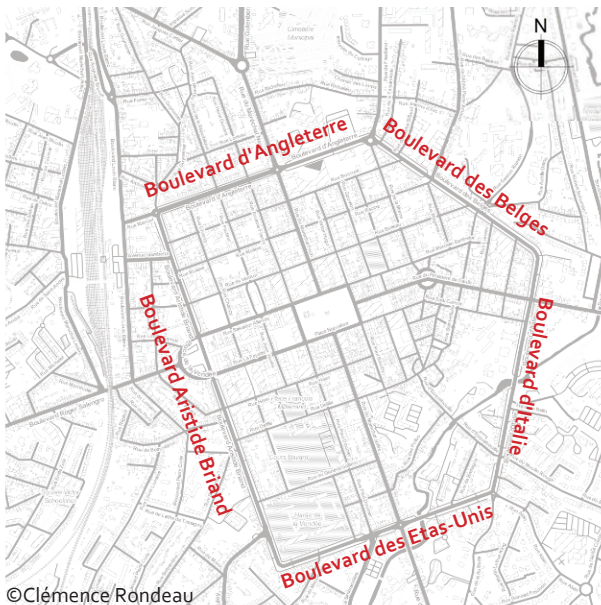
12 CHESNEL Hélène, LOIZEAU Pierre, *Les villes moyennes diversement touchées par la pauvreté*, Insee Analyses Pays de la Loire n° 72, avril 2019

13 Rapport de présentation du SCoT du Pays Yon & Vie

14 PADD du Pays Yon et Vie

15 définition de l'étalement urbain issue du glossaire de géoconfluences

16 CHESNEL Hélène, PAVEN Sylvie, *La santé dans les quartiers des grandes villes des Pays de la Loire : des enjeux différenciés d'une agglomération à l'autre*, Insee Dossier Pays de la Loire N°2 - Décembre 2015



©Clémence Rondeau

Plan orthogonal formant le Pentagone : forme emblématique marquant le centre-ville historique de la ville de la Roche sur Yon

de la population dans l'unité urbaine est faible, ce qui distingue la ville-préfecture de la Roche sur Yon par rapport à d'autres agglomérations françaises.

Cette évolution du territoire s'instaure en corrélation avec la croissance démographique dynamique du territoire. L'INSEE¹⁷ prévoit une croissance démographique aux alentours de 1% par an pour la zone de La Roche sur Yon et ce jusqu'en 2040. Une prudence est donc soulevée quant à la gestion d'un éventuel accroissement des nuisances à la suite de cette évolution de la population.

17 CAPELLE D. et RODRIGUES A., *Vendée : un fort dynamisme démographique*, Insee Flash Pays de la Loire, n° 60, janvier 2017
 JULÉ M. et MARTIN S., *Les territoires de la Vendée face aux enjeux d'une forte attractivité démographique*, n°97, septembre 2011



Place Napoléon aménagée par Alexandre Chemetoff, et inaugurée en 2014, constitue le centre-ville historique de la Roche sur Yon où se mêle néoclassicisme et modernité

Ce polycentrisme s'exprime également dans le domaine de l'emploi. La périurbanisation est forte sur le territoire puisque parallèlement à l'étalement de l'emploi, des pôles d'emplois secondaires se déploient.

Selon les chiffres donnés par l'INSEE¹⁸, en moyenne 9 à 10 kms, soit 10-15 minutes, sont nécessaires aux habitants de la Roche sur Yon pour se rendre sur leur lieu de travail.

L'attractivité de la Roche sur Yon a des répercussions directes sur les flux domicile-travail. En effet, selon le PGD (Plan global de déplacements, 2015), les flux entrants sont largement supérieurs aux flux sortants.

Cependant, toujours selon élément clefs du diagnostic du PGD, uniquement la moitié des déplacements domicile-travail de l'agglomération sont internes à son ressort territorial.

Un travail commun et un dialogue semblent nécessaires avec les territoires à la fois intra et extra-muros pour penser la mobilité de l'agglomération.

Relations intercommunales au sein de l'agglomération

Comment l'accès aux communes périphériques est-il géré ?

L'organisation spatiale de l'agglomération yonnaise soulève la problématique de l'égalité par rapport à la mobilité. Le niveau de service pour les mobilité n'est pas le même, d'un point de vue de l'ampleur de l'offre, dans les communes de seconde couronne que pour l'unité urbaine de la Ville de la Roche sur Yon et les communes de première couronne. En effet, la disparité des territoires engendre des besoins, des attentes, et donc, par conséquent, un traitement différencié des solutions de mobilité.

Selon, François Madoré (2014), cela s'exprime pour les habitants des communes de seconde couronne, par une pratique différenciée du pôle urbain.

En effet, leurs modes de vie s'articulent davantage en lien avec les polarités périphériques que vers le coeur de ville. Cet usage s'est vu renforcé avec le développement de ces territoires périurbains et de l'accroissement de la vitesse de déplacement. Pour la population habitant en dehors de l'aire urbaine, on a donc une forte relation voiture-usager : une dépendance à l'automobile.

Ainsi, si ce secteur est non desservi par le service public de mobilité, cela tient à une fréquentation qui serait trop peu importante, et un temps de transport allongé. Ces résultats peuvent s'expliquer, selon Laurent Favreau, par le fait que les habitants de ces territoires ne semblent pas tous prêts à

¹⁸ MARTINEAU David, *En Pays de la Loire, la ville déborde de plus en plus sur la campagne*, Insee Analyses Pays de la Loire n° 38 - Octobre 2010

accepter certaines modifications de leur comportement, de leurs habitudes.

À l'heure actuelle pour aller sur une commune de première couronne comme Dompierre sur Yon par exemple, en provenance de la Chaize-le-Vicomte, le passage par la Roche sur Yon s'impose. Aucune liaison via les lignes de bus actuelles n'assure cette desserte. En revanche, il est possible d'utiliser le transport à la demande (TAD). Laurent Favreau¹⁹ nous confie à ce sujet, lors de l'entretien, que l'agglomération souhaite demander au délégataire, la CTY²⁰, de développer une solution pour desservir l'ensemble du territoire. Pour le maire de Venansault, ce système de navettes intercommunales est en effet à envisager, mais, pour le moment, la demande de la part des usagers-habitants n'est pas significative. Cette absence de remontée peut s'expliquer par la méconnaissance de l'existence de ce service ou par l'idée d'un service impossible puisqu'il n'a pas encore été réalisé.

Cependant, dans les années à venir, la répartition de la population sur le territoire peut être amenée à évoluer. En effet, le maire de Venansault m'a informé, lors de l'entretien, que des mutations s'instaurent progressivement et qu'ainsi les communes périphériques voient leur population s'accroître contrairement au pôle urbain. Face à cette éventuelle densification des territoires situés sur les franges de l'agglomération, d'autres questions, enjeux, vont voir le jour et la desserte de ces territoires pourra alors être envisagée.

L'interface ville-campagne semble donc gagner du terrain et s'imposer dans les réflexions sur la fabrique de la ville et sur les mobilités de demain.

Ainsi, afin de répondre au développement des communes de première couronne, certains services seront potentiellement décentralisés sur certaines communes. En effet, les communes de première couronne sont sources de plus en plus d'emplois et de services, et, l'idée est de ne pas focaliser le développement au coeur de la Roche sur Yon.

C'est pourquoi, les connaissances des professionnels de transports semblent être des ressources importantes pour la collectivité dans le but développer des solutions adaptées au territoire.

Afin de songer d'ores et déjà à d'autres schémas pour répondre aux nouvelles interrogations une prise de conscience est nécessaire. En effet, il faut émettre l'hypothèse, qu'à un moment donné, le service de transports va atteindre un niveau d'utilisation qui ne correspondra plus aux nouvelles demandes.

"Aujourd'hui, quand on est au Tablier, on sait que l'on est dans une ville où de toute façon on n'a pas de bus. Ce n'est pas grave parce que ce n'est pas ce que les gens cherchent. Les gens qui vont là-bas ne s'attendent pas à avoir le bus" - Laurent Favreau

"Moi je le vois comme ça, je pense que c'est dans le contact avec l'élu, le discours que l'on tient en tant qu'élu : « Oui peut être un jour mais pas tout de suite. Ce n'est pas possible »" - Laurent Favreau

¹⁹ cf présentation p48

²⁰ La Compagnie des transports yonnais (CTY) est une filiale de la RATP
DEV

Relation avec les intercommunalités limitrophes : une contrainte administrative marquant une limite de l'exercice

Question de la relation au niveau des mobilités entre l'agglomération yonnaise et les villes alentours.

Comment sont gérées les relations inter-agglomérations ?

Une réelle demande de mise en relation des territoires des communes limitrophes de l'agglomération existe. Cela ne s'est pas simplement exprimé par des intentions, des volontés, mais un travail qui avait d'ores et déjà été amorcé. Sur ce sujet, Laurent Favreau précise qu'avec les autres communautés de communes ils étaient "ouverts [...] à regarder : ça c'est sûr ! On avait mesurer, chiffrer ça. On avait regardé comment ça pouvait se mettre en place".

Un travail a, par exemple, été mené sur la relation avec la commune du Poiré sur Vie. Cette dernière, membre de la communauté de communes Vie et Boulogne, ne fait pas partie du ressort territorial de l'agglomération yonnaise.

C'est l'exemple de la mise en place de la navette Beaupuy depuis le 4 septembre 2017. Dotée d'une capacité de 9 places, elle offre l'opportunité aux professionnels d'accéder à leurs lieux de travail tout au long de l'année. Elle permet ainsi de contribuer à l'enjeu économique du territoire par l'articulation entre les grandes zones d'activités et les zones résidentielles/touristiques. De plus, une correspondance est assurée avec la ligne 1 du réseau Impulsyon à l'arrêt Haroun Tazieff afin d'intégrer pleinement ce service dans les offres de transports de l'agglomération yonnaise.

Laurent Favreau et Didier Mandelli²¹, lors de l'entretien respectifs, s'accordent à dire que le travail a été mené jusqu'à la limite du système dans le sens où la ligne va au Beignon-Basset (quartier du Poiré sur Vie) et les arrêts sont sur la Roche sur Yon agglomération. L'idée a été de trouver une solution pour répondre aux attentes des habitants du quartier du Beignon Basset ainsi que celles des entreprises des zones économiques tout en restant dans le ressort territorial aggro-yonnais.



Inauguration de la navette de Beaupuy

De gauche à droite :

Didier Mandelli, ex-président de la communauté de commune Vie et Boulogne

Laurent Favreau, vice-président de la Roche sur Yon agglomération

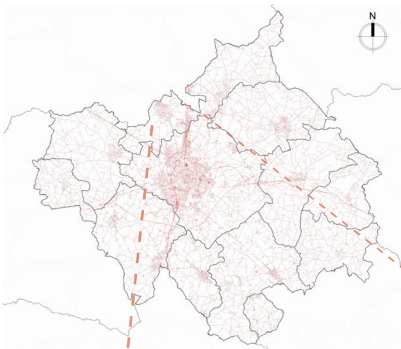
Gilles Béasse, directeur transports et déplacements durable de l'agglomération yonnaise

Didier Dacher, directeur des transports yonnais

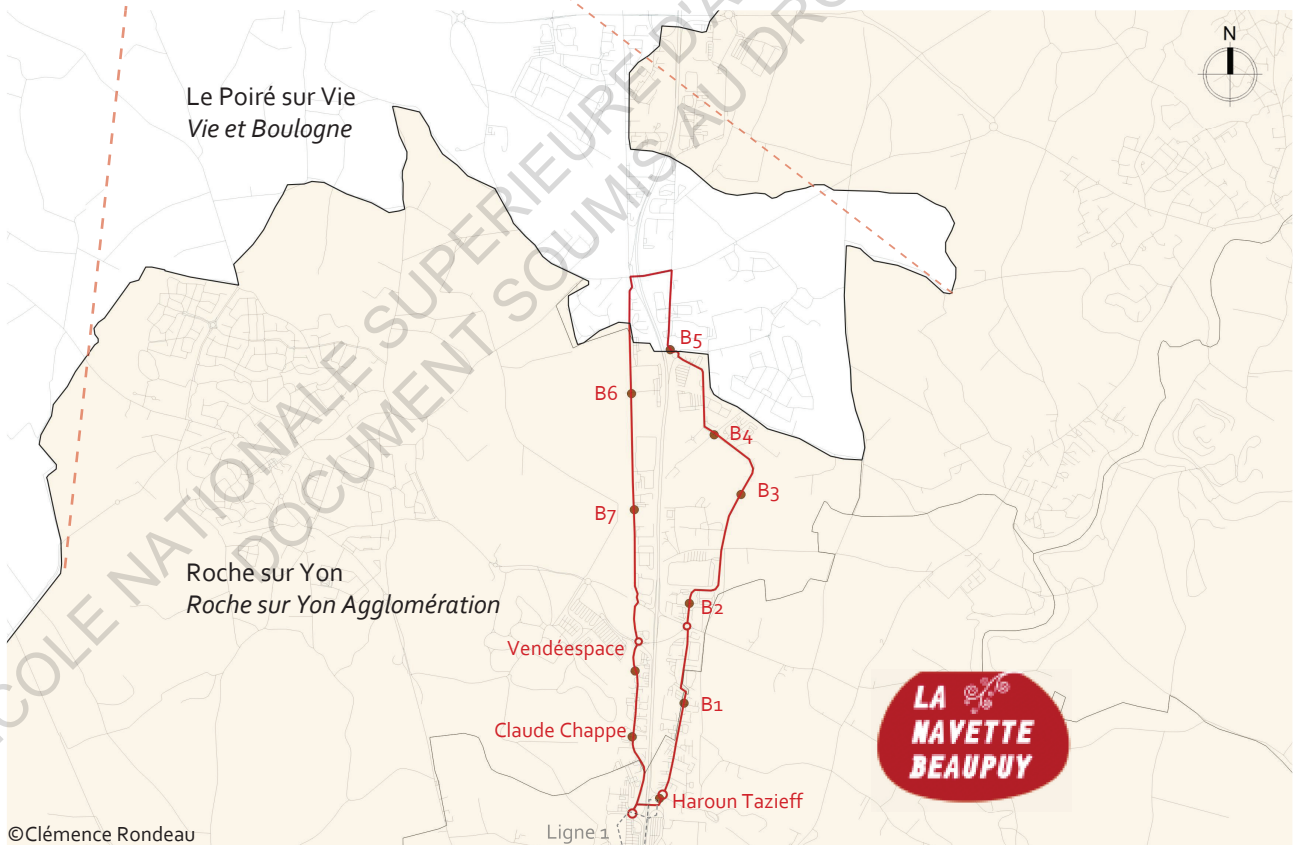
²¹ *Sénateur, ex-président de la communauté de commune Vie et Boulogne Ancien maire du Poiré sur Vie*

Laurent Favreau reconnaît que le dispositif "*fonctionne plus ou moins. Je pense qu'il faudra le retravailler mais ça a au moins le mérite d'exister*".

Les volontés se sont vite heurtées à une réponse administrative, légale, qui contraint l'exercice des autorités organisatrice de la mobilité (AOM) au sein du périmètre de leur ressort territorial. Malgré des proximités géographiques, on ressent ici la question des "*limites des territoires*". En ce sens, Martin Vanier tend à exprimer "*une ambivalence sémantique qui signifie que si les territoires disposent effectivement de limites, le mot ne s'applique pas qu'à leur périmètre, mais également à leur pouvoir*"²².



22 Antheaume, B. (2009). *Compte rendu de [VANIER, Martin (2008) Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité. Paris, Economica, 160 p. (ISBN 978-2-7178-5534-0)]. Cahiers de géographie du Québec, 53 (149),*



©Clémence Rondeau

Commune
Intercommunalité
Nom de l'arrêt

Navette de Beauvieux aux portes de l'agglomération yonnaise : une boucle de 11 minutes à partir de l'arrêt Haroun Tazieff



©Clémence Rondeau

1.2- Panorama de la mobilité dans la Roche sur Yon Agglomération : quelle répartition modale sur le territoire ?

Les chiffres suivants prendront appui sur l'enquête Ménages Yon et Vie 2013²³ réalisée par le CERTU²⁴.

Volumes de déplacements

Environ 331 000 déplacements quotidiens (du lundi au vendredi) impactent le territoire de la Roche sur Yon agglomération dont 261 000 au sein de l'agglomération. Parmi ces derniers, environ 169 000, sont internes à la ville de la Roche sur Yon. Pour une population âgée de plus de 11 ans résidant dans l'agglomération yonnaise, cela représente environ 4 déplacements quotidiens. A titre de comparaison, pour les agglomérations de Niort et de la Rochelle (autres agglomérations moyennes voisines et enquêtées), ce sont respectivement 3,29 et 4,06 déplacements quotidiens qui ont été comptabilisés. Ces chiffres, variant légèrement autour de 4 déplacements par jour pour les personnes de 11 ans et plus, illustrent la similitude de la mobilité quotidienne entre les villes moyennes et les grandes agglomérations.

289-290. <https://doi.org/10.7202/038786ar>

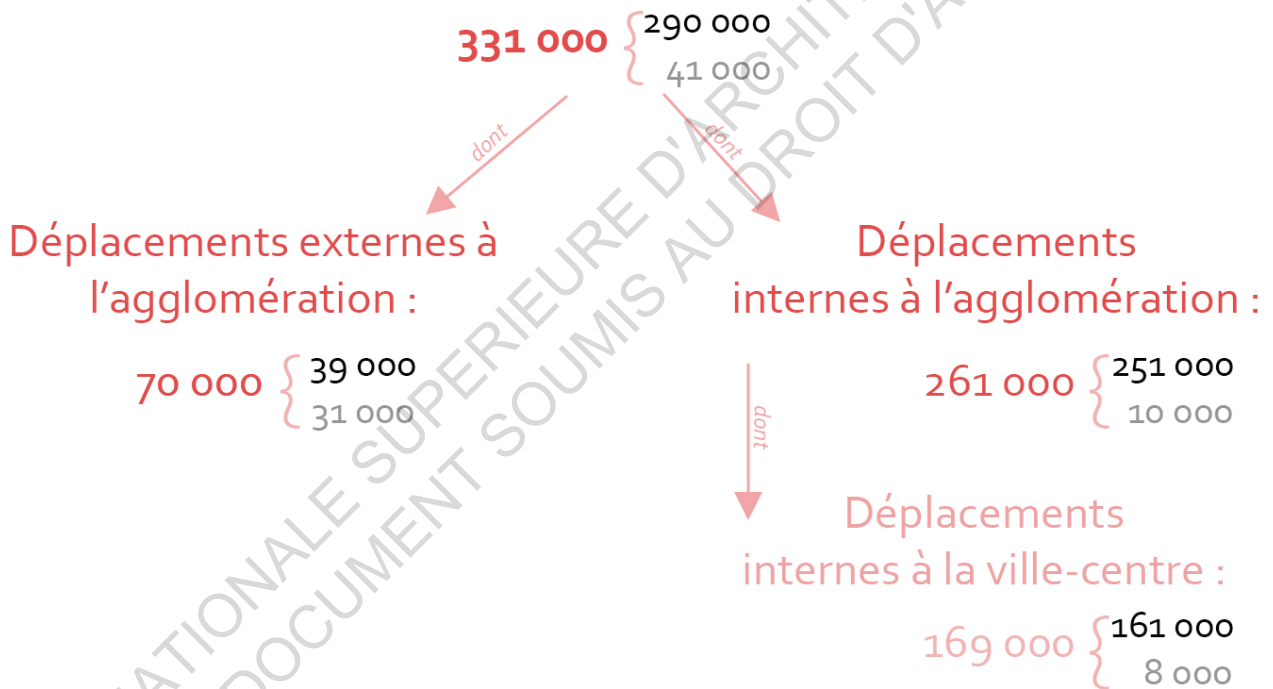
23 Enquête Ménages Déplacements, La-Roche-sur-Yon / Pays Yon et Vie (EMD, La-Roche-sur-Yon / Pays Yon et Vie) - 2013, CEREMA, Communauté d'agglomération de La-Roche-sur-Yon, Syndicat mixte du Pays Yon et Vie (producteurs), ADISP (diffuseur)

24 Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. Il est remplacé par le sigle : CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement



©Clémence Rondeau

Déplacements impactant la RSY Agglomération



xxx : résidents de l'agglomération yonnaise
xxx : non résidents de l'agglomération yonnaise

Répartition des déplacements quotidiens impactant le territoire de la Roche Sur Yon Agglomération

Source : Enquête Ménages Yon et Vie 2013
Production : Clémence Rondeau

Le plébiscite de l'automobile

La voiture s'impose comme mode de déplacement impossible à évincer du territoire et même à diminuer drastiquement. En effet, toujours selon l'enquête Ménages Yon et Vie 2013, sur l'ensemble de l'agglomération, plus de 90% des ménages sont en possession d'au moins une voiture. Ceci constitue un taux très élevé d'équipement automobile des ménages. Selon les recensements de la population réalisés par l'INSEE²⁵ en 2007, 2012 et 2017, le taux de ménages en possession d'au moins une voiture est passé respectivement de 80,8% à 87,6% puis à 88,5%.

