



Rapport du Conseil consultatif citoyen sur Les mobilités douces et les mobilités solidaires du quotidien

Confronter les points de vue, échanger des idées, effectuer des propositions, nourrir les réflexions, tels sont les objectifs du Conseil consultatif citoyen du Département de Lot-et-Garonne

Rapport remis le 4 novembre 2022

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
PREAMBULE	4
I - LE CONSTAT	5
II - LES PROPOSITIONS	8
2.1 – Thématique 1 : Répondre aux nouveaux usages des mobilités douces.....	8
2.2 – Thématique 2 : Contribuer aux mobilités solidaires.....	11
III - CONCLUSION	13
ANNEXES.....	14
Annexe 1 : Semaine de la paralysie cérébrale	14
Annexe 2 : Présentation du vélo monopousseur	15
Annexe 3 : La loi d'orientation des mobilités	16
Annexe 4 : Lexique.....	17

INTRODUCTION

Le Conseil consultatif citoyen a été créé pour répondre à la volonté du Département de Lot-et-Garonne de devenir un département « d'Initiatives citoyennes ». Son rôle est consultatif. Il donne son avis sur les différents dossiers qui lui sont soumis par la Présidente du Département, formule des propositions sur des projets en