Cependant, l'enquête a relevé des disparités dans ces pourcentages entre la couronne, la ville-centre, et, à l'intérieur même de la ville. Cette affirmation se justifie au regard des schémas routiers ou de transports qui ne desservent pas l'intégralité du territoire. Une organisation que Laurent Favreau qualifie comme n'étant "*pas très structurée*". La position géographique et la distance par rapport à la ville-centre des différentes communes au sein de l'agglomération participe également à cette persistance de l'automobile sur le territoire.

"Les villes sont bâties sur les logiques privilégiant la voiture." Jean-François Débat - maire (PS) de Bourg-en-Bresse

Qu'elle soit choisie ou subie, la possession d'une voiture, ou l'accès facilité à son usage, apparaît comme un vecteur de mobilité.

De plus, selon Douillard et al. (2010), trois facteurs principaux se distinguent lorsque l'on parle de l'équipement automobile des ménages :

- dans un premier temps, il s'agit du **niveau de revenu**. Des ressources financières modestes peuvent en effet conduire à la non-motorisation du ménage.

- dans un second temps, intervient la notion de **densité**. Cette notion interroge la relation, les impacts ainsi que les influences entre mobilité des ménages, infrastructures de transports et périurbanisation.

Sur les dernières décennies de plus en plus de populations prennent la direction des communes péri-urbaines. En effet, le taux d'emploi élevé, l'attrait pour la maison individuelle, ainsi que le nombre important de familles, sont des critères qui, à l'échelle régionale, participent à la hausse de la population dans ces communes.

Cela contribue également au déploiement de la motorisation ou multi-motorisation des ménages et de la même manière à la

"La densité favorise également l'usage des modes alternatifs puisque les distances sont plus courtes et que la desserte en transports collectifs est plus aisée." - Bruno Cordier, directeur du cabinet ADETEC

²⁵ Source : Insee, RP2007, RP2012 et RP2017, exploitations principales, géographie au 01/01/2020

dissociation croissante entre les lieux de résidence et de travail.

Face un abaissement de la densité urbaine, à la périurbanisation, l'usage de la voiture particulière reste donc le mode de transport plébiscité. En effet, les dessertes en transports collectifs restent peu nombreuses, et, ne constituent pas de réelles alternatives compétitives à l'automobile dans les espaces dont le maillage urbain est lâche.

En somme, la densité renforce l'efficacité des transports en commun en ce sens qu'elle rend les circulations automobiles plus compliquées.

- enfin, **l'âge** est un autre déterminant. Réalisant moins de déplacements et n'ayant pas tous le permis, les personnes âgées sont, à revenus égaux, moins motorisées que les jeunes adultes. Une concordance existe entre le nombre de personnes constituant le ménage et le nombre de voitures à leur disposition. Ainsi, les couples avec enfants représentent la composition du ménage bénéficiant du multi-équipement en voiture le plus important.

Pour répondre à cet engouement autour de l'automobile des aménagements sont nécessaires. Des hypothèses sont émises en ce sens afin de répondre à l'accroissement positif du trafic et pour contribuer à l'amélioration de la fluidité et de la sécurité du réseau.

Selon le rapport de présentation du SCOT du Pays Yon et Vie (2016), "*le dimensionnement des réseaux de voiries actuelles milite pour l'optimisation des infrastructures existantes plutôt que la création de voiries nouvelle*". On retrouve par exemple l'abaissement des vitesses ainsi que l'aménagement de carrefours.

Le développement des modes actifs (marche et vélo) vise à la constitution d'une réelle alternative à la voiture. Effectivement, l'ambition de l'agglomération est l'instauration d'une politique publique conduisant à une désaffectation progressive des véhicules motorisés individuels en faveur de la pratique des modes actifs²⁶.

Ceci représentait en 2013, selon l'enquête Ménages Yon et Vie, environ 24% des déplacements internes à la Roche sur Yon Agglomération.

"la marche et le vélo peuvent permettre de prendre 15 à 25% de part modale à la voiture" - Diagnostic réalisé lors de l'élaboration du SCOT

Marche : les piétons gagnent du terrain

Contrairement aux transports en commun, il a été montré par le CERTU, que la marche n'entraîne pas d'augmentation significative du temps de trajets pour un même motif, par rapport à l'automobile. En ce sens, la marche peut tenir lieu de suppléant à la voiture individuelle.

C'est dans le centre-ville de la Roche sur Yon que l'on observe la plus importante part modale accordée à la marche. En effet, pour les habitants-usagers de la ville-centre, on retrouve respectivement 67 et 22% pour les déplacements en automobile et pour la marche. En comparaison, la répartition modale pour les résidents de la couronne yonnaise, l'usage de la voiture particulière représente 78% de leurs déplacements et 13 % pour la marche à pied. La marche est principalement le fait des yonnais (résidents de la ville de la Roche sur Yon).

La promotion de la marche en ville auprès des usagers-habitants s'effectue par la mise à disposition d'une carte des déplacements piétons présentée ci-après. Elle a pour but d'accentuer la visibilité des trajets réalisables à pied. Ainsi, les aggro-yonnais, en changeant leurs habitudes, apporteraient leur contribution à l'amélioration du cadre de vie, et, participeraient à la réduction

²⁶ Selon l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), les modes actifs sont les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire, telle que la marche à pied et le vélo, mais aussi la trottinette, les rollers, etc.



©Clémence Rondeau

Partage de la voirie entre les différents modes sur la rue Georges Clémenceau



PARCOURS RANDONNÉE (17 KM)

Moulin-Papon > G. Defferre	2 km	24 min
G. Defferre > Rivoli	950 m	9 min
Rivoli > CHD	950 m	11 min
CHD > Joffre	950 m	11 min
Joffre > Vallée-Verte	1,1 km	12 min
Vallée-Verte > Sud Avenue	2,6 km	32 min
Sud Avenue > Généraudière	1,9 km	24 min
Généraudière > Stade Desgrange	3,6 km	44 min
Stade Desgrange > Horbetoux	1,5 km	19 min
Horbetoux > Terres-Noires	1,5 km	19 min

LE SAVIEZ-VOUS ?

4 MINUTES À PIED = 1 MINUTE À VÉLO

de la part modale accordée à l'automobile.

Le vélo : relais de l'automobile ?

En 2013²⁷, ce sont environ 7 ménages sur 10 dans l'agglomération qui possèdent à minima un vélo. Cependant, une disparité apparaît entre la ville centre où le taux d'équipement vélo des ménages s'élève à 62% (environ 1,3 vélos/ménage) et la couronne yonnaise où l'on trouve un taux d'équipement s'élevant à 82% (environ 2,1 vélos/ménage).

A elle seule, la part modale du vélo ne représente que 2% des déplacements effectués par les agglos-yonnais.

Afin de compléter les 136 km que forment actuellement les pistes cyclables, cheminements piétons et cyclables, voies douces ainsi que les bandes cyclables, l'agglomération investit pour le développement de ce mode. En effet, le budget annuel alloué à l'encouragement et au déploiement des aménagements cyclables sur les communes membres est de plus d'un million d'euros.²⁸

Pour penser les aménagements possibles d'ici à l'horizon 2030, et, ainsi songer au devenir du vélo sur son territoire, l'agglomération a pu compter sur son schéma directeur des déplacements doux qui a été approuvé en mai 2017.

Les agglos-yonnais se voient offrir l'opportunité de se déplacer en vélo électrique grâce au service **Vélyon**. L'agglomération met à disposition, via la Maison du vélo, une flotte de 200 vélos à assistance électrique (VAE) en location.

La pratique du vélo ne concerne pas seulement les usagers-habitants sur un temps personnel ou de loisirs. En effet, la prime transport²⁹ est également applicable pour des salariés désirant bénéficier de la location de vélos.

Différentes études et articles démontrent qu'opter pour le vélo électrique présente des bénéfices pour la santé et l'environnement. On peut notamment retenir l'article intitulé "*Le vélo électrique : bon pour la santé ou simple gadget écolo*"³⁰. L'attractivité du VAE tient également au fait que sa facilité de conduite permet de correspondre à un public plus large notamment des personnes ayant des soucis de santé.

Ces aménagements piétons et cyclables permettent de créer des continuités et de favoriser l'intermodalité en se raccordant aux réseaux motorisés existants.

²⁷ *Enquête Ménages Yon et Vie 2013*

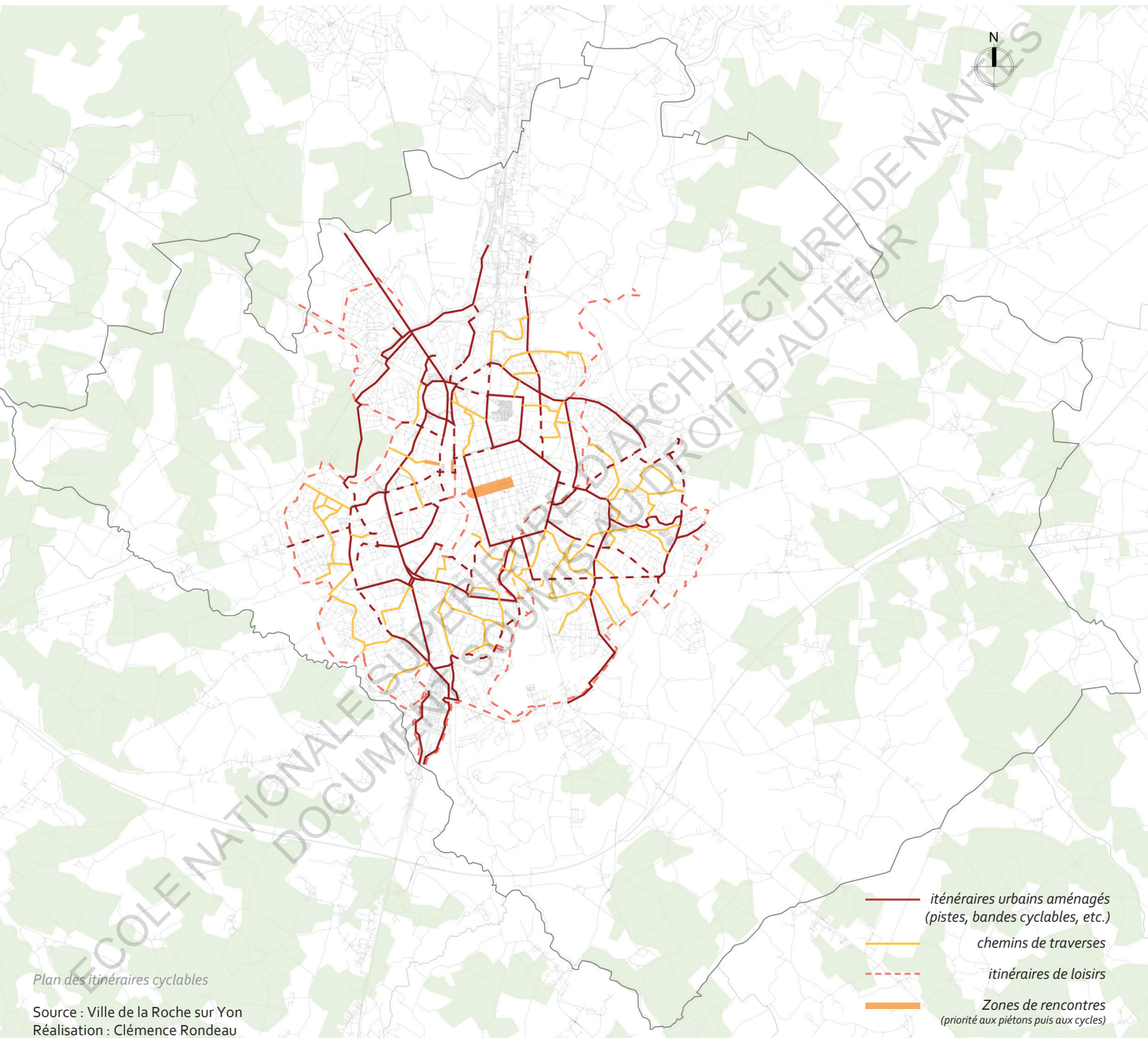
²⁸ *magazine Roche Plus, n°17, Juin 2017, p.3*

²⁹ *selon les articles L. 3261-1 à 3261-4 du Code du travail, 50% du montant de la location pris en charge par l'employeur en cas de location mensuelle ou à l'année*

³⁰ *Drs J. Welker et J. Cornuz de la Policlinique Médicale Universitaire (PMU), Dr B Gojanovic de la Médecine du sport, Le vélo électrique: un outil pour la santé ou un gadget "écolo"?, CHUV, Lausanne. In Revue médicale suisse, 2012*

"Notre objectif, c'est la continuité cyclable partout"

Patrick You, adjoint aux déplacements urbains en 2013



Les transports en commun

Aujourd'hui, le réseau de transports en commun Impulsyon est exploité par la Compagnie des Transports du Yonnais, société filiale du groupe Ratp Développement. Le changement de niveau de compétence, en passant de l'échelle communale à celle de la communauté de commune urbaine, a permis d'accroître le réseau de desserte notamment sur les communes périphériques et les nouveaux quartiers. C'est sur des notions d'attractivité, de rapidité et d'accessibilité que mise l'agglomération yonnaise, afin de proposer un service de transports urbains répondant aux besoins et demandes des usagers-habitants.

L'offre de transports collectifs est articulée en plusieurs catégories de services :

- La desserte de 8 communes internes à la Roche sur Yon agglomération par des **17 lignes régulières** de bus dont 3 lignes de transports scolaires sur le territoire yonnais.

- Le déploiement d'un réseau de transport à la demande (TAD) basé sur un principe de réservation téléphonique. Ce service, **Impulsyon +³¹**, bénéficie aux usagers-habitants, hors scolaires et étudiants sur temps scolaires, de l'intégralité des communes de l'agglomération. L'offre leur permet d'être acheminés vers le point d'arrêt de bus le plus proche ou bien aux départs d'arrêts prédéfinis. L'achat d'un titre Impulsyon+ n'engendre pas de coût supplémentaire par rapport à un ticket standard.

- Dans l'hypothèse d'une impossibilité d'usage des services de bus régulier Impulsyon, une politique est menée pour les personnes titulaires de la Carte Européenne de stationnement (CES). En effet, la Roche sur Yon agglomération met en place 2 services complémentaires sur réservation :

 - * **Handiyon** : service de transport adapté proposant des trajets d'arrêts de bus à arrêts de bus d'ores et déjà existants.

 - * **Handiyon +** : service offrant l'opportunité de trajets d'adresse à adresse sur l'agglomération yonnaise pour un coût représentant le double de la tarification normale et ce, quelque soit la distance parcourue.

- Instauration d'un service de nuit, **Noctilyon**, desservant la Roche sur Yon intra muros exclusivement. Cette navette est accessible les vendredi et samedi soirs de 21h à 00h.

De la même manière qu'Handiyon+, le service **Noctilyon+** répond aux besoins des personnes à mobilité réduite.

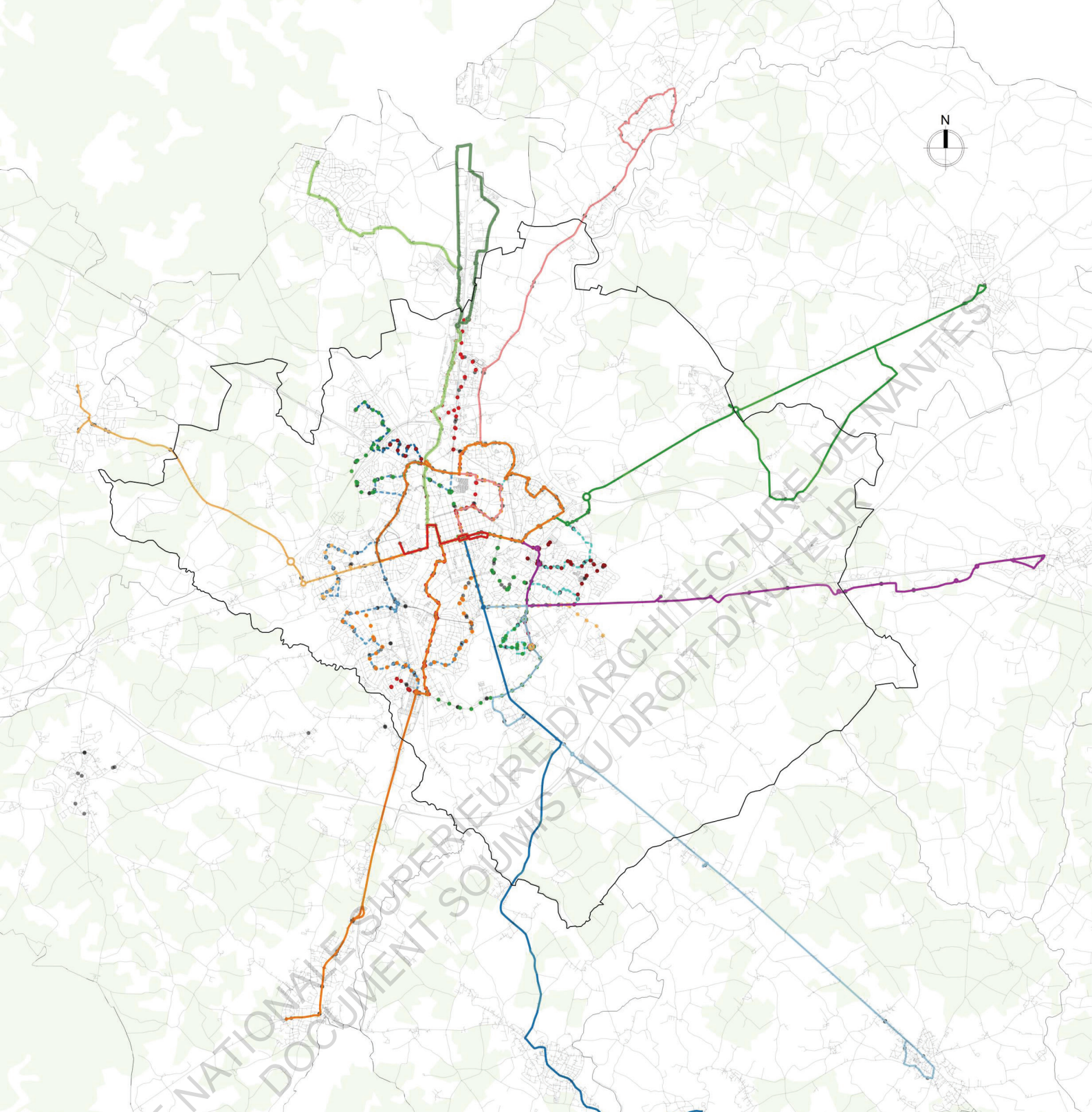
- Au départ de la Place Napoléon, le service **20h30 Place Napoléon³²** permet aux utilisateurs de regagner leur quartier ou arrêt de descente. Selon les demandes formulées par les passagers, le conducteur va adapter son itinéraire afin de le



©<http://preprod.larochesuryonagglomeration.fr>
Montée à bord de la navette du service Noctilyon

³¹ Carte de la desserte du réseau en annexes p.116

³² Plan des circuits du service en annexes p.117



Desserte des communes extérieures

- LIGNE A
- LIGNE B
- LIGNE C
- LIGNE D
- LIGNE F
- LIGNE M
- LIGNE N
- LIGNE R
- LIGNE V

Desserte de la ville-centre

- LIGNE 1
- LIGNE 2
- LIGNE 3
- LIGNE 4
- LIGNE 6
- LIGNE 7A
- LIGNE 7B
- Navette centre ville
- Navette Beauport

Lignes à vocation scolaire

- - - - LIGNE S
- - - - LIGNE E
- - - - LIGNE H

Autres

- Arrêts du réseau Impulsyon
- Limites de l'agglomération yonnaise

rendre le plus optimal possible.

L'accessibilité de l'agglomération via le transport en train

Christiane Dupart, vice-présidente de la FNAUT a "été frappée de constater que l'on faisait peu de cas de la mobilité vers et entre les villes moyennes, alors qu'elles jouent un vrai rôle d'articulation entre les territoires ruraux et les grandes villes"³³. La desserte ferroviaire a son importance dans le processus de revitalisation des villes moyennes.

Dans le SCOT Pays Yon et Vie (2016) , et notamment les conclusions tirées du diagnostic, révèle les potentialités de développement en étoile du réseau ferré de l'agglomération yonnaise. En effet, afin de relier les polarités du territoire du SCOT, les acteurs peuvent s'appuyer sur les arguments suivants:

- proximité d'une gare (moins de 3 km) pour 50% des habitants du SCOT
- urbanisation possible (20% des surfaces urbanisables) dans les environs des environs des gares (moins de 3 km)
- Capacité de développement de 6 gares ou arrêts (Dompierr-sur-Yon/Le Poiré-sur-Vie/Mouilleron-le-Captif, Les Clouzeaux, Nesmy, Saint Denis/Les Lucs, Aizenay, La Genétouze)
- pré-existence d'une voie reliant Aizenay et la Roche sur Yon.

De plus, il est possible de combiner transports en commun et train avec le titre **Pratik+**. Ainsi cela participe au déploiement de l'intermodalité et à la recherche d'alternatives au recours de

"Il reste beaucoup à faire en termes de mobilité entre les villes moyennes et les métropoles. Il est très important d'aménager les gares des villes moyennes. Ces villes assument des fonctions de centralité souvent sous-estimées sur les espaces ruraux qui les environnent. Tout reste à imaginer pour les relier." David Valence, vice-président de la Région Grand-Est, maire de Saint-Dié

" Dans 20 ans le train pourrait être un moyen de déplacement important. Nous devons agir dès aujourd'hui pour préserver cet avenir " - Rapport diagnostic du SCOT Pays Yon et Vie

³³ Fnaut, *Les déplacements dans les villes moyennes*, 10 octobre à l'Assemblée nationale.



Schéma des potentialités ferroviaires sur le Pays Yon et Vie

Ces pratiques indiquent une répartition inégale entre les modes actifs, transports en commun et véhicules motorisés. Dans sa politique de mobilité et sa stratégie de mobilité durable, l'agglomération ne peut pas passer outre la prédominance de l'automobile dans sa stratégie de mobilité durable. La question de l'automobile autrement prédomine sur l'idée de l'évincer du territoire. C'est cette voie qu'a décidé de suivre l'agglomération dans son PGD¹ (2015) ainsi que dans son projet de territoire 2015-2020.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

¹ *Plan Global de déplacement*

1.3- Maillage d'acteurs : une difficulté de mise en oeuvre ?

Les acteurs de la mobilité dans leur diversité.



Laurent Favreau - Maire de Venansault & vice-président de l'agglomération en charge de la mobilité et des déplacements doux. En tant que Vice-Président du Syndicat Départemental d'Énergie et d'équipement de la Vendée (SYDEV), il est en relation avec les concessionnaires (ERDF, Genedis, etc.) et travaille sur les énergies renouvelables au sein de Vendée Energie.

l'automobile est renforcée.

Luc Bouard - Maire de la Roche sur Yon et président de l'agglomération depuis 2014

Affichant dans un premier temps son appartenance au parti les Républicains, il avait entrepris sa succession en 2020, une campagne menée sans étiquette politique, dans laquelle il qualifie la Roche sur Yon comme étant "*ni à droite ni à gauche*"³⁴

³⁴ interview dans l'article "Pour Luc Bouard, « La Roche-sur-Yon n'est ni à droite ni à gauche » " du Pays Yonnais publié le 3 juillet 2020

impulsyon

LA ROCHE-SUR-YON AGGLOMÉRATION



Impulsyon - nom commercial du réseau d'autobus agglo-yonnais.

Il est géré par la Ratp Dev pour le compte de la Roche-sur-Yon Agglomération, Impulsyon a remplacé la société de transports yonnais (STY) depuis le 1er Janvier 2010. Le nouveau réseau fonctionne depuis le lundi 23 août 2010.

Syndicat Départemental d'Énergie et d'équipement de la Vendée (SYDEV)

Créé en 1950, ce service public de la distribution des énergies vendéennes, agit pour le comptes des communes et intercommunalités membres grâce à un transfert de compétence.

Vendée Énergie - bras armé du SYDEV en termes de SEM (Socité d'Economie Mixte) pour développer des projets d'énergie

Maison du Vélo

Il s'agit d'un local de 120m² inauguré le 4 juillet 2018. Le Centre vélo en est l'association animatrice et gestionnaires.

Parmi ces services, la maison du vélo propose la location/prêt de vélos à assistance électrique, l'accompagnement du public, la valorisation ainsi que la promotion du vélo comme mode de déplacement utilitaire, de loisirs et de sport.

Systeme d'acteurs : les enjeux de la coordination et de la gouvernance

La mobilité représente un enjeu porté par différents acteurs : citoyens, acteurs économiques et sociaux, par les élus, etc. Ainsi, selon le Projet de territoire 2015-2020 de l'agglomération yonnaise, les relations formées par ce réseau d'individus se placent au service d'un partage de *"la construction d'un projet commun de territoire"*. Ce travail collaboratif est prévu comme vecteur majeur quant au développement du territoire. Dans l'objectif d'une *"véritable cohésion du territoire communautaire"*, la coproduction du territoire passe par une intégration de tout un chacun dans les différentes phases du projet. En effet, que ce soit *"tant dans la définition que dans la mise en oeuvre des politiques publiques comme dans leur évaluation"*, l'agglomération, dans son projet de territoire, affiche son intention de faire en sorte que toutes les parties prenantes apportent leur contribution dans la fabrique de la ville et de la mobilité.

"Les usagères et les usagers ont une véritable expertise au quotidien, ils doivent être entendus et être associés à la gouvernance des mobilités. On parle beaucoup de co-élaboration, mot magique qui reste à pratiquer. La LOM vise la mobilité partout et pour tous, mais il faut ajouter avec tous, pour obtenir un vrai report modal." -
Christiane Dupart, vice-présidente de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Ainsi, une place plus importante semble être donnée à la notion de proximité et aux usagers-habitants dans les politiques de mobilités. Cette notion de proximité s'exprime également dans le lien développé avec les associations du territoire qui dans leurs compétences permettent de répondre à la demande et ce afin de ne pas créer une offre supplémentaire.

Par exemple, un travail est régulièrement mené avec l'APF France Handicap (ex Association des paralysés de France) et l'ASSDAC (missions de travail pour des publics en recherche d'emploi). Cette approche révèle une volonté de tirer profits des compétences de chacun. Plutôt que d'intervenir dans un domaine dans lequel elle n'est pas experte, où elle se sent parfois démunie, la collectivité s'entoure d'acteurs. Elle bénéficie alors d'aide dans la décision.

Le choix de l'échelle de la gouvernance

Concernant l'affectation des compétences, la loi LOM (Loi d'orientation sur les mobilités), dites loi Mobilités, présentée par le ministère de la Transition écologique et solidaire *"laissera le choix aux communes, via leur intercommunalité pour qu'elles s'emparent de la compétence, et à défaut les régions seront compétentes"*.³⁵

"La mobilité est une chose trop sérieuse pour être laissée à un seul acteur. Si nécessité il y a, en ce domaine comme dans d'autres, c'est bien celle d'une coopération entre citoyens et gouvernants, entre décideurs politiques et économiques – toutes formes de gouvernance qui englobent et dépassent le simple gouvernement."
- Jacques Lévy (2005)

Durant notre entretien, Didier Mandelli me confie son point de vue sur l'échelle de la gouvernance, sur la capacité de prendre en compte les besoins et de faire du lien. Pour lui, *"plus on*

³⁵ Fiche *"Faciliter et améliorer la compétence mobilité"* - www.ecologique-solidaire.gouv.fr

rapproche les décideurs des territoires mieux ce sera". Il entend, en ce sens, défendre l'échelle intercommunale à celle régionale proposées dans la loi LOM.

Sur cette prise de compétence des mobilités à l'échelle intercommunale l'agglomération semble se placer parmi les précurseurs. En effet, Laurent Favreau va même jusqu'à dire que *"nous [ndlr : l'agglomération] de toute façon on a mis un pied dedans. On a plus qu'un pied. Je dirai que c'est peut-être bien l'inverse : il nous reste plus qu'un pied dehors de par la compétence transport scolaire"*.

Cela tient notamment, à la mise en avant de **l'agir ensemble au travers d'une cohérence territoriale** par les acteurs du territoire de l'agglomération yonnaise. De plus, lors du colloque des mobilités³⁶, Gilles Beasse, directeur du Service Mobilité Durable, affirme que *"de toute façon, on [ndlr : l'agglomération] ne prendra pas la responsabilité de prendre la compétence si sur l'ensemble du territoire on [ndlr : l'ensemble des collectivités de la région] n'est pas d'accord"*.

« Nous devons porter un projet d'aménagement intercommunal qui soit cohérent, partagé et en adéquation avec les grands enjeux de notre territoire » Jacques PEROYS, président de la commission aménagement du territoire

La mobilité de demain est à envisager selon une multitude d'échelles. En effet, le développement des territoires, par *"l'extension des bassins de vie et des aires urbaines"* (projet de territoire 2015-2020) ainsi que l'apparition de la notion de bassins de mobilité confortent l'idée d'un travail à plus grande échelle à savoir entre plusieurs agglomération à l'instar des pays.

De la même manière qu'il existe des bassins d'emploi et des bassins de vie, la loi LOM a en effet, fait apparaître *"la définition d'un bassin de mobilité qui est défini par la région et ses différents partenaires. Il est en général très lié au bassin économique. ça se superpose."* (Dider Mandelli, 2019). *"Un bassin de mobilité s'étend sur le périmètre d'un ou de plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre"*³⁷.

Cependant, la multiplicité d'acteurs, d'échelles et d'outils bien qu'apportant une variété de points de vues, peuvent tendre à ralentir la mise en place de projet ainsi qu'à perturber la compréhension. Les interlocuteurs sont parfois difficiles à identifier.

Afin d'assurer la continuité des services ainsi que la cohérence territoriale, les relations entre communes ainsi que leurs limites territoriales peuvent être amener à évoluer. L'agglomération yonnaise n'exclut pas dans son projet de territoire l'idée, "le moment venu, [d']envisager la mise en place d'un Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI).

³⁶ cf annexe p.115

³⁷ art 15. de la LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

Acteurs et élus : montrer la voie à suivre ?

L'importance de la puissance publique dans l'instauration du changement.

Cette volonté globale, ce consensus semble de mise mais il ne "faut pas attendre les autres" pour agir selon Laurent Favreau. Pour lui, "il faut être porteurs pour peut-être donner l'exemple, pour montrer la voie". L'un des freins sera donc la priorité accordée à la mobilité dans les choix politiques en termes d'investissement pour l'aménagement du territoire selon les différentes intercommunalités. Là encore, la notion d'expérimentation apparaît : faire le test et pourquoi pas devenir un modèle, une inspiration pour les territoires voisins.

Toutefois, le maire de Venansault nuance son propos, en précisant que l'agglomération n'a pas la prétention d'être l'unique inspiration mais qu'elle se place plutôt dans une approche politique où "à un moment donné on se tournera peut-être vers une politique que eux ont menée à un moment donné où nous nous ne l'aurons pas fait".

Le dialogue et la prise en compte de ce qui se passe dans les communes avoisinantes de l'agglomération sont donc nécessaires à entretenir.

"D'autres territoires demain vont dire "bah tiens ça s'est fait sur la RSY aggro ou sur les sables aggro ou sur d'autres territoires, Challans, les Herbiers. Et si eux l'on fait, pourquoi nous on ne le ferait pas ?" Laurent Favreau

Une cohérence entre intentions professionnelles et pratiques personnelles ?

Lors des entretiens réalisés avec Laurent Favreau et Didier Mandelli, je leur ai demandé si à titre personnel ils mettaient en oeuvre les mesures qu'ils élaboraient professionnellement.

De manière spontanée, Laurent Favreau s'est qualifié de "très mauvais exemple". Pour lui, cela tient au fait des horaires étendus "la complémentarité des fonctions [dont il] dispose [le] contraignent à l'usage de [sa] voiture". En revanche, lorsqu'il s'agit de déplacements strictement personnels, il tend à favoriser l'utilisation autant que possible de son vélo, notamment sur le temps de ses vacances.

Le maire de Venansault a "cette fibre d'apporter [sa] contribution [...] le plus vertement possible". Il est en possession d'une voiture électrique dont il effectue la recharge "exclusivement à la maison pour ne pas utiliser les bornes publiques". De plus, Laurent Favreau indique avoir souscrit à un contrat pour lequel il "accepte de payer un peu plus cher mon électricité mais parce que mon fournisseur me certifie que c'est de l'énergie verte."

Didier Mandelli, quant à lui, essaye par sa pratique modale de "faire concilier les besoins avec les moyens". En tant que sénateur³⁸ il effectue de nombreux déplacements à Paris pour lesquels "à 90% [il] prend le train, à la gare la plus proche c'est à dire Bellevigny (Belleville sur Vie)". Une fois dans la capitale, cela lui "paraît complètement fou d'avoir une voiture" d'où son usage autant que possible des transports en commun. Habitant au Poiré sur Vie,

³⁸ Op. cit (Note n° 21)

la proximité de la gare de Bellevigny, lui permet de ne pas laisser sa voiture "immobile pendant trois jours". En s'arrangeant avec les membres de sa famille, le nombre de voitures à leur domicile est passé de 5 à 4.

En faisant écho à ces autres missions, il admet que "sur les autres déplacements après ce n'est pas toujours simples" en raison de question d'emploi du temps contraints et de disponibilités. Lorsqu'il est en Vendée, notamment le sud Vendée, il avoue pratiqué régulièrement l'autosolisme. A l'instar de Laurent Favreau, Didier Mandelli, reconnaît le critère de l'horaire comme déterminant dans la pratique modale.

Il résonne avec l'image de la voiture comme outil, comme objet fonctionnel. En effet, pour des trajets "en venant du Poiré ou pour des rendez-vous dans un périmètre de 20/30 Kms" l'usage de son automobile ne lui semble pas le mode le plus pertinent. C'est pourquoi, persuadé de pouvoir agir davantage en faveur de mobilité plus raisonnée, et parce que cela rentre dans leur frais de mandat au niveau du Sénat, il a tenté en vain d' "avoir accès à un deuxième véhicule qui puisse être un scooter électrique".

En somme il finit par dire, qu'il s'agit "aussi d'une culture, pas forcément que de générations mais d'une approche qui est complètement différente. On ne résonne plus en terme de mouvement mais bien qu'en terme de possession de véhicule à tout prix."



©Ouest France

De gauche à droite : Chi Kien Nguyen, le responsable marketing d'Impulsyon ; David Dacher, directeur d'Impulsyon ; Laurent Favreau, vice-président de l'agglomération ; Gilles Beasse, directeur du service mobilité durable de la ville

De la pensée à l'action...

Une fois que le diagnostic de l'agglomération yonnaise est réalisé (le portrait du territoire dressé, l'offre de mobilité exposée ainsi que les acteurs présentés) vient le moment de l'élaboration des enjeux et de formuler des intentions et ambitions pour le développement de l'agglomération.

Afin de comprendre comment ces intentions s'instaurent, se concrétisent sur le territoire, il est intéressant de mettre en parallèle les politiques publiques et l'expérience, la pratique des habitants-usagers dans la co-construction du territoire.

Photo ci-contre : Ambiance de la Place de la Vendée un après-midi du mois de mai 2020



ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE
DOCUMENT 2019



©Clémence Rondeau

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SUIVIS AU DROIT D'AUTEUR

Les enjeux des nouvelles mobilités pour la Roche sur Yon Agglomération à l'épreuve des portraits d'habitants mobiles

02

Portraits d'habitants mobiles

La réalisation de quatre entretiens est basée sur la volonté, non d'exhaustivité de réponses, mais de variétés de résultats. En effet, les profils sélectionnés ne l'ont pas été par hasard : chacun d'entre eux correspond à une situation géographique, familiale, professionnelle ou modale, particulière. Ainsi, l'enquête suivante ne prétend pas être une représentation de l'entière des profils des habitants-mobiles, mais bien celle d'un échantillon parmi eux.



©Clémence Rondeau

Madame M

Résidente du centre-ville de la Roche sur Yon

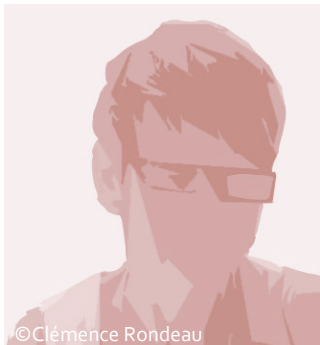
Retraitée - ancienne salariée à la Roche sur Yon puis à Cholet

Tranche d'âge : 60-65 ans

Composition du foyer : 2 personnes (couple de retraités)

Modes de déplacement au domicile : 2 voitures (l'une de "services" et l'autre "routière, de tourisme") ainsi que 2 vélos

Ses déplacements s'effectuent *"soit à pied soit en voiture [...] Depuis la retraite, c'est vrai que ça a changé parce qu'avant je prenais le bus"*. Elle déplore un usage limité de son vélo qu'elle *"n'utilise pas, principalement par rapport à la sécurité"*. Elle ajoute que si elle emprunte ce mode de transport, c'est qu'elle va aller *"sur la piste cyclable [...], là je sais que je serai en sécurité"*.



©Clémence Rondeau

Madame L

Résidente du quartier du Beignon Basset (Le Poiré sur Vie-hors agglomération)

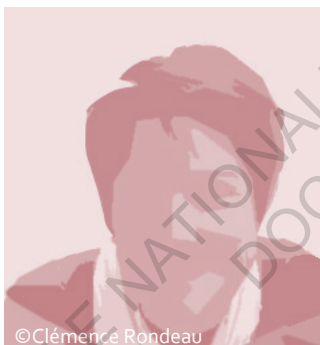
Employée dans les services de l'agglomération yonnaise

Tranche d'âge : 45-50 ans

Composition du foyer : 2 à 3 personnes (mère et fils, plus conjoint temporairement)

Modes de déplacement au domicile : 2 voitures, 1 vélo

Pour la mobilité du quotidien, et notamment les trajets domicile-travail, elle a recours à la *"voiture majoritairement"*. Elle justifie ce choix par une notion de praticité : *"c'est vrai que c'est la facilité de se dire «j'ai la voiture, je la prends»"*. Elle admet que c'est par *"fainéantise"* qu'elle favorise l'usage de sa voiture individuelle plutôt que celui de son vélo. Malgré la proximité avec son domicile, la navette Beauvry représente *"une possibilité, plan B, en cas de problème, en cas de panne de voiture ou autre, mais ce n'est pas suffisamment modulable et suffisamment flexible pour être adaptable à tous."*



©Clémence Rondeau

Madame C

Résidente dans le quartier Saint André d'Ornay - Le Val d'Amboise

Travaillant à son compte dans son quartier de résidence

Tranche d'âge : 40-45 ans

Composition du foyer : couple et 3 enfants (2 collégiens et 1 lycéen)

Modes de déplacement au domicile : 1 voiture, 1 scooter, des vélos

L'usage du bus est imposé *"par [son] handicap visuel"*, mais représente pour elle *"l'indépendance et l'autonomie"*. Pour ses déplacements de proximité, elle les effectue à pied ou bien, de manière très ponctuelle, en vélo. Cependant, lorsque son mari, *"ne travaille pas, on ne prend jamais le bus"* : c'est la voiture familiale qui est empruntée.



©Clémence Rondeau

Madame N

Résidente du centre-bourg de la Ferrière

Employée dans la Roche sur Yon (aux portes du centre-ville)

Tranche d'âge : 45-50 ans

Composition du foyer : célibataire

Modes de déplacement au domicile : 1 voiture

Sa représentation de la mobilité *"passe d'abord par la voiture"*, son mode de déplacement principal. En effet, pour se rendre sur son lieu de travail, ses *"horaires décalés (13-23h)"* ne correspondent pas à ceux du réseau de transports en commun.

Il n'y a donc pas de *"réelles alternatives à la voiture pour [elle] sur ce trajet"*.

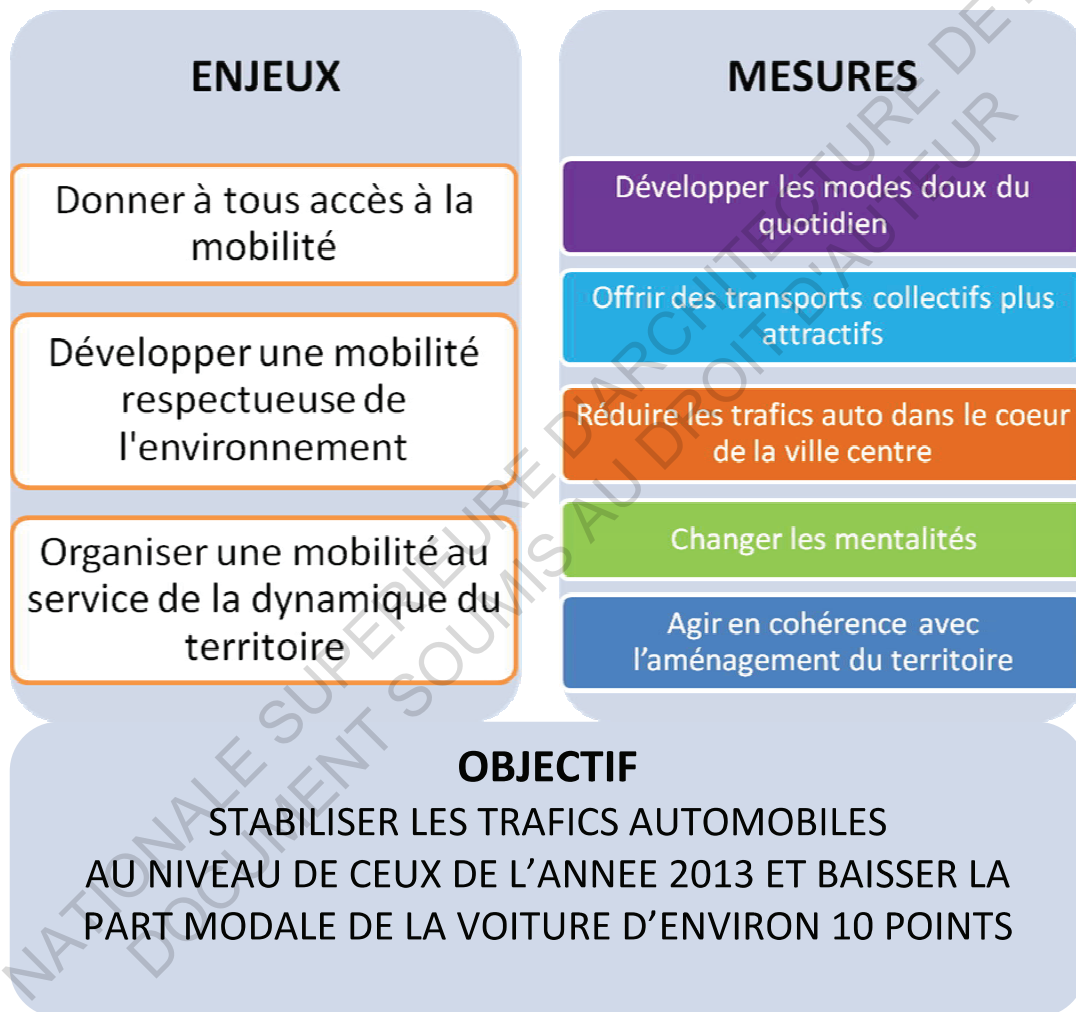
Même dans son temps personnel, l'automobile prédomine puisqu'elle n'utilise qu'*"occasionnellement le train [...] pour aller dans une grande ville comme Paris"*.

Dans un respect de l'anonymat, des noms de substitution ont été affectés aux quatre profils interviewés.

De plus, afin d'éviter toute confusion, dans l'ensemble du développement qui suit, lorsque les termes "habitants mobiles", "usagers-habitants", "profils" ou bien "interviewées", ceux-ci feront référence aux portraits d'habitants mobiles présentés ci-avant.

Rappel sur le Plan Global de Déplacement (PGD)

Le PGD de l'agglomération yonnaise, pour la période 2016-2025, s'articule autour de trois enjeux majeurs. Ces derniers se déclinent en cinq mesures, elles-mêmes subdivisées en quatorze actions.



Source : PGD de la Roche Sur Agglomération - 2015

Schéma synthétique de la stratégie de mise en oeuvre du PGD de l'agglomération yonnaise

"L'économie, l'habitat et le transport, du moins, la mobilité sont les trois piliers qui arriveront à fonctionner et qui feront que derrière, on travaillera l'environnement, le tourisme, l'approche culturelle, sportive... C'est mon point de vue. Si ces trois piliers fonctionnent, alors on arrive à mettre les gens à travailler dans une bonne situation et ils pourront se déplacer" - Laurent Favreau

La part, consacrée aux transports et déplacements, est faible. En effet, *"le budget 2016-2025 du PGD s'élève donc à environ 6 M€, soit une moyenne de 600 000 € par an"*. Cette somme représente environ 0,53% dans le budget 2020 de l'agglomération³⁹.

Cependant, il faut noter que *"seules les dépenses induites par le PGD pour le compte de La Roche sur Yon Agglomération sont prises en compte. N'apparaissent pas, par exemple, le budget de l'Agglomération consacré au réseau Imulsyon ou encore le budget que chaque commune consacrera au développement des infrastructures pour les modes doux."*

Désormais, l'idée est de voir si les pratiques des usagers interviewés coïncident avec les ambitions des politiques publiques prises lors de l'élaboration du PGD en 2015.

2.1- "Réduire le trafic auto dans le coeur de la ville-centre"⁴⁰

Les objectifs sont clairs. Il s'agit de *"favoriser l'accès à l'hypercentre" aux visiteurs, de "permettre l'accueil des pendulaires mais en les orientant vers les stationnements en ouvrage" ainsi que de "dissuader les automobilistes en transit"*.

Voici quelques points spécifiques concernant le coeur de ville.

La politique de stationnement

Selon le PGD : *"les conditions de trafic et de stationnement restent globalement acceptables, même si des points de cristallisation des mécontentements sont à lever (bouchons récurrents, zones de stationnement à problème, etc). Toutefois, la croissance dynamique de la population pourrait à l'avenir renforcer les difficultés actuelles et en créer de nouvelles."*

Cette idée est discutée par *Madame M*. En effet, elle souligne *"une grosse injustice au sein de la RSY"* entre le stationnement gratuit sur une partie du Pentagone et l'autre partie payante ou régie par le système de zones bleues.

L'agglomération présente une offre limitée de stationnement. En effet, elle souhaite *"s'autoriser une réduction du stationnement public lorsque cela s'avère nécessaire pour réaliser des continuités douces et/ou améliorer la performance des transports collectifs"*. Cette limitation de l'offre pose problème pour les usagers.

³⁹ Sur son site internet de l'agglomération indique que *"le budget 2020 de La Roche-sur-Yon Agglomération s'élève à 113,27 M€."*

⁴⁰ Plan Global de Déplacement de la Roche sur Yon Agglomération - septembre 2015

Ainsi, *Madame N* indique que *"le centre-ville de la Roche n'est pas simple quand même"*.

L'intercommunalité tient à pointer le fait qu'une attention est portée afin de *"réserver des places pour les visiteurs et les résidents"* et de *"permettre l'accueil des pendulaires en tenant compte des objectifs du PGD"*.

Lors de son entretien, *Madame M* estime que, dans son quartier, les résidents sont *"confrontés au problème de voitures tampons"*. Cette idée est reprise par *Madame L* qui estime faire partie de cette catégorie de voitures en se rendant sur son lieu de travail. Elle ajoute *"on ne crée pas suffisamment de turn over finalement avec ces véhicules qui restent bloqués là"*.

Ainsi, il convient de ne pas oublier que le territoire est à l'usage de tous : le quotidien n'est pas seulement pour ceux qui viennent sur le territoire mais également pour ceux qui y vivent.

Valeurs accordées à l'automobile

Dans cette idée où aujourd'hui le déplacement est devenu indispensable pour accéder à la plupart des biens, des services et des relations sociales, selon Jacques Lévy (2005) *« les moyens de transports sont des outils-clefs pour que les individus puissent choisir ce qu'ils font, quand ils le font, où ils le font et avec qui ils le font »*.

Un regard plus critique est apporté par *Madame C* qui estime que les voitures : *" il y en a trop à [son] goût"*. Elle va même jusqu'à lui attribuer une *"image individualiste"*.

L'autosolisme⁴¹ se présente en effet comme très présent sur le territoire de l'agglomération yonnaise.

La voiture reste tout de même *"plus rapide, plus pratique, plus facile"* aux yeux des usagers habitants. De plus, la possession d'un véhicule personnel à domicile permet d'accéder à un service *"immédiat"*. *Madame N*, présente la voiture comme *"quelque chose d'essentiel"*, surtout lorsque l'on réside en dehors de la ville-centre. Ceci s'avère véridique même si *"c'est un bien qui n'est pas donné, sans avoir de gros moyens, comme pour mon expérience personnelle, c'est possible : j'ai toujours eu une voiture"*.

Conciliation de la pratique automobile et de la préoccupation environnementale

Malgré une ambition des politiques publiques et des directives gouvernementales en faveur des *"véhicules propres"*, notamment électriques, cela ne semble pas constituer une priorité actuellement pour les habitants-usagers. *"Pour le moment la raison économique"* constitue le premier critère qui freine le changement pour *Madame N*, *"mais ça viendra sûrement"*.

Pour franchir le pas, *Madame M*, quant à elle, estime qu'*"il faudrait vraiment qu'il y ait des phénomènes encore plus importants pour*

⁴¹ Selon Réseau Action Climat-France, il s'agit de l'*"utilisation individuelle de la voiture"*

que l'on envisage le changement."

Félicitant les initiatives du quotidien, *Madame C* note qu' "il y a beaucoup de gens qui font des petites actions mais c'est comme ça que l'on arrive à faire changer les choses".

Parmi ces dernières *Madame N* et *Madame L* essayent d'apporter leur contribution "en optimisant à la fois son temps et l'usage de sa voiture aussi [...] en multipliant les motifs de déplacement pour un seul et même trajet". Leur volonté de limiter leur impact environnemental passe également par le fait d'"éviter au maximum la voiture quand c'est possible".

Cependant, bien qu'appréciant toutes ses démarches, pour *Madame C*, le budget demeure un frein à la conversion. De plus, elle émet des réserves, "des doutes sur l'électrique sur le long terme", et ce, notamment en raison du recyclage des batteries. Toutefois, aucune des quatre personnes interviewées n'est fermée à la réflexion sur le sujet, et, malgré une dépendance à l'automobile, l'intégralité des usagers mobiles, insiste sur le fait qu'elle demeure "un objet utilitaire, fonctionnel". (*Madame L*).

Madame M : "La dépendance à l'automobile, je reconnais qu'elle est très forte actuellement parce que l'on a la chance de pouvoir le faire" "En vieillissant, tout pendant qu'on a la possibilité de conduire un véhicule, c'est quand même un gage d'autonomie non négligeable"

A ce jour, aucune d'entre elles n'envisage son quotidien sans voiture. Elles ont en effet formellement répondu "non" lorsque je leur ai posé la question en entretien. *Madame N* formule l'hypothèse selon laquelle elle serait "frustrée de ne pas pouvoir faire ce qu'elle a envie, quand elle a envie". L'idée n'est pas totalement omise dans le devenir de leur pratique. Même si cela s'avère être compliqué, *Madame N* se fait la réflexion "qu'il s'agit de choses qu'il faut que l'on mette en place en disant que nous n'avons pas besoin tout le temps de la voiture". A la fin de l'entretien, naturellement, une forme de réflexivité sur sa pratique s'est faite durant laquelle elle se donne l'injonction de "réfléchir autrement à l'usage de sa voiture".

Ces aménagements permettent donc de proposer et favoriser une nouvelle répartition des parts modales accordées à chaque mode de transport sur le territoire.

L'automobile peut alors tendre à "devenir un mode secondaire dans les secteurs où une offre alternative attractive existe".

Tout comme pour le reste de l'agglomération, dans "le coeur de ville, ce ne sont pas que les voitures" (*Madame N*). En effet, d'autres modes cohabitent.

2.2- "Développer les modes doux du quotidien"⁴²

L'encouragement, l'incitation, *"ne pas attendre que ça soit réellement problématique en terme de pollution, en termes de stationnement, de bruit"* : voilà la démarche de l'agglomération. Il convient d'inciter et favoriser les alternatives par *"une approche globale des deux modes"* (vélo et marche) et de donner envie aux gens de venir différemment au coeur de la Roche ou sur le lieu de travail.

La sécurité : le frein majeur au développement des modes doux

Dans la stratégie mode par mode de son PGD, l'agglomération indique vouloir un *"développement significatif de l'usage des modes doux pour les déplacements utilitaires, en particulier en veillant à leur sécurité"*.

Cependant, ce terme de "sécurité" revient à plusieurs reprises au cours des différents entretiens menés.

Des problèmes d'infrastructures routières ont été soulevés. En effet, selon *Madame M*, *"l'état des trottoirs ne serait-ce que pour les déplacements à pied : ce n'est pas très prudent"*.

Madame C explique que pour elle *"c'est un peu relatif car je suis toujours aux aguets"*. La présence de *"passage piétons, de repères"* sont des besoins pour elle. Dans les zones piétonnes, qui sont censés favoriser la place du piéton dans la ville, Madame C fait le constat, étonnant, de ce dispositif qui l'*"insécurise plus qu'autre chose"*. La présence de *"passage piétons, de repères"* sont des besoins pour elle.

Une relation exponentielle entre aménagements cyclables et la part modale du vélo

Habitants mobiles et acteurs des politiques publiques s'accordent à dire qu'il existe *"une relation exponentielle entre aménagements cyclables et la part modale du vélo"* (PGD- 2015).

Madame C s'interroge à ce sujet : *"c'est un peu le chien qui se mord la queue. Il n'y a pas de vélos car il n'y a pas de pistes cyclables mais quelque part est-ce qu'il n'y a pas de pistes cyclables parce qu'il n'y a pas suffisamment de vélos ?"*

Ce délaissement paraît plutôt subi que souhaité. En effet, les usagers-habitants se sont confiés sur une modification possible de leurs habitudes, impliquant une réduction considérable de l'usage de la voiture au profit du vélo, dans la mesure où des actions sont menées, des efforts sont faits pour.

Madame M : *"moi je ferais vraiment partie des personnes qui*

⁴² Op. cit (note n°40)

défendraient la mise en place de vraies pistes cyclables pour permettre aux usagers qui le peuvent de faire des déplacements". Madame M, exprime l'ambiguïté dans laquelle elle se trouve: "moi, la première, je veux pas aller en ville en vélo alors que j'aimerais bien, mais c'est une question de sécurité : pour moi la priorité c'est la sécurité". Elle affirme également, que pour elle "la Roche, n'est pas adaptée pour le vélo. L'agglomération, à ce niveau là, n'a pas développé cette possibilité d'utiliser beaucoup plus [...] notamment le vélo pour se déplacer en ville par rapport à la sécurité". De plus, elle a notamment relevé de nombreuses "incivilités".

Dans son constat, le PGD (2015), fait état d'aménagements cyclables représentant "entre 0,65 et 1ml/hab". De plus, l'agglomération fait état d'une pratique du vélo qui "augmente fortement : la part modale passant de 4 à 10%". Parmi ces actions menées en faveur du vélo, on peut retenir celle de la location de vélos électriques. Cette dernière suscite un intérêt important. Cependant, cela ne se termine pas toujours par l'engagement d'une démarche. En effet, Madame M justifie son choix : "je ne me suis pas positionnée parce que j'en reviens toujours au problème de sécurité".

Madame M signale que "le marquage s'est peu à peu effacé : il n'y plus de respect des voies". "Il y a des réglementations. Si les gens (piétons, vélos, voitures, transports en commun, etc.) ne se respectent pas sur un axe de circulation, ça ne peut pas fonctionner". Ainsi la volonté de l'intercommunalité de développer "une politique de déplacements « voies partagées LRSY » est perturbée.

2.3- "Offrir des transports collectifs plus attractifs"⁴³

Différents facteurs conduisent au recours, ou bien, au contraire au délaissement des transports en commun.

La souplesse dans les horaires

Le manque de flexibilité des horaires s'avère être le principal obstacle pour l'accès aux transports en commun. Pour les habitants des communes de seconde couronne, l'usage du réseau Impulsyon nécessite une acceptation de l'allongement de leur temps de trajet.

En effet, ce critère, influe sur le choix modal de Madame N pour qui, "dans un usage personnel, il ne serait pas assez dense en termes de volume horaire". Elle reconnaît tout de même qu'avec

⁴³ Op. cit (note n°40)

ses horaires "*particuliers*" et si elle se trouvait "*la seule dans le bus, alors je ne pense pas que ce serait rentable*".

De plus, l'affectation d'horaires réguliers au réseau de transports laisse moins de "*place à l'aléa, aux imprévus*" ce qui est compliqué lorsque l'on n'a "*pas de certitudes sur ces propres horaires, notamment pour le travail*"(Madame N). Madame C, quant à elle, souligne la durée des trajets. En effet, elle dit qu' "*il faut avoir le temps. Il ne faut pas être pressé. Je comprends que les gens qui ont une voiture ne prennent pas le bus! Moi je le fais car je n'ai pas le choix [...]! Avec mon handicap c'est indispensable*".

Madame L note, quant à elle, une évolution dans le temps "*c'est vrai que l'on a plus l'habitude de prendre le bus*". Cela tient, selon elle, à des besoins de "*fluidité et de rapidité, on n'a pas envie d'attendre*".

La proximité résidentielle

La notion de proximité prend une part de plus en plus importante dans le choix de la localisation résidentielle.

Madame C explique, qu'avec son conjoint, ils ont "*fait construire ici parce qu'il y avait le bus. Pour nous ce n'était pas concevable d'habiter ailleurs qu'à la Roche sur Yon*". Ainsi, elle se voit conserver les notions d'indépendance et d'autonomie, la réalisation de choses qu'elle peut faire "*toute seule. Alors que si j'habitais, ne serait-ce qu'à 10-15 kms de la Roche, je serais dépendante de quelqu'un*".

La notion de l'âge accentue ce phénomène. C'est pourquoi, pour Madame M, "*la localisation résidentielle pour moi, c'est un gros facteur. Donc déjà, la solution : c'est d'habiter en centre-ville pour moi*". En effet, durant l'entretien, elle s'est confiée sur le besoin d'"anticiper" toutes formes d'interruption ou de frein à la mobilité qui pourrait subvenir et qui de ce fait la rendrait dépendante : "*Comment est-ce que je ferais pour pouvoir être autonome sans être toujours en train de solliciter ? C'est contraignant d'être dépendant des uns et des autres*".

Ainsi, "*la proximité avec le bus, un établissement de santé, ainsi que la gare*" sont les trois critères géographiques qu'ils se sont fixés avec son conjoint.

L'offre périurbaine

En parlant des lignes allant vers d'autres communes de l'agglomération, Madame C indique que "*les lignes de bus sont assez rares dans la journée : il ne faut pas louper le bus. Il faut être attentifs aux horaires. Les lignes c'est surtout pour les gens qui viennent sur la Roche*". Pareillement, Madame N nous informe d'"un passage automatique par la Roche" correspondant à une "*centralisation des transports en commun*".

Cependant, Madame C précise que lorsqu'elle prend "*le bus, il n'y a personne*". A ce titre, le PGD relate "*une efficacité (assez*

naturellement) plus faible que sur les lignes urbaines : les lignes représentent 8% des voyages réalisés".

En somme, cela indique des efforts majoritairement en direction de l'offre urbaine, avec un réseau concentrique vers le coeur de la ville-centre. *"Une fois que l'on est sur la Roche, après ça va"* rajoute *Madame N.*

Pour les retraités, l'usage des transports en commun permet également d'accéder au centre-ville, pour des rendez-vous notamment, sans se soucier du stationnement. Pour les personnes sans difficultés de déplacement, *"c'est plus simple avec le bus"* (*Madame C*). Malgré tout, il ne faut pas oublier une partie de la population pour qui la mobilité est limitée.

La précarité

Le réseau de bus ainsi que les quais sont accessibles à 97%. Les 3% manquants se justifient pour 1% par l'impossibilité technique de réaliser les aménagements. Les 2% restants, quant à eux, tiennent au renouvellement de chantier et donc à l'inaccessibilité durant les travaux. Pour rendre possible l'usage à tous de l'intégralité des circuits, l'agglomération a consacré pas loin de 900 000€.

Ainsi, malgré la présence du service Handiyon, dont elle pourrait bénéficier, *Madame C* insiste sur le fait que *"si le réseau standard le permet, alors je le fais"*.

Le coût

"Moi j'ai perdu l'usage du bus dans le sens où ça a un coût." indique *Madame M.* Ainsi est soulevée la problématique des retraités, notamment la tranche d'âge 60-70ans, pour laquelle la diminution, voire la gratuité de l'abonnement, ne s'appliquent pas. *"Ce sont ces personnes là pour lesquelles il n'y a pas de dispositif et c'est là où effectivement il y aura peut être besoin de faire quelque chose"* affirme *Madame L.*

"Les transports collectifs routiers peinent à être concurrentiels de la voiture sur ces liaisons". Des incitations sont alors mises en place. *Madame C* précise que *"les efforts sont vraiment faits sur le transport, mais je pense que le développement a ses limites, parce qu'il n'y pas la population suffisante"*.

Le maillage avec une offre renforcée aux heures de pointe

Sur ce sujet l'agglomération cherche à *"augmenter les fréquences en heure de pointe"* ainsi qu'à *"élargir l'amplitude (jusqu'à 20H30 aujourd'hui)"*.

En partant du constat, que les bus sont complets seulement aux heures d'embauche, et, une demi-heure après, on ne trouve personne à l'intérieur. La collectivité est donc amenée à réfléchir

à la complémentarité des offres et notamment d'un travail axé sur les plages horaires.

Laurent Favreau exprimait l'hypothèse émise par la collectivité de proposer un étalement des horaires de travail et/ou des horaires de cours, afin de répartir le flux d'usagers sur la journée. En parlant de la navette Beaupuy, *Madame L*, pense que *"s'il mettait en place un petit peu plus de créneaux horaires, ça pourrait être pas mal"*. Sous cette condition, elle envisage d'emprunter la ligne.

L'agglomération yonnaise, en lien avec ses partenaires, explore des pistes avec les transports scolaires. Une des spécificités du territoire est en effet d'avoir la compétence transports scolaires⁴⁴ sur quatorze communes périphériques à La Roche-sur-Yon. Cette compétence est confiée à La Roche-sur-Yon Agglomération, qui, jusqu'en 2021, bénéficie de l'emprunt ainsi que de l'usage des lignes départementales pour transporter les jeunes sur son territoire, grâce à la signature d'une convention avec le département de la Vendée.

Durant son entretien, Laurent Favreau présente la fin de commission d'affrètement en 2021, comme l'opportunité de *"prendre là une direction politique"*.

Cette dernière peut être entendue comme une invitation au changement. *Madame M* souligne l'importance de la notion d'habitude comme étant *"primordiale sur le choix modale"*.

Luc Bouard confirme que *"l'un des leviers est le changement des comportements et des mentalités"*.

2.4- "Agir en cohérence avec l'aménagement du territoire"⁴⁵ et "changer les mentalités"⁴⁶

Madame C admet qu' *"au départ, les changements on n'aime pas trop et puis finalement avec le temps, on s'y fait"*. *Madame N* fait part du même ressenti : *"c'est compliqué de changer"*.

Afin d'*"assurer une meilleure cohérence entre urbanisme et déplacements"*, une nécessité d'appréciation et de prise en compte de la situation locale apparaît. Ainsi, cela conduirait à une appropriation d'une loi nationale dans un contexte local.

Madame M s'exprime à ce sujet en dénonçant *"une uniformisation des choses. Alors que l'on devrait sentir la différence, la particularité de chaque territoire"*.

Madame L alerte sur le fait que tous les aménagements réalisés dans le cadre des politiques publiques de mobilité, ne doivent

⁴⁴ *"Depuis le 1er septembre 2017, le Conseil Régional des Pays de Loire assure la gestion des transports scolaires en lieu et place du Département de la Vendée." - site internet vendee.fr*

⁴⁵ *Op. cit (note n°40)*

⁴⁶ *Op. cit (note n°40)*

"pas nuire au dynamisme du centre-ville".

En raison de travaux réalisés sur le territoire de l'agglomération yonnaise, et notamment dans le quartier des Halles, la mobilité s'en retrouve perturbée et génère un impact direct sur la quantité et le mode utilisés pour les déplacements. *Madame M* précise que *"pour l'instant, on a un peu délaissé le marché parce que l'accessibilité est très mauvaise actuellement [...] On a modifié nos habitudes, alimentaires aussi, on s'est tourné vers d'autres moyens"*. Cette problématique de l'accessibilité n'intervient pas uniquement lors de l'aménagement des voiries, mais également lorsqu'aucune mesure ne vient palier à une dégradation des infrastructures. *Madame M* déplore en effet, que *"dans notre quartier, vu l'état des routes pour aller en ville : je ne me sens pas en sécurité"*.

La mobilité en commun

Selon les profils interrogés, la construction de la mobilité en commun, notamment par la pratique du covoiturage⁴⁷, ne semble pas s'instaurer à la même échelle.

En effet, pour *Madame M*, une distinction est faite entre ce qui est de l'usage personnel (rendez-vous, courses, accès aux services) et ce qui représente du côtoiement d'autres personnes ou de l'évènementiel. Ce n'est que dans la dernière hypothèse qu'elle utilisera le covoiturage, même *"sans être loin dans la Roche, même pour aller d'un quartier à l'autre de la Roche"*

Madame C, quant à elle, considère que les gens ne s'*"organisent pour aller au travail que quand ils sont à plus de 15-20 km"* de celui-ci.

De plus, *Madame M* considère que *"tout le monde n'a pas l'esprit covoiturage"* auquel elle attribue les notions de *"confiance, de ponctualité, de souplesse, de partage, d'organisation et de respect"* Elle ajoute qu'il s'agit effectivement d' *"un phénomène nouveau pour notre génération pour qui, il ne faut pas que ça dérange trop leurs petites habitudes"*.

Meilleure lisibilité de l'offre

Pour *Madame L*, *"le manque de communication forme le gros point noir de toute l'agglomération"*.

Lors de son diagnostic, le PGD fait état d'*"offres [qui] se juxtaposent, mais sans réelle coordination entre elles avec, au final, des doublons [...]"*.

Face à un panel de solutions proposées en terme de mobilité, l'un des risques serait de continuer à multiplier les offres. En

⁴⁷ L'article L. 3132-1 du code des transports définit le covoiturage comme : *"l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte"*

effet, Laurent Favreau porte une attention particulière sur le fait qu'il faut éviter de "brouiller les cartes".

La compréhension de l'offre, ainsi que celle des différents acteurs impliqués dans l'organisation urbaine, en termes de mobilité, s'en retrouveraient perturbées.

La complémentarité et non la "lutte" des modes, par l'intermodalité semble donc être la voie à suivre pour l'agglomération qui cherche notamment à "*réfléchir à la mise en place d'une carte multimodale de déplacements*".

La place des habitants dans l'élaboration des projets communautaires ainsi que dans leur évaluation

Comment accompagner les habitants-usagers à devenir acteurs du changement positif ?

L'objectif de l'agglomération yonnaise est de "faire évoluer les mentalités et sensibiliser les esprits aux pratiques d'écomobilité (marche, vélo, TC [ndlr : transports en commun], covoiturage, auto-partage participatif, électromobilité,...)"

Sur l'implication des usagers habitants *Madame M* explique qu'" *il y a quand même eu des efforts de faits mais, on a toujours l'impression qu'il va falloir être très très vigilants car on a l'impression qu'il y a des décisions qui sont prises en amont* ".

On peut noter une intention de présenter les projets auprès de la population, mais il n'y a pas pas toujours une prise en compte des attentes des usagers. Malgré tout, il existe une volonté de communication. Cette dernière semble plutôt tardive dans le sens où, dans les profils dressés, ressort un sentiment d'impuissance face à des décisions qui semblent déjà actées.

Madame M dénonce effectivement une grande difficulté pour les usagers habitants de "*faire changer les décisions qui sont déjà mises en place*" et se demande s'ils sont "*toujours entendus*". Elle revendique la valeur, l'importance que peut avoir un usager dans les réflexions urbaines. En effet, elle affirme que lorsque "*vous habitez une ville, et que vous êtes usager de cette ville, vous vous apercevez des dysfonctionnements*". Elle regrette alors que "*des décisions soient prises sans être l'utilisateur, les usagers eux-mêmes*". Toutefois, des réunions de quartiers⁴⁸ ont, selon *Madame M*, "*le mérite d'exister*" pour les personnes désireuses de s'impliquer sur le territoire yonnais.

En somme, elle estime que la présence de personnes, usagers du territoire, est nécessaire. Ces dernières seraient des référents et interlocuteurs privilégiés des élus.

L'idée serait donc d'avoir "*en amont, un partage, un dialogue*" afin de pouvoir ajuster, réorienter les décisions qui vont être

"On amène les gens à modifier leur comportement par rapport à la voiture. C'est la puissance publique, si je peux m'exprimer ainsi, ou l'engagement public et politique qui fera que l'on arrivera à terme à faire modifier tout ça" - Laurent Favreau (2019)

⁴⁸ *Madame M* présente les réunions de quartier comme un outil permettant de "*faire le point sur ce qui a été développé, sur ce qui a été mis en place mais également écouter au mieux les usagers et tenir compte de ce qu'ils aimeraient voir évoluer*"

prises et d'éviter les *"incohérences"*.

A mi-chemin, dans le programme d'action pour la période 2016-2025, le rétro-éclairage de ce document par les pratiques habitantes peut permettre d'accompagner les orientations futures sur le territoire aggro-yonnais.

En outre, ce travail peut aboutir à une forme de réflexivité, qu'il s'agisse aussi bien des usagers, dans leur pratique quotidienne, que les politiques publiques.

Ce travail d'aller-retour entre intentions et pratiques conduit à l'usage de la méthode de l'expérimentation.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



Partie II -

La mise en œuvre
de ces politiques
locales de mobilité
par l'expérimentation
dans l'agglomération
yonnaise

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



©Clémence Rondeau

Cheminer dans sa vi(II)e

Quelles politiques pour quelles mobilités ?

Dans un premier temps, il conviendra de présenter les partis-pris politiques de l'agglomération quant à la question de la mobilité.

L'objectif est de mettre l'accent sur la pratique de l'**expérimentation**, de la mise en test de nouveaux dispositifs, avant leur application. Ainsi, cela permet de saisir la capacité d'adaptation, de remise en question, d'ajustement des politiques publiques au regard des usages qui en sont faits.

De plus, afin d'illustrer leur mise en oeuvre, ce travail s'appuiera sur quelques exemples. Ceci dans l'intention de montrer la diversité d'outils disponibles mais également de rentrer plus en détails dans les actions menées.

En somme, il s'agira, d'interroger les dispositifs émergents en s'appuyant également sur l'ensemble des entretiens menés (usagers mobiles ainsi qu'acteurs des politiques publiques).

Dans un second temps, il s'agira de montrer en quoi le vélo permet d'accompagner la modification des modes de déplacements sur le territoire et de saisir les enjeux politiques qui lui sont propres.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

L'expérimentation : Mettre en test de nouveaux dispositifs avant leur application nécessite de faire appel à la pratique des usagers

Afin de mettre en oeuvre les intentions, divers dispositifs sont soumis à l'expérimentation. Cela permet à l'agglomération d'agir selon différentes temporalités : tester, voire innover dans un premier temps, puis ajuster, réguler. Dans un dernier temps, cette méthodologie permet de définir si la demande est avérée ou non, mais également de se rendre compte de la rentabilité potentielle du projet. A l'issue de ce processus d'expérimentation, il est alors possible d'évaluer la légitimité et de concrétiser ou non les ambitions.

De plus, le fait de faire appel à la pratique des usagers permet de mieux comprendre comment la mobilité est vécue et de comprendre ce qui se passe réellement sur le terrain.

L'agglomération a recours, par exemple, à la réalisation d'enquêtes clients afin d'interroger les usagers sur leurs attentes, leurs besoins, mais également les "non-usagers" afin de comprendre pourquoi ils n'utilisent pas le réseau de transports publics. Les circuits et les horaires se sont avérés être les éléments qui impactaient le plus le fait de ne pas prendre le bus. C'est pourquoi, comme nous l'a indiqué Laurent Favreau, des mesures ont été mises en place à la suite du renouvellement de la délégation de service public (DSP) le 1er juillet 2016. Une remise à plat, un "remodelage", un ajustement du nouveau schéma de circulation a en effet été réalisé.

En évoquant l'essai du transport public étendu sur la commune de Fougeré, par le rabattement sur la ligne de la Chaize-le-Vicomte, Laurent Favreau insiste sur le fait que le côté économique ne sera pas le facteur majeur dans l'appréciation de la rentabilité d'un projet. L'idée majeure demeure dans le fait de **rester un service à la population, une politique publique.**

"On a fait des expérimentations, ça n'a pas fonctionné. Pourquoi ça n'a pas fonctionné ? Parce que, je pense, que les gens ne sont pas prêts non plus à accepter certaines modifications de leur comportement, de leurs habitudes" - Laurent Favreau



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

**Pluralité de dispositifs et
d'outils pour la mise en place
de nouvelles solutions de
mobilité**

03

Dans le développement de l'intermodalité et des modes alternatifs à la voiture : à quel stade la la Roche sur Yon Agglomération se trouve t'-elle ?

Le Projet de territoire 2015-2020 tend à *"l'encouragement, à un usage plus raisonné de la voiture, alimenté par une politique volontariste et pragmatique de la promotion du covoiturage, de l'autopartage et d'une réflexion adaptée aux questions de stationnement et de circulation en milieu urbain"*.

3.1- Rationalisation de l'usage de l'automobile...

... par le passage par la politique de stationnement

Le stationnement autour du Pentagone : un accès inégal au centre-ville

Contrairement aux avis recueillis auprès des usagers et présentés précédemment, pour Laurent Favreau, la place de la voiture en ville, et notamment la question du stationnement, ne représente pas de frein particulier à la mobilité. En effet, il met en avant l'identité et *"l'échelle"* du territoire yonnais : *"on est sur une agglomération, on n'est pas à Nantes, pas à Lyon, par à Rennes, pas à Bordeaux, où les contraintes liées à la voiture, je ne dirais pas qu'il n'y en a pas, mais elles ne sont pas si élevées que ça"*. C'est pourquoi, en abordant la question de la circulation aux entrées de la Roche sur Yon, le maire de Venansault semblait préférer le terme de *"ralentissement"* à celui de *"bouchons"* souvent employé.

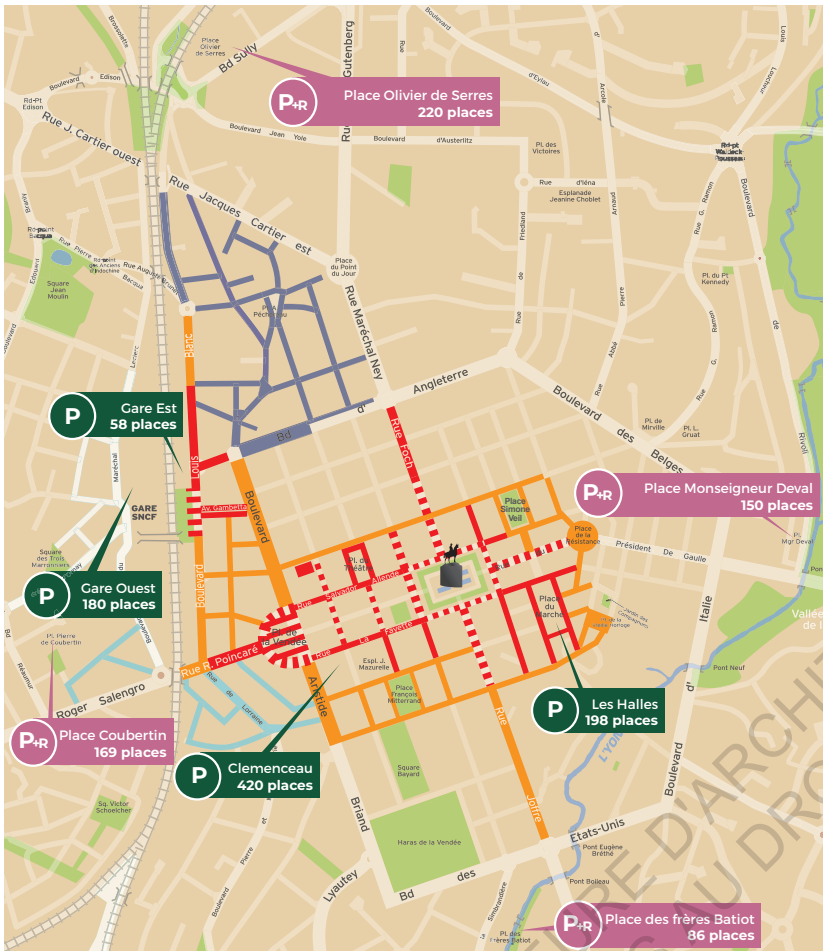
"On parle toujours de stationnement, je ne connais pas de personne qui ont été dans le pentagone et qui n'ont pas réussi à se garer. Même si c'est à 200 ou 300m." - Laurent Favreau

Malgré la présence de zones bleues, certaines zones offraient l'habitude de se garer à proximité. Là encore, la politique mise en place parie sur l'évolution des mentalités et des habitudes pour l'acceptation de l'éloignement, même léger, ou alors le paiement du stationnement. Cette mesure renforce la possibilité de réappropriation de l'espace urbain par les piétons, les cyclistes, etc. L'accès en voiture au centre-ville étant limité, les usagers sont contraints d'utiliser d'autres modes de transport ou bien de s'éloigner du coeur du Pentagone.

...par le partage de son véhicule : le covoiturage

Une des solutions pourrait être la réduction du nombre de véhicules entrant dans le coeur de la Roche sur Yon. Ceci permettrait ainsi de réduire la quantité de stationnements à

STATIONNER À LA ROCHE-SUR-YON



- Zone gratuite (max. 2 h)
- Zone gratuite (max. 4 h)
- Zone payante (max. 4 h 15)
- Zone payante (max. 2 h 15)
- Zone hypercentre payante (max. 2 h 15)
- Parking gratuit
- Parking payant

Stationnement gratuit* sur toutes les rues.

* Sous réserve d'apposer votre carte de stationnement pour personne handicapée.

©La Roche sur Yon Agglomération
Plan du stationnement - janvier 2020

prévoir. Pour ce faire, le recours au covoiturage semble être une alternative à l'autosolisme.

De plus, "le covoiturage [...] est très pratiqué"⁴⁹ sur le territoire vendéen. En effet, en novembre 2016, "115 aires de covoiturage [étaient] labellisées par le conseil départemental".⁵⁰

Ces dernières sont gérées et organisées par le département. Cependant, une relation s'effectue avec l'agglomération yonnaise. Laurent Favreau confiait que, dans l'hypothèse où le département se détacherait de ces aires, la collectivité les reprendrait. En effet, elle y voit là l'opportunité et l'intérêt d'aller y créer des stationnements, dans la mesure où la desserte est possible. Et c'est là un des enjeux majeurs : réussir à mettre en commun les différentes offres pour desservir au mieux le

⁴⁹ Article Ouest France, "La vendée compte 115 aires de covoiturage", 2016

⁵⁰ *ibid*

territoire.

Pour ce faire, une des premières idées serait de s'appuyer sur les services et infrastructures d'ores et déjà présents sur le territoire.

C'est pourquoi l'agglomération yonnaise développe le dispositif de **parking relais et navettes**.

L'agglomération, dont l'objectif est *"d'éviter les embouteillages et le stationnement difficile à l'intérieur du centre-ville"⁵¹*, fait muter certains parkings existants afin qu'ils deviennent des *"parkings-relais"⁵²* ou *"parking de proximité"⁵³*. Situés place Monseigneur-Deval, place des Frères-Batiot et place Olivier de Serre, ces trois parkings comptent respectivement 150, 86 et 218 places. Pour favoriser leur identification de ces changements, un travail de *"signalétique et de marquage au sol"⁵⁴* a été entrepris. Des *"abris à vélos sécurisés"⁵⁵* seront également disponibles.

Le déploiement de navettes, permettrait, quant à lui, de traiter la question du dernier kilomètre qui, selon Oliver Gacquerre, maire de Béthune, *"est du ressort des collectivités territoriales"*. Une solution de proximité semble nécessaire. En effet, Chi Kien N'Guyen analyse que *"pour les longues distances, les voyageurs sont prêts à accepter un point de rendez-vous un peu éloigné. Ils sont assez souples sur les horaires. En revanche, pour les trajets du quotidien, c'est plutôt l'inverse : le temps presse, il faut un point de rendez-vous proche et un horaire très fiable"⁵⁶*.

La mise en place de navettes sur le territoire yonnais intervient à plusieurs échelles. Elle permet, en effet, de relier plus aisément à la fois les parkings relais situés aux portes de la ville-centre, mais également les aires de covoiturages situées, quant à elles, au niveau des franges de l'agglomération avec l'intérieur du Pentagone.

Dans le cadre du renouvellement de la DSP (délégation de service public) en 2023, la mise en place de lignes directes en lien avec les aires de covoiturages est envisagée.

Ainsi, l'implantation des aires de covoiturage, en limite du ressort territorial avec le rabattement de différents modes de transports, permet d'accompagner les usagers dans la limite dans la compétence de la collectivité.

51 Article Ouest France, "Trois parking-relais mis en place"

52 *ibid*

53 *Op. cit (note n°51)*

54 *Op. cit (note n°51)*

55 *Op. cit (note n°51)*

56 article Ouest France en ligne - "La Roche-sur-Yon. Covoiturage : l'appli attend vos petites annonces" - 24 avril 2019

Aires de covoiturage à La Roche-sur-Yon



©Ouest France

Localisation des aires de covoiturage mises en place par le département sur le territoire agglo-yonnais - 2018

En somme, la collectivité souhaite jouer sur plusieurs leviers car elle a conscience qu'elle ne réussira pas, selon Laurent Faveau, à "mettre tout le monde dans les bus". De ce fait, une hiérarchisation du réseau de transports collectifs s'impose pour gagner en efficacité.

Toutefois, ce dispositif amène à réfléchir sur une relégation potentielle du problème de l'usage de l'automobile, et

principalement du stationnement, aux périphéries du Pentagone.

3.2- Le développement de la communication au service de l'offre de mobilité

Formation, sensibilisation et information des usagers

L'offre de mobilité étant de plus en plus importante, la communication autour de celle-ci est primordiale.

En effet, si elle veut offrir "une mobilité pour tous", l'agglomération yonnaise se voit contrainte de développer des dispositifs multiples tels que :

- des solutions digitales : l'application Mobilisy
- une campagne de communication visuelle

"De toute façon on est jamais bon en communication, on est toujours mauvais. Je ne sais pas comment on se débrouille... Pourtant on a les outils plein les poches, plein les mains" Laurent Favreau

L'application Mobilisy est, selon Chi Kien N'Guyen, "une porte d'entrée de la mobilité"⁵⁷ du fait de sa gratuité.

Afin d'attirer le public, la collectivité a développé l'application Mobilisy. Sur son site internet, Impulsyon présente les enjeux de l'application. Il s'agit de "consulte[r] les horaires et les itinéraires [...] en temps réel sur [...] mobile". Développé par la RATP Dev pour le compte de l'agglomération, ce dispositif a pour ambition de faciliter l'accès aux services de mobilité proposés par l'agglomération.

Créée en 2017, Mobilisy s'adresse, selon le site internet d'Impulsyon, aux utilisateurs des réseaux "Impulsyon, Sovetours, Cap Vendée, Car Régional ou SNCF". Mais cette application concerne également les cyclistes et les piétons. On est donc sur une mise en relation d'informations, mais également des conducteurs et des passagers. L'application développe, en effet, un volet sur le covoiturage, notamment pour les domiciles-travail.

Afin de favoriser la connaissance, ainsi que l'appropriation de ces nouveaux systèmes de mobilité par les populations, l'agglomération mise sur les nouvelles technologies.

La mobilité semble être en effet un secteur concerné par une mutation qui se déploie à vive allure.

"La ville devient « intelligente », c'est-à-dire qu'elle est saisie par la révolution numérique"⁵⁸.

Toutefois, une des limites réside dans la cible touchée par cette application. En effet, celle-ci ne semble pas convenir à un usage pour tous, mais plutôt, à un public qui utilise d'ores et déjà les nouvelles technologies.

⁵⁷ Article Ouest France, "L'appli Mobilisy aide à prendre le bon chemin", 2018

⁵⁸ Isabelle BARAUD-SERFATY Consultante en économie urbaine (www.

Afin d'éviter de laisser dans l'angle-mort une partie de la population des solutions ont été envisagées en lien avec le délégataire. En effet, un bus a, par exemple, été mis à disposition pour le club des retraités de Venansault. Le but était de les informer sur le fonctionnement et la pratique des transports en commun et ainsi "leur montrer que prendre le bus c'est possible" (Laurent Favreau).

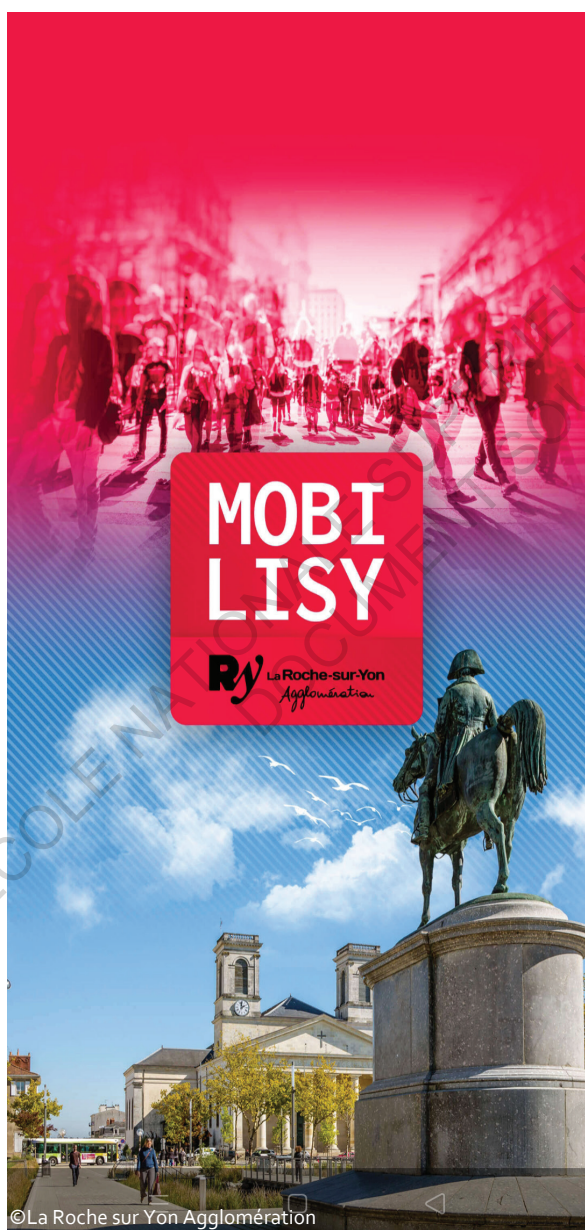
Le numérique semble donc être un outil innovant, mais son usage exclusif, le "tout numérique", apparaît, quant à lui, limitatif et laisse des personnes dans l'ombre.

Le non accès à l'information peut être considéré comme facteur de précarité dans la mobilité.

ibicity.fr) et maître de conférences à Sciences Po

Baraud-Serfaty Isabelle "Vers de nouveaux modèles économiques urbains" dans *Pouvoirs Locaux* N° 104 I/2015

"Des applications donnent accès à toutes les formes de mobilité. Quoi qu'il arrive, il faut garder un contact humain. Les personnes qui ne sont pas à l'aise avec les outils digitaux ont besoin d'une réassurance humaine, par le téléphone ou une présence humaine." M. Baverez, Directeur exécutif groupe France de Keolis, Vice-président de l'UTP



Page d'ouverture de l'application Mobilisy

Ainsi, l'agglomération essaie d'adapter la communication par différents supports (bus, abris bus, panneaux publicitaires, etc.), outils et systèmes pour développer l'accès à la mobilité.

Une campagne de communication visuelle

La collectivité territoriale se sert de son délégataire, ainsi que sur les supports intégrés dans les différents projets municipaux des communes, pour communiquer. Des envois réguliers de documentation sont effectués afin de renseigner les agglos-yonnais de l'offre disponible sur le territoire.

De plus, dès lors qu'une commune sent que l'usage des transports collectifs s'essoufle sur son territoire, elle peut alors faire appel au délégataire afin qu'il effectue, par exemple, une journée en direction d'un ou des publics que la commune souhaiterait mobiliser.

Malgré ces outils, ces sensibilisations, le *"bouche à oreille"* reste *"la meilleure des publicités"* selon Laurent Favreau. Et pour ce faire, les élus, en étant au courant de ce qui se fait sur le territoire, invitent, donnent les outils et forment des *"ambassadeurs"* (Laurent Favreau) dans les communes. L'usage des échanges de proximité est donc également mis à contribution pour que la mobilité soit à portée du plus grand nombre possible.

Les élus jouent un rôle important dans la capacité à rassembler la population lors de différentes manifestations.

La fête de la mobilité durable

L'agglomération souhaite créer des temps-forts autour de la notion de mobilité durable. En effet, depuis 2015, dans le cadre du Vendée Energie Tour, elle consacre une journée à la promotion des alternatives à l'usage de l'automobile. En plus de stands d'informations et d'exposition, cette fête de la mobilité durable permet à la population de s'initier aux différents modes de déplacements qui leur sont mis à disposition (véhicules électriques : vélo, trottinette, skate, etc.). Le but est de sensibiliser le grand public à la possibilité de se déplacer en limitant son impact écologique. Afin de favoriser l'accès à cet événement, les bus sont gratuits tout au long de la journée.



Affiche publicitaire exposée sur un abri de bus à l'entrée de Dompierre sur Yon

©Clémence Rondeau



Bandeau publicitaire pour l'application Mobilisy sur les bus du réseau Impulsyon

©Clémence Rondeau



Encart publicitaire faisant la promotion de la campagne "Tous à vélo" à proximité du centre hospitalier (boulevard Stéphane Moreau) de la Roche sur Yon

©Clémence Rondeau

3.3- Le pari d'une mobilité décarbonée : "adapter énergie et contexte"⁵⁹

Quelle(s) énergie(s) pour la mobilité de demain dans l'agglomération ?

La navette électrique du centre-ville

Il s'agit d'une navette gratuite mise en circulation le 2 décembre 2017. Elle circule les mercredis, vendredis, samedis ainsi que certains dimanches. La localisation des neufs arrêts, exclusivement dans le centre-ville n'est pas anodine. En effet, elle dessert *"les principales zones commerçantes du centre"*⁶⁰, explique Gilles Béasse, directeur des transports de l'agglomération. Dans l'expérimentation qu'a effectuée, en 2017, la journaliste du journal Ouest France, elle émet une réserve quant à la rentabilité du dispositif. En effet, selon elle, l'itinéraire d'un peu plus de 2km est réalisable en 10 minutes à pied et la navette quant à elle l'effectue en 12 minutes. De plus, l'agglomération a estimé la fréquentation à 15 600 personnes par an⁶¹. Or, dans la pratique, l'analyse des chiffres révèle que *"730 usagers [ont été comptabilisés] le premier mois. Depuis, elle tourne autour de 500 usagers par mois"*⁶².

Cependant, toujours selon la journaliste de Ouest France, ce qui semble être mis en avant, par la collectivité, ce ne sont pas, ni la rapidité, ni la rentabilité, mais plutôt, l'accessibilité de personnes en situation de handicap ou bien à mobilité réduite. Toutefois, certaines personnes trouvent dans ce service un confort par rapport à la pratique de la marche qui peut les décourager, même s'il s'agit *"de faire un trajet de cinq minutes à pied"*⁶³.

Gilles Béasse alerte sur le fait que *"la solution n'est pas forcément de miser sur une seule énergie"*⁶⁴. Il entend par là de ne pas se focaliser uniquement sur l'énergie électrique. L'engagement dans une démarche de développement durable et de transition énergétique est mis en avant par l'agglomération. A ce propos, Anne AUBIN-SICARD, dans le projet de territoire, affirme que *"les dimensions de développement durable et de transition énergétique animeront l'ensemble des politiques publiques de l'Agglomération"*⁶⁵. Dans ce sens, l'agglomération oeuvre pour le déploiement de l'usage des véhicules propres, associé

59 Laurent Favreau - entretien

60 *ibid*

61 Clémence Holleville, "La navette du centre-ville, gadget ou vraie bonne idée ?", article Ouest France du 07 décembre 2017

62 Delphine Blanchard, "La gratuité des bus est-elle la solution miracle ?", article Ouest France du 26 janvier 2019

63 *ibid*

64 Claire Haubry, "Bus : l'Agglo reprend son ticket avec la CTY", article Ouest France du 20 juillet 2016

impulsyon

La Navette de centre-ville



100% GRATUITE!

©Impulsyon

Plan du circuit emprunté par la navette 100% électrique du centre-ville de la Roche sur Yon



©Clémence Rondeau



©Clémence Rondeau

Installation de bornes et de signalétiques pour le stationnement et la recharge des véhicules électriques

à une démarche à la fois en direction des collectivités et des particuliers.

"L'électrique on n'est un peu moins séduits du fait de l'hydrogène" - Laurent Favreau

Elle souhaite en effet atteindre les "25 % du parc en énergie propre"⁶⁶.

En lien avec la SYDEV (syndicat départemental), un travail important est mené sur les énergies renouvelables.

Une station de gaz GNV (Gaz Naturel pour Véhicules) et bio GNV a par exemple été installée sur la commune de la Chaize-le-Vicomte. Afin d'accompagner l'acceptation de l'investissement, de le légitimer, il a été demandé au territoire agglo-yonnais de participer à l'acquisition de bus. Ainsi, depuis la fin de l'année 2018, il est possible de voir circuler sur le réseau Impulsyon, le premier bus au gaz sur la Vendée. Il est prévu qu'un deuxième bus rejoigne le réseau prochainement.

Avec "50 % de bruit et 10 % d'émissions de CO₂ en moins par rapport à un modèle diesel"⁶⁷, l'agglomération cherche à apporter sa contribution à la qualité de l'air.

En oeuvrant en faveur d'une mobilité durable, la Roche sur Yon agglomération s'est vue, à plusieurs reprises, récompensée. Parmi les titres reçus, on peut notamment souligner celui du Trophée 2016 des Territoires Électromobiles dans la catégorie « Villes de 50 000 à 100 000 habitants ».

En outre, le travail en commun avec le réseau Impulsyon, lui a permis de recevoir le trophée « CO₂ » dans la catégorie « Trophée de la collaboration entre une collectivité et son exploitant de transport urbain de voyageurs » de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie).



Bus au gaz identifiable grâce à l'inscription « Je roule au gaz naturel »

66 *ibid*

67 www.gaz-mobilite.fr

3.4- La gratuité des transports en commun : un réel souhait des usagers-habitants ou une volonté, ambition politique ?

La gratuité des bus le samedi : l'impulsion est-elle donnée ?

La gratuité des transports est un sujet couramment au coeur des discussions. D'abord imaginée complète, l'agglomération expérimente finalement, depuis septembre 2019 "la gratuité partielle des transports publics, les samedis et lors des pics de pollution"⁶⁸. Le dispositif connaît un franc succès. Celui-ci se mesure notamment par l'accroissement de 65% de l'usage des bus, en quelques mois.

L'enjeu est d'atteindre conjointement les objectifs du PGD de vulgarisation des trajets en transports en commun ainsi que celui de diminution de l'usage individualisé de l'automobile.

La gratuité devrait également permettre une meilleure accessibilité au centre-ville et ses commerces. Il s'agit également, pour l'agglomération, d'attirer les résidents de la périphérie de la ville. L'objectif est donc à la fois écologique mais aussi économique.

Parmi les conséquences directes de la gratuité, il convient d'être vigilant quant à sa mise en oeuvre. En effet, la gratuité pourrait être source d'un attrait trop important, contraignant l'agglomération à augmenter la fréquence des bus et ainsi augmenter l'effectif de ses chauffeurs.

Aujourd'hui, les réseaux de transports en commun sont financés par un impôt sur les employeurs appelé "versement transport".

Les usagers quant à eux, "financent 25 % du service"⁶⁹.

Si un tel dispositif est mis en place, "la perte d'exploitation avoisinerait 1,8 million d'euros"⁷⁰. De plus, les assujettis au versement verront, par compensation, leur contribution augmentée, mais cependant, l'offre ne sera pas nécessairement développée pour desservir l'entreprise concernée.

On peut ainsi se demander, si malgré la possibilité de l'instauration de la gratuité, un réel souhait est formulé par les usagers.

⁶⁸ Anne Villechenon, "La gratuité des transports, question majeure des élections municipales à La Roche-sur-Yon" *Le Monde*, mis à jour le 13 mars 2020. Disponible sur : https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/03/12/la-gratuite-des-transports-question-majeure-des-elections-municipales-a-la-roche-sur-yon_6032811_3244.html

⁶⁹ Op. cit (note n°62)

⁷⁰ Op. cit (note n°62)



La Roche-sur-Yon, Ville & Agglomération @laroches... · 7 sept. 2019

🚌 À partir d'aujourd'hui, et dorénavant tous les #samedis, les #bus du réseau couvrant les communes de l'#agglomération sont #gratuits, pour tous !

Profitez-en pour vous déplacer.

▶ bit.ly/2ZzgWQJ.



©La Roche sur Yon, Ville et Agglomération

"La question du tarif n'a jamais été remontée comme étant la difficulté" - Laurent Favreau. Cette idée est renforcée par la réaction de certains usagers. En effet, pour Madame C, il est légitime d'acheter son ticket de bus ou son abonnement : *"le bus on l'utilise. Notre voiture on l'utilise et on paye. Alors là aussi, c'est normal de payer"*.

Madame M ajoute que *"dans la vie rien n'est gratuit"*. Cependant, elle reconnaît que *"si demain le bus devient gratuit, je vais très certainement l'utiliser en laissant ma voiture chez nous"*.

Toutefois un sentiment d'anormalité persiste lorsqu'elle pense à la contrepartie de cette gratuité et aux personnes qui vont devoir l'assumer : *"mais est-ce que c'est normal ? parce qu'indirectement c'est un service : il y a des frais de gestion derrière"*.

La proposition d'une offre différenciée selon le profil des utilisateurs semble comprise mais c'est bien la gratuité en elle-même qui dérange. En effet, pour Madame C *"qu'il y ait des modalités suivant les personnes, oui. Mais que l'on paye quand même, ça me paraît normal"*.

En somme, malgré une instauration de dispositifs multiples, un paradoxe s'instaure

En effet, l'agglomération semble mettre en place une évolution qui tend à suivre les évolutions des pratiques (phénomènes contemporains), mais qui ne semble pas prendre en compte l'organisation urbaine actuelle avec la fabrique de mobilité en commun.

La volonté d'ouverture, de réflexion avec les communes avoisinantes, avec les intercommunalités autour, semble s'effacer au profit d'un renforcement de l'idée d'une offre concentrique vers la Roche sur Yon et plus particulièrement vers le pentagone.

Même si l'objectif tend à toucher davantage d'utilisateurs, qu'il s'agisse de profils de plus en plus variés ou de situations géographiques plus éloignées, la finalité que représente la ville centre semble toujours être la même.

Après avoir présenté des dispositifs présents dans l'agglomération yonnaise, il est temps de se focaliser sur une composante particulière du territoire : le vélo. Un tour d'horizon des images attribuées à ce mode de déplacement, ainsi que des enjeux qui lui sont inhérents, vont être développés.



ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

**L'usage du vélo : une
composante particulière dans
la politique de mobilité de
l'agglomération yonnaise**

04

4.1- Le vélo : évolution des représentations de ce mode de déplacement

"La bicyclette n'est pas un moyen de transport du passé ; au contraire, on observe son retour inéluctable et la place qu'il devrait continuer de gagner va modifier nos villes et nos modes de vie". Cette thèse est celle, selon Martin Guillemot (2014) que semble développer Frédéric Héran⁷¹ dans son livre, *Le retour de la bicyclette* (2014).

Il convient d'étudier les différentes représentations du vélo au fil des années.

Le vélo, a eu un rôle fort dans la société et notamment pour la gente féminine. Susan B. Antony a, en effet, affirmé en 1896 que, selon elle, "*le vélo a fait plus pour l'émancipation des femmes que toute autre chose dans le monde. Je me réjouis chaque fois que je vois une femme à vélo. Cela lui donne un sentiment de liberté et d'autonomie*"⁷².

Dans les années 1940, la bicyclette a un rôle prépondérant dans les déplacements des usagers. Effectivement, chacun d'eux en possède une, car elle "*sert à tout : aller au travail, partir en vacances ou transporter dans la remorque un sac de pommes de terre, le chien ou les enfants*"⁷³.

L'essor de la motorisation après la seconde guerre mondiale a freiné de manière brutale le développement du vélo, et, a ainsi conduit à l'effondrement de sa pratique.

A la suite du choc pétrolier de 1973, la voiture perd de son élan dans les pratiques, mais les transports en commun sont préférés par rapport à l'usage du vélo.

Après avoir été oublié, le vélo connaît un regain avec la mise en place notamment du premier plan vélo en janvier 1996.

Dans les années 2000, l'affirmation du vélo comme alternative à la voiture individuelle ainsi qu'aux transports publics tient au fait qu'il permet d'éviter l'exposition aux possibles nuisances que ceux-ci produisent (embouteillages, pollution, etc.). De plus, dans cette pratique, les usagers trouvent l'opportunité d'exercer

⁷¹ économiste des transports et urbaniste, maître de conférences à l'université de Lille-I

⁷² Frédérique Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2014, p37

⁷³ <https://theconversation.com/le-velo-ce-mode-de-deplacement-super-resilient-138039>



©Ouest France

Promotion de l'usage du vélo par un stage de formation pour les seniors

une activité physique et, par conséquent d'entretenir leur santé.

La vélo s'est vu attribuer de nouvelles valeurs. En effet, ce mode de transport est considéré comme "vertueux, non polluant, proposant une réponse concrète à l'enjeu d'amélioration de la qualité de vie et de l'air dans les villes et participant à la promotion de l'activité physique et sportive pour tous et à la lutte contre la sédentarité"⁷⁴.

Aujourd'hui, le vélo représente donc l'un des modes doux, agissant comme levier, pour permettre d'accompagner l'évolution des comportements et l'amélioration du cadre de vie.

Devenu un sport, un loisir, le vélo demeure avant tout un moyen de déplacement.

A partir du moment où son usage devient quotidien, on peut alors lui conférer le statut d'alternative et attester de sa participation au report modal.

Toutefois, l'exposition aux intempéries ainsi que la sécurité constituent des limites à son usage.

⁷⁴ https://www.larochesuryon.fr/fileadmin/user_upload/1-Ville-Agglomeration/Espace_Presse/2017/Juin_2017/Dossiers_Presse/DP_Fete_Mobilite_2017.pdf

Des aménagements pour sécuriser la pratique du vélo

La sécurité pouvant s'apparenter à un frein pour certains usagers, la collectivité s'empare du sujet et élabore des politiques publiques en faveur du vélo. Ainsi, l'agglomération "*consacre [chaque année] 400 000 euros pour aménager les pistes*".⁷⁵

De plus, d'autres dispositifs ont été mis en place. Parmi eux, on peut notamment souligner la possibilité pour les cyclistes, depuis 2017, au sein du Pentagone, d'emprunter dans les deux sens la majorité des rues à sens unique.

Cette idée reste controversée, car elle n'est pas garante d'une réelle sécurité. La méconnaissance du dispositif conduit parfois les automobilistes au non respect de ces mesures malgré eux. L'emprunt des sens interdits par les cyclistes repose donc sur le bon sens de chaque usager. Ces espaces sont signalisés via des panneaux "sauf cycles" et un marquage au sol.

La mise en place de mesures incitatives

Le "forfait mobilités durables"

Il consiste à favoriser l'usage de moyen de transports durables, tel que le vélo, lors d'un trajet professionnel. En effet, la possibilité est offerte à l'employeur de verser une somme allant jusqu'à 400 € par an et par salarié. Cette dernière est exonérée de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu. L'avantage de ce forfait est qu'il "*est cumulable avec d'autres dispositifs : [la] prise en charge des abonnements de transports publics [et la] prise en charge des frais de carburant et de l'alimentation des véhicules électriques*".⁷⁶

Par cette mesure, c'est donc l'usage professionnel qui est mis en avant. Toutefois, l'agglomération souhaite également développer l'usage personnel de ce mode de transport.

L'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE)

L'agglomération soutient les aggro-yonnais dans l'achat d'un vélo à assistance électrique, en mettant en place une subvention s'élevant à 15 % du prix d'achat du vélo à destination des personnes physiques majeures. Toutefois, cette aide se limite à

⁷⁵ <https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/la-roche-sur-yon-85000/la-roche-sur-yon-le-parcours-du-combattant-pour-les-cyclistes-6245108>

⁷⁶ <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F33808>

150 € et à une seule subvention par foyer. Cette aide est allouée sans condition de ressources mais le vélo doit tout de même être acheté chez l'un des partenaires de l'agglomération.

Parmi eux, on peut citer des magasins spécialisés tels que Bernaudeau cycles et Mondo Vélo, mais également des magasins tout public, comme Décathlon et Intersport.

Par la mise en oeuvre de ces mesures, l'agglomération yonnaise s'inscrit dans une volonté de vulgarisation, de démocratisation l'usage du vélo dans les pratiques des citoyens. Pour se faire, elle développe des campagnes de communication et d'incitation des usagers-habitants à la pratique du vélo, comme celle explicitement intitulée "Tous à vélo".

Des évènements majeurs ont, par ailleurs, servi à montrer l'engouement que peut générer la pratique du vélo. En effet, les habitants de l'agglomération peuvent être acteurs en participant aux évènements autour de La Vendée à Vélo⁷⁷. Les usagers peuvent également être spectateurs des pratiques professionnelles s'inscrivant à différentes échelles. On peut, en effet, retenir, à l'échelle départementale, le Tour de Vendée⁷⁸ et, plus largement, au niveau national et international : le Tour de France.

Le passage du Tour de France à la Roche sur Yon en 2018 coïncide avec la mise en place de la Maison du vélo. Pour comprendre à quoi correspond ce dispositif, il convient d'abord d'expliquer ce qu'est le Centre vélo.

La maison du vélo : une visibilité du vélo en ville

Le Centre Vélo

La connaissance du vélo a longtemps été favorisée par les dispositifs mis en place par l'association Roche Sur Yon Vendée Cyclisme (RVC) qui, depuis 2002, intervient auprès des jeunes afin de mener des actions éducatives. C'est en 2007 que l'association décida de créer le Centre Vélo. Ce dernier correspond à l'ancienne section de l'association dédiée aux déplacements doux et notamment à leur promotion. L'idée est, selon la charte du Centre Vélo, de : "*promouvoir les déplacements doux, plus particulièrement ceux effectués à bicyclette, sur la Roche sur Yon et les communes environnantes. Les actions menées s'inscrivent dans l'un des 3 pôles d'actions : Education, Animation, Aménagement*". Parmi celles-ci, on trouve notamment la bourse aux vélos permettant de vendre ou acheter des vélos d'occasion ainsi que des interventions, tant auprès du public scolaire que professionnel.

⁷⁷ *parcours permettant de découvrir le département de la Vendée sur près de 1 800 pistes cyclables*

⁷⁸ *Créée depuis 1972, cette compétition constitue la dernière manche de la Coupe de France*

La Maison du vélo

Le vélo s'inscrit de plus en plus sur le territoire yonnais. En effet, inaugurée en 2018 par le directeur du Tour de France, Christian Prudhomme, la Maison du vélo située au 11 rue des Halles bénéficie d'une visibilité au coeur du centre ville. Elle a pour but d'apporter des conseils à tous les cyclistes, qu'ils soient adeptes ou débutants. De plus, la Maison du vélo, gérée par le Centre Vélo, met à disposition des vélos électriques qui peuvent être loués pour une durée minimale d'une semaine favorisant ainsi une pratique pérenne du vélo. L'idée est d' *"encourager une autre approche de la mobilité"*, ainsi que d'ancrer l'usage du vélo dans le quotidien des aggro-yonnais. L'utilisation du terme de "Maison" n'est donc pas anodin. En effet, cette notion renvoie à un univers familier, à un partage de connaissances et à une notion de proximité, qui permettent de développer un service adapté et personnalisé.

Changement d'échelle : De la maison du vélo vers la maison de la mobilité

La Maison du Vélo forme un prémice d'un projet plus large : la maison de la mobilité.

L'agglomération souhaite, par ce biais, donner une place plus importante aux mobilités. En effet, l'ambition de l'intercommunalité est plus globale, car il s'agit, selon la fiche action du PGD, en plus d'accueillir les services de la Maison du Vélo, de *"devenir la vitrine de la mobilité de la Roche Sur Yon"*.

Pour développer cet objectif, l'agglomération semblerait avoir besoin de s'entourer des associations locales intervenant dans ces domaines. Cette idée est mise en avant par Laurent Favreau, qui, en effet, précise que l'agglomération est *"là pour inciter. On n'a pas une vocation de loueur. La collectivité, il ne me semble pas que ce soit son métier"*.

L'idée est donc d'agir en commun pour la mise en oeuvre des politiques publiques de mobilité.



©Compte Twitter de @larochesuryonfr



©Compte Twitter de @larochesuryonfr



©Compte Twitter de @larochesuryonfr



©Clémence Rondeau - Boulevard Stéphane Moreau - La Roche sur Yon

Campagne de communication "Tous à vélo" sur Twitter ainsi que sur les panneaux publicitaires

4.2- Engouement pour le vélo qui gagne du terrain

A la croisée des problématiques liées à la mobilité, la santé et l'environnement, le vélo s'impose de nouveau au coeur des préoccupations politiques. Plus récemment, le vélo s'est installé dans les préoccupations, autant dans celles des usagers que dans celles des élus locaux.

L'inscription du vélo comme nouvel enjeu des élections municipales 2020

Lors de celles-ci, il n'a pas été rare de voir les différents candidats débattre et s'appuyer sur l'argument des mobilités douces et plus particulièrement sur celui de la place du vélo dans la ville de demain.

Cette idée n'a pas échappé à la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) qui depuis de nombreuses années "a pour objectif de rendre la solution Vélo attractive et sûre pour toutes et tous, partout en France".⁷⁹ En effet, via sa plateforme internet "Parlons Vélo !", FUB a cherché, le temps des campagnes électorales, à mettre en relation électeurs et candidats afin de débattre sur la place du vélo.

Selon le site citycle, "le résultat de ces municipales 2020 marque toutefois un tournant"⁸⁰. En effet, les préoccupations environnementales ont été mises en avant et prônées par de nombreux candidats, écologistes ou non.

Afin de proposer des solutions en cohérence avec les attentes des usagers-habitants, toutes les listes se présentant sur l'Agglomération Yonnaise ont notamment pu s'appuyer sur le "système vélo Municipales 2020". En effet, le Centre Vélo a soumis une déclinaison de cinq axes prioritaires dans le domaine de la mobilité cyclable sous forme d'une série de trente-quatre propositions.

Le vélo à l'heure du déconfinement

La crise du Coronavirus a largement impacté le quotidien des français, notamment en étant confinés à leur domicile. Les sorties étant restreintes, la question de la mobilité a laissé place à des questions sanitaires et économiques. Toutefois, lorsque la question du déconfinement a été abordée, l'aménagement des voiries a été au coeur des discussions.

⁷⁹ <https://municipales2020.parlons-velo.fr/>

⁸⁰ Lasserre Jean-Baptiste, *Élections municipales 2020 : le vélo, le nouvel eldorado électoral*, citycle, le 3 juillet 2020. Disponible sur :<https://www.citycle.com/59480-velo-elections-municipales-2020-france/>

Le Centre vélo interpelle les candidats dans l'agglom

En amont des municipales, l'association leur soumet 34 propositions pour faire émerger « un système vélo ». Sa volonté : multiplier par quatre les déplacements à vélo en six ans sur le territoire.

Municipales 2020

Pourquoi ? Comment ?

Dans quel cadre s'inscrit la démarche du Centre vélo ?

L'association qui promeut la pratique du vélo à La Roche-sur-Yon est affiliée à la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). Cette dernière avait réalisé un baromètre des villes cyclables en 2017. Les usagers étaient invités à noter leur ville. La Roche-sur-Yon, avec la note de 3,3 sur 6, était 8^e sur 59 villes entre 50 et 100 000 habitants. Une deuxième enquête a été lancée à l'automne. Elle a obtenu plus de 184 000 réponses.

Si les résultats n'ont pas encore été analysés, on peut consulter sur une carte en ligne les points noirs répertoriés dans les villes par les cyclistes.

« Dans toutes les villes, cette enquête se transforme en plaidoyer pour les municipales », explique Richard Tremblay, membre du Centre vélo. Le contexte électoral offre une fenêtre de tir pour le « lobbying » des associations.

Comment le Centre vélo a-t-il élaboré ses propositions ?

Plusieurs bénévoles de l'association, qui compte environ 300 adhérents, sans compter un effectif similaire à La Roche-sur-Yon Vendée cyclisme, le club sportif associé, ont planché sur le sujet, à l'échelle de la ville mais aussi de toute l'agglomération. « On parle au nom de tous les citoyens, pas seulement de notre association », martèle Richard Tremblay.

À qui s'adressent les 34 propositions ?

À tous les candidats listés de liste aux municipales dans une commune de l'agglomération de La Roche-sur-



L'association Centre vélo interpelle les candidats aux municipales dans l'agglomération de La Roche-sur-Yon.

PHOTO: ANDRÉAS QUÉLIN FRAVIER

Yon. Un courrier a été écrit. « Deux listes ont déjà demandé à nous rencontrer », précise l'association. Pour chaque proposition, le ou la candidat(e) peut s'exprimer pour, contre, apporter des nuances. « Les réponses écrites seront publiées sur le site du Centre vélo et de la FUB ». Une façon de rappeler aux futurs élus leurs engagements, en temps voulu.

Quel est l'état des lieux pour la pratique du vélo dans l'agglom ?

Elle représente aujourd'hui seulement 2 % des déplacements, selon le Centre vélo qui cite une enquête de l'agglomération, 91 % des déplacements domicile-travail se font en voi-

ture. L'agglomération a annoncé son intention de doubler la part du vélo sur son territoire d'ici 2025. Insuffisant pour le Centre vélo, qui veut la multiplier par quatre en six ans, pour atteindre 12 %. D'autant que, dans les villes de la Région, « les trois quarts des déplacements font moins de 5 km ». « Il y a plus de vélos qui circulent qu'il y a cinq ans, mais on peut faire mieux », note Jean Mélay, bénévole du Centre vélo. Le contexte d'urgence climatique est rappelé pour appuyer la nécessaire accélération. Rappelons que c'est en Vendée, département rural, qu'on utilise le plus sa voiture ou son deux-roues motorisé pour se rendre au travail

(94,2 %, selon une étude de l'Insee parue en 2015).

C'est quoi les exemples à suivre ?

Il n'y a pas que les Néerlandais et les Danois. À l'échelle française, des modèles de La Rochelle, Lorient ou Chambéry sont évoqués.

L'agglomération de cette dernière, doublée au palmarès des villes cyclables selon le baromètre de 2017, a vu ses passages de cyclistes progresser de 60 % depuis 2006. Parmi ses mesures, près d'un millier de places de stationnement vélo en consignes, ou encore un service de transports en triporteur à assistance électrique.

Clémence HOLLEVILLE

Les grandes lignes des 34 propositions

Impossible de toutes les citer ici. Les propositions seront diffusées notamment sur le site internet du Centre vélo, ainsi qu'à travers celui de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB). 34 mesures sont détaillées sous cinq familles.

La toute première, l'adoption d'un « plan vélo », propose notamment la nomination d'un « M. ou d'une Mme Vélo », interlocuteur unique dans ce domaine.

La deuxième s'attache au développement d'un « réseau cyclable cohérent », notamment en assurant « la continuité des cheminements cyclables sur l'intégralité des parcours », en démultipliant les axes et en ins-

tallant des garages à vélo, en élargissant les routes pour libérer un empiètement cyclable, en construisant des routes cyclables pour des liaisons « douces plus courtes possible entre les communes ». « C'est très bien de passer par Moulin Papon pour aller à Dompière », rappelle François Baisot, membre du Centre, « mais il ne faut pas seulement des chemins de balade. »

Aménager les villes et les bourgs

La troisième porte sur la construction de « centres urbains actifs, apaisés et attractifs », dans les centres-villes et bourgs, mais aussi les quartiers.

« Les cyclistes et les piétons sont des clients fidèles des centres-villes », assure Claudie Tricoire, bénévole, qui appelle notamment à redistribuer les places de stationnement entre périphéries et centres.

La quatrième plaide pour une « agglomération intermodale ». Est proposée la création de parkings relais, équipés de boxes et reliés aux réseaux de transports en commun et cyclables en périphérie, l'installation de parkings vélo sécurisés sur les axes de covoiturage, une vélo-station adéquate dans les gares routières et SNCF : « L'actuelle à la gare, de seulement 30 vélos, est saturée. » L'association propose encore d'aug-

menter le nombre de vélos à assistance électrique proposés à la location : avec 200 véhicules, le service géré par le Centre vélo pour le compte de l'agglomération est pris d'assaut. « A Saint-Nazaire, ils en ont 1 400. »

Enfin, le Centre vélo veut faire « émerger une génération vélo » en proposant la mise à disposition de vélos pour les séjours et lycéens habitant à moins de 3 km de l'établissement, le développement des plans de déplacements en entreprise, l'intégration d'un « pôle formation du savoir rouler à vélo » dans le futur parc naturel urbain de la carrière des Coux.

Coup de Pouce Vélo

Le gouvernement a notamment mis en place une aide allant jusqu'à 50 euros pour réparer son vélo auprès de réparateurs référencés sur la plate forme dédiée : <https://coupdepoucevelo.fr/auth/home>.

Cette mesure s'inscrit dans le « plan gouvernemental de 20 millions d'euros pour encourager la pratique du vélo pendant le déconfinement »⁸¹

Elisabeth Borne, ministre de la Transition écologique, twittera : « Nous voulons que cette période fasse franchir une étape dans la culture vélo, et que la bicyclette soit la petite reine du déconfinement »⁸².

81 https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/04/30/un-plan-gouvernemental-de-20-millions-d-euros-pour-encourager-la-pratique-du-velo-au-deconfinement_6038198_3244.html

82 <https://www.linfordurable.fr/environnement/deconfinement-une-nouvelle-plateforme-pour-reparer-son-velo-17782>

Pistes cyclables provisoires

Suite à la crise sanitaire liée au Covid-19, des pistes temporaires sont apparues dans le décor yonnais. En effet, pour préserver la distanciation sociale, lors du déconfinement, le vélo est apparu comme une solution. Pour renforcer l'attrait de ce mode de transport, ce sont, selon une publication du compte twitter du Ministère de l'Écologie, "1 000 kms de pistes cyclables supplémentaires sont déployées".⁸³

La Roche agglomération participe à cette action en créant 3.8 kilomètres de pistes cyclables provisoires.

La question de l'aménagement de l'espace public et notamment des voiries devient la question emblématique du déconfinement.

L'idée d'un urbanisme temporaire est ainsi mise en avant.

Au semestre de printemps dernier, dans le cadre de l'élaboration d'un diagnostic urbain, avec mon groupe, nous avons été confrontés à cette notion. Nous l'avons qualifié de la manière suivante :

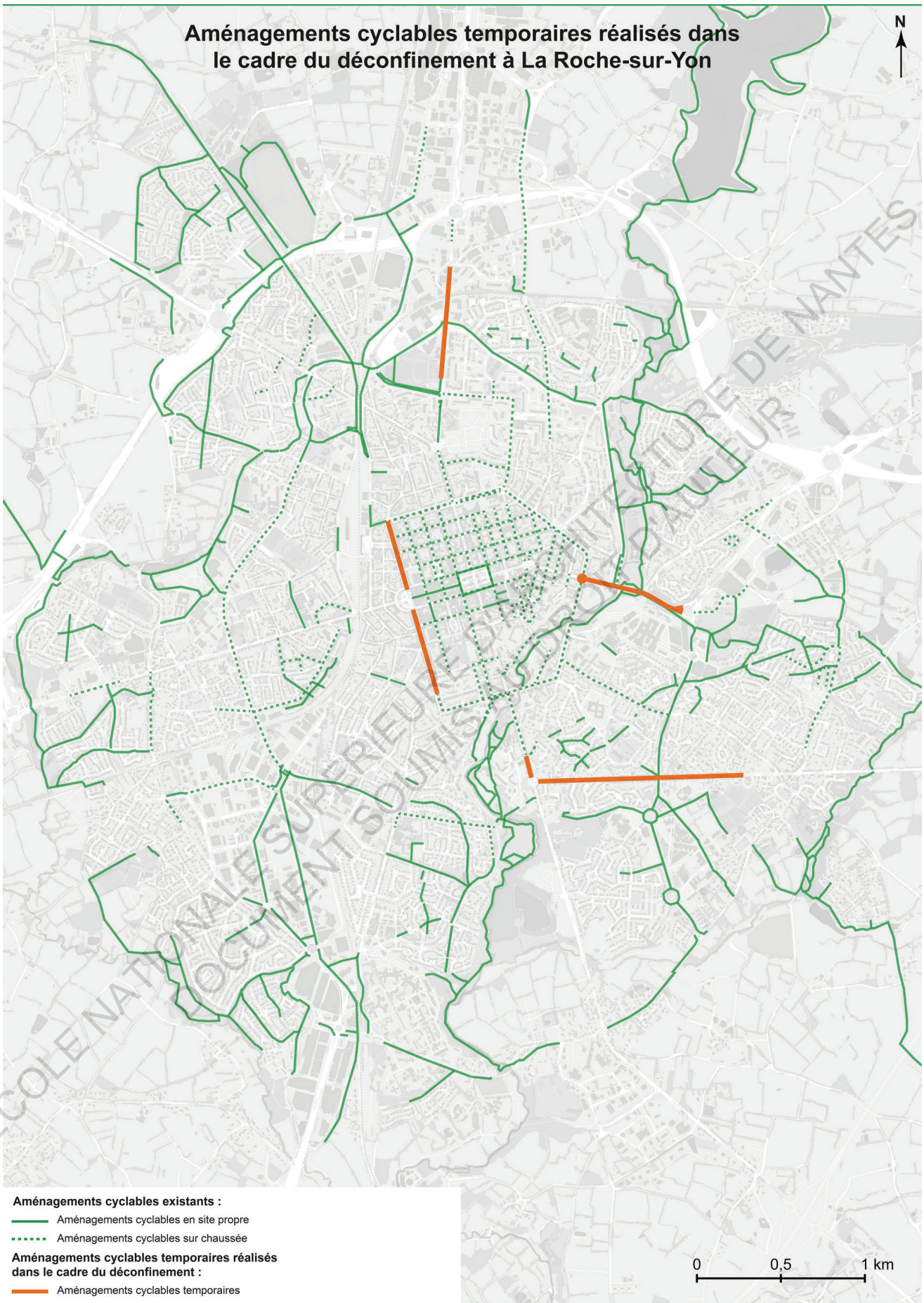
"Au cours de l'histoire, la bicyclette a toujours fait preuve d'une étonnante capacité d'adaptation aux contextes les plus difficiles, en révélant à chaque fois une facette de ses nombreux avantages"- Frédéric Héran

L'urbanisme temporaire recouvre une multiplicité de pratiques et fait depuis quelques années l'objet d'importantes attentions auprès des milieux de l'urbanisme. Il s'avère cependant difficile de donner une définition à ce concept en cours d'édification compte tenu de sa dimension empirique où le « faire » prend le pas sur le « dire ». La plupart des auteurs qui s'intéressent à ce sujet procèdent ainsi par des allers-retours entre pratique et théorie sans parvenir à trouver une définition stabilisée. Le cadre juridique est également peu prolixe sur ce qui a trait à ces pratiques. Nous trouvons dans le code de l'urbanisme (article L. 421-5) des éléments concernant uniquement les constructions, aménagements et installations temporaires. Benjamin Pradel (Urbanisme temporaire, une définition ? Janvier 2018, Blog Kaléido'Scop), urbaniste et sociologue, définit l'urbanisme temporaire comme l'« action d'organiser et d'aménager temporairement ou cycliquement des espaces à enjeux, publics ou privés, ouverts ou bâtis, occupés ou inoccupés, afin d'en stimuler les usages, d'y amplifier les échanges et d'y générer des pratiques à court terme dans une perspective de valorisation symbolique, (ré)investissement social et transformation spatiale à long terme ». Selon Cécile Diguët (L'urbanisme transitoire : optimisation foncière ou fabrique urbaine partagée, Étude de Diguët Cécile | IAU-Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France| Janvier 2018), au-delà de leur dimension plus ou moins éphémère qui leur est commune, l'urbanisme « transitoire » se distingue de l'urbanisme temporaire en ce qu'il traduit de profondes articulations qualitatives entre les usages, passés, présents et future du lieu. (L'urbanisme transitoire, l'âge de raison ? Le sens de la ville, 2018).

©Atelier GPM 2019-2020

⁸³ <https://www.citycycle.com/60039-coup-de-pouce-velo-pour-le-deconfinement/>

Aménagements cyclables temporaires réalisés dans le cadre du déconfinement à La Roche-sur-Yon



©Ville de la Roche sur Yon

Plan des aménagements cyclables temporaires réalisés dans le cadre du déconfinement à la Roche sur Yon

Et demain ? Vers une pérennité ?

Frédéric Héran soulève la thématique du devenir. Est-ce bien utile de mettre en place tant de dispositifs qui n'auront peut-être plus raison d'être une fois la pandémie atténuée voir terminée ? Il conforte cette idée en indiquant qu'"à chaque moment d'emballlement il faut absorber cette hausse". L'urbaniste ajoute toutefois, qu' "après la grève, on va retomber dans une évolution plus lente"⁸⁴.

Les mesures transitoires par définition, ont pour but de venir d'accompagner les dispositifs permanents d'ores et déjà présents à plus ou moins long terme.

Cependant, selon l'évolution du contexte, elles peuvent être amenées à s'ancrer sur le territoire et se pérenniser au besoin.

"Certes, ce sont des voies provisoires – testées jusqu'en décembre 2020 -, mais quel pas en avant pour ceux qui prônent la pratique du vélo en ville depuis longtemps... C'est le cas de Richard Tremblay, responsable du Centre vélo à La Roche-sur-Yon"⁸⁵.

En effet, même s'ils viennent à disparaître, ces aménagements temporaires auront permis de bousculer les politiques publiques et les usagers. Frédéric Héran ajoute, à ce sujet, qu'"il restera quelque chose de la grève dans l'imaginaire des gens, ils se diront «c'est faisable»"⁸⁶.

⁸⁴ https://www.liberation.fr/france/2020/01/13/apres-la-greve-on-va-retomber-dans-une-evolution-plus-lente-de-l-usage-du-velo_1772058

⁸⁵ https://actu.fr/pays-de-la-loire/la-roche-sur-yon_85191/la-roche-sur-yon-38-kilometres-pistes-cyclables-provisoires-supplementaires-accompagner-deconfinement_33637106.html

⁸⁶ https://www.liberation.fr/france/2020/01/13/apres-la-greve-on-va-retomber-dans-une-evolution-plus-lente-de-l-usage-du-velo_1772058



©Clémence Rondeau

Boulevard Aristide Briand : signalétique pour les aménagements temporaires installés dans le cadre du Plan vélo

Conclusion

Ce travail de mémoire nous a permis d'apporter des réponses sur la pensée, la construction ainsi que la mise en oeuvre des politiques de mobilité dans l'agglomération yonnaise. De plus, il a fait l'objet de recherches sur les pratiques et les usages des habitants.

En définitive, une fois dressé, le panorama de la mobilité permet de saisir la prédominance de l'automobile dans la répartition des modes de déplacement sur le territoire de l'agglomération yonnaise. L'intercommunalité souhaite agir pour faire changer cela. En effet, elle oeuvre, entre autres, pour un objectif : la promotion de nouvelles mobilités comme alternatives à l'usage individuel de l'automobile (l'autosolisme). Pour y parvenir, la Roche sur Yon agglomération cherche à innover et développer des dispositifs en cohérence avec son territoire. Il convient, en effet, de retenir que puisque chaque territoire est différent, les mesures instaurées ne peuvent prendre pour modèle celles de territoires plus vastes comme l'agglomération nantaise par exemple.

C'est pourquoi, elle a recours au principe de l'expérimentation afin de tester puis d'ajuster ses dispositifs. La concrétisation, ou non, des ambitions des politiques publiques de mobilité (relatées dans le PGD) peut alors être appréciée au regard des retours sur la pratique des usagers-habitants.

Cependant, l'analyse des dispositifs présente parfois, un décalage au regard des attentes des usagers. L'adéquation ne semble donc pas toujours de mise entre ambition, intentions des politiques publiques et les besoins, aspirations des usagers-habitants.

On retrouve alors l'idée d'une remise en question permanente de ces politiques. De plus, cela permet de prévoir des pistes d'amélioration de l'existant mais également de faire face à des événements soudains. Il est, en effet, intéressant de souligner que dans le contexte sanitaire de la Covid-19 des dispositifs temporaires ont vu, et continuent, de voir le jour.

Le vélo, outil déjà fortement utilisé comme argument politique sur le territoire yonnais, a vu son potentiel croître. En effet, ce mode déplacement, a permis de trouver une liberté de déplacements qui a été limitée, voire perdue, pendant presque deux mois. A l'issue du confinement, la collectivité a dû réagir et trouver des solutions. Et, elle a donc opté pour la mise en oeuvre de l'urbanisme transitoire, par le biais d'aménagements temporaires destinés aux modes doux. La relation transport et urbanisme semble s'être ainsi renforcée.

Désormais, lorsque l'on songe à l'avenir du territoire on cherche à déterminer la temporalité des mesures et dispositifs instaurés par la politique publique. C'est pourquoi, il faut garder en tête que, ces actions initialement prévues à court terme pourraient bien perdurer jusqu'à devenir pérennes.

Ainsi, tout ceci mène au constat dans lequel la mobilité s'affirme comme étant une notion complexe à saisir dans son intégralité. Cela tient au fait que de multiples thématiques et problématiques gravitent autour. En effet, il est compliqué de parler de mobilité sans évoquer les enjeux environnementaux, sanitaires, économiques et sociétales. Cette idée s'avère être également véridique lorsqu'il s'agit de sa construction, sa mise en oeuvre et de son évolution.

Toutefois, nous pouvons nous demander si par la promotion de l'énergie électrique et celle de l'usage partagé de la voiture, les politiques publiques de mobilité contribuent au "verdissement" de l'image de l'automobile. Loin de son ambition de développement de la voiture autrement, cette politique ne serait-elle donc pas, a contrario, en train produire un certain regain d'intérêt pour la voiture ?

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Médiagraphie

Livres

Allemand, François Ascher, J. Levy. Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines. Belin, pp.331, 2005

Articles

Antheaume, B. (2009). Compte rendu de [VANIER, Martin (2008) Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité. Paris, Economica, 160 p. (ISBN 978-2-7178-5534-0)]. Cahiers de géographie du Québec, 53 (149), 289–290. <https://doi.org/10.7202/038786ar>

Baraud-Serfaty Isabelle "Vers de nouveaux modèles économiques urbains" dans *Pouvoirs Locaux* N° 104 //2015

Couturier T., Madore François. La Roche-sur-Yon, ville atypique ou ville moyenne de l'Ouest français ?. In: *Norois*, n°171, Juillet-Septembre 1996. Villes moyennes dans l'Arc Atlantique. pp. 495-512

Drs J. Welker et J. Cornuz de la Polyclinique Médicale Universitaire (PMU), Dr B Gojanovic de la Médecine du sport, Le vélo électrique: un outil pour la santé ou un gadget "écologique"?, CHUV, Lausanne. In *Revue médicale suisse*, 2012

Articles en ligne / Sites internet

Étalement urbain (urban sprawl) / Expansion urbaine [en ligne], Géoconfluences, mis à jour le 20 mars 2020. Disponible sur : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/etalement-urbain-urban-sprawl-expansion-urbaine>, [page consultée le 5 novembre 2019]

Guillemot « Frédéric Héran, Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050 », Lectures [En ligne], Les comptes rendus, 2014, mis en ligne le 14 octobre 2014, consulté le 18 mai 2020. URL : <http://journals.openedition.org/lectures/15819>

Lionel Steinmann, "Face à l'étalement urbain, le modèle des transports publics atteint ses limites", *Les Echos*, [en ligne]. Disponible sur : <https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/face-a-letalement-urbain-le-modele-des-transport-publics-atteint-ses-limites-150708> [page consultée le 15 octobre 2019]

Madoré François, « Modes de vie périurbains en France », *Norois* [En ligne], 193 | 2004/4, mis en ligne le 18 août 2008, consulté le 30 juin 2020. URL : <http://journals.openedition.org/norois/789>

Ouvrages

CAPELLE D. et RODRIGUES A., *Vendée : un fort dynamisme démographique*, Insee Flash Pays de la Loire, n° 60, janvier 2017

CHESNEL Hélène, LOIZEAU Pierre, *Les villes moyennes diversement touchées par la pauvreté*, Insee Analyses Pays de la Loire n° 72, avril 2019

CHESNEL Hélène, PAVEN Sylvie, *La santé dans les quartiers des grandes villes des Pays de la Loire : des enjeux différenciés d'une agglomération à l'autre*, Insee Dossier Pays de la Loire N°2 - Décembre 2015

Douillard, Pirot, Vignerot, Insee Pays de la Loire - En pays de la Loire, la ville déborde de plus en plus sur la campagne - Dossier n°38, octobre 2010

Enquête Ménages Déplacements, La-Roche-sur-Yon / Pays Yon et Vie (EMD, La-Roche-sur-Yon / Pays Yon et Vie) - 2013, CEREMA, Communauté d'agglomération de La-Roche-sur-Yon, Syndicat mixte du Pays Yon et Vie (producteurs), ADISP (diffuseur)

Fiche "Faciliter et améliorer la compétence mobilité" - www.ecologique-solidaire.gouv.fr

JULÉ M. et MARTIN S. , *Les territoires de la Vendée face aux enjeux d'une forte attractivité démographique*, n°97, septembre 2011

MARTINEAU David, *En Pays de la Loire, la ville déborde de plus en plus sur la campagne*, *Insee Analyses Pays de la Loire* n°38 - Octobre 2010

Pays Yon & Vie, *PADD du Pays Yon et Vie*

Pays Yon & Vie, *Rapport de présentation du SCoT du Pays Yon & Vie*

Acte d'un colloque

Fnaut, *Les déplacements dans les villes moyennes*", 10 octobre à l'Assemblée nationale.

Magazines et presse locale

Ouest France

Journal du Pays Yonnais

magazine Roche Plus, n°17, Juin 2017, p.3

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Annexes

Liste des entretiens menés

Laurent Favreau

Entretien réalisé le 21 septembre 2019 dans son bureau, à la mairie de Venansault



Didier Mandelli

Entretien réalisé le 13 septembre 2019 dans son bureau, à la Roche sur Yon



Madame M

Entretien réalisé le 06 septembre 2019 à son domicile



Madame L

Entretien réalisé le 25 septembre 2019 à son domicile



Madame C

Entretien réalisé le 20 août 2019 à son domicile



Madame N

Entretien réalisé le 20 août 2019 à son domicile



Bilan de l'enquête

L'enquête usager a finalement permis aux personnes interrogées de développer une forme de réflexivité sur leur propre pratique modale.

De plus, l'appui sur la double étiquette des élus rencontrés a également apporté une vision à différentes échelles. Assurément le regard à l'échelle nationale, d'un sénateur, Didier Mandelli, et, à l'échelle intercommunale, d'un vice-président d'agglomération, Laurent Favreau, enrichissent les propos qu'ils peuvent tenir de par leur statut d'élus locaux. Rappelons que ces deux hommes politiques sont respectivement ancien président de la communauté de commune Vie et Boulogne, ancien conseiller communautaire, ancien maire du Poiré sur Vie et maire de la Venansault.

Colloque régional des mobilités durables 2019

Participation au colloque régional des mobilités durables, le vendredi 20 septembre 2019, au Théâtre Quartier Libre d'Ancenis.

Présence à l'atelier n°3 intitulé "Mobilité solidaire et inclusive : ne laisser personne au bord du chemin"



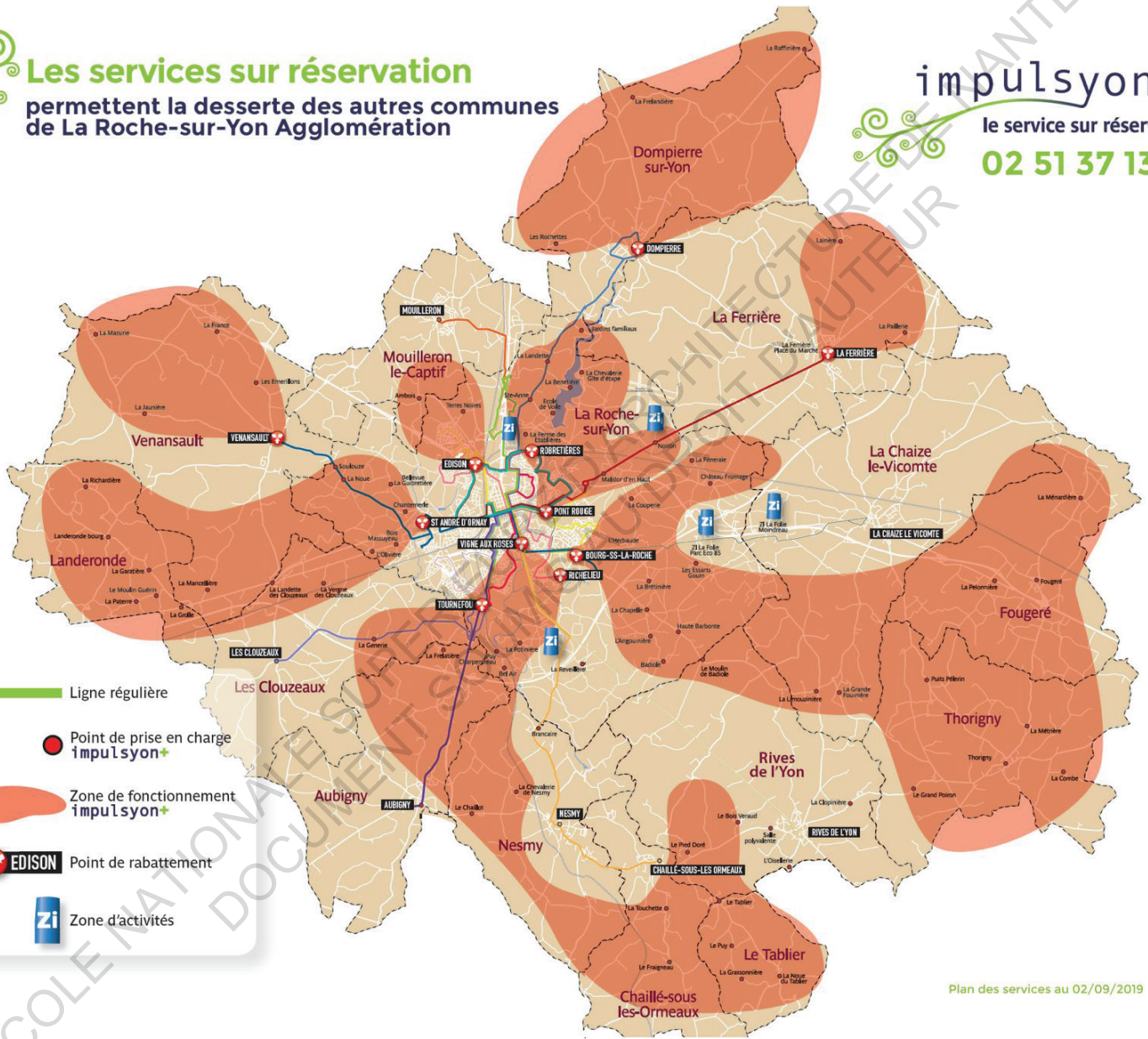
Affiche de l'évènement

MATIN		APRÈS-MIDI			
Théâtre Quartier Libre - Grande salle Animation Anne Chevreil		Théâtre Quartier Libre - Grande salle			
9h30	Mot d'accueil de Jean-Michel Tobie, maire d'Ancenis-Saint-Géréon	Atelier 1 14h30 - 16h15	Atelier 3 14h30 - 15h45		
9h40	Ouverture du colloque par Christelle Morançais, Présidente de la Région Pays de la Loire et Franck Dumaitre, Directeur régional de l'ADEME des Pays de la Loire	Mobilités durables dans les territoires ruraux et périurbains : des initiatives inspirantes Se déplacer autrement, développer le co-voiturage ou la pratique du vélo, se doter d'une plateforme de mobilité inclusive. Dans un format ludique inspiré du speed dating, cet atelier propose de découvrir ces initiatives. Animation : Agnès Thouvenot, SYDELA Avec la participation de Claire Victoire, Responsable Mission Vélo à la CARENE (agglomération de Saint-Nazaire) Laurent Nicolet, Chargé de mission mobilité durable Pôle Métropolitain Le Mans Sarthe Pays de Mans, pour l'opération d'autopartage de véhicules électriques « Mouv'nGo », Cyril Courroussé, Chargé de mission mobilité environnement à la communauté de communes du Mont-des-Avaloirs, pour les modes actifs, Gilles Farge, Responsable de la mission d'appui de la Direction des services de mobilité de Nantes Métropole, pour la plateforme de covoiturage Duestigo. Thomas Bobillot, Directeur régional Ile de France de Wimooov, pour la mobilité inclusive.		Mobilité solidaire et inclusive : ne laisser personne au bord du chemin La précarité est un frein à la mobilité et à l'insertion dans la société. Cet atelier propose de découvrir des dispositifs concrets de mobilité solidaire et inclusive, à pourquoi pas, dupliquer. Animation : Anne Chevreil Avec la participation de Éva Beaudet, Chargée de mission insertion au Département de la Mayenne, coordinatrice du projet May Mobilité durable, Olivier Portet, Chargé de développement projets mobilité à l'AFODIL, Juliette Leroy, Directrice Ateliers Méca Sud Vendée	
Plénière 1 10h00 - 10h45	Mobilités durables en Pays de la Loire : où en est-on ? La question des mobilités durables n'a jamais été aussi prégnante. Quel constat en Pays de la Loire ? Comment envisager le territoire de demain pour le faire évoluer ? Et à quelles conditions ? Introduction par Bernard Clouet, Président du SYDELA En présence de Bernard Fritsch, Professeur d'aménagement de l'espace et d'urbanisme à l'IGARUN (Université de Nantes), Marie Huyghe, Docteure en urbanisme, consultante indépendante en mobilité.	Plénière 2 Séquence 2 11h30 - 12h15	Atelier 4 14h45 - 16h00		
Plénière 2 Séquence 1 10h45 - 11h30	Motorisations alternatives : quelle démarche territoriale ? Bornes de recharge pour véhicules électriques, stations GNV, et demain hydrogène, mais aussi expérimentations de véhicules à motorisations alternatives... et/ou infrastructures reconsidère-t-il le développement local, et avec quel impact ? Comment mener une démarche de territoire ? En présence de Laurent Gérard, Vice-Président de la commission des territoires en charge de l'environnement, de la transition énergétique et du logement à la Région, David Brehon, Directeur d'Air Pays de la Loire Emmanuel Charli, Directeur général du SIEML et représentant de Territoire d'Énergie Pays de la Loire, Wilfried Braud, Chargé de mobilité à la communauté de communes Erdre & Gesvres, Gilles Béasse, Directeur Transports et déplacements durables à La Roche-sur-Yon Agglomération	Atelier 2 14h30 - 15h45	Atelier 5 14h30 - 15h45		
12h15	Présentation du dispositif France Mobilité	Co-construire les mobilités sur les zones d'activités : une utopie réaliste ? Les déplacements domicile-travail dans les zones d'activités empirent. Mais les alternatives à l'autosolisme ne se décrètent pas. À partir de l'exemple de la zone d'activités de la Chantrerie, au nord de Nantes, les participants envisageront des solutions alternatives co-construites. Animation : Marie Huyghe et Bernard Lemoult			
12h30	Clôture de la matinée Retour sur le Pays de la Loire Énergie Tour et le Challenge de la mobilité de l'ADEME	Tout sur le GNV, une opportunité pour les professionnels Un temps d'information, de partage et de réflexion pour mesurer tous les enjeux autour de ce carburant en plein développement. Animation : François Orhan, SYDELA Énergie 44, et Laurent Sorin, Vendée Énergie			
PAUSE MÉRIDIENNE Espace Landrain - Salle Grande Loire		16h00			
12h45 - 14h15	Cocktail déjeunatoire face à la Loire	Clôture du colloque / collation , Espace Landrain - Salle Grande Loire			

Programme de l'évènement

Les services sur réservation
 permettent la desserte des autres communes
 de La Roche-sur-Yon Agglomération

impulsyon+
 le service sur réservation
 02 51 37 13 93



Plan des services au 02/09/2019

©La Roche sur Yon Agglomération
 Plan du service Impulsyon +, au 02.09.2019



Fabriquer la mobilité de demain au sein de la Roche sur Yon Agglomération

En route vers une évolution des pratiques et des habitudes

Depuis de nombreuses années, la question des mobilités demeure au centre des préoccupations tant des usagers que des politiques publiques. Les évolutions multiples de la société et les enjeux qui en découlent invitent les politiques à intégrer la question de la mobilité au cœur de leurs préoccupations et de leurs propositions.

Pour autant, les besoins des usagers sont-ils entendus ? Peut-on toujours y répondre ?

Ce travail vise à explorer les relations entre construction de politiques publiques de mobilité dans une ville moyenne et son agglomération et les pratiques d'usagers dans ce même territoire. La communication, la pratique de l'expérimentation et la mise en place de mesures transitoires en sont des étapes.

La place du dialogue usagers-politiques reste déterminante dans la co-construction des futures propositions en matière de mobilité, sujet qui restera toujours une problématique complexe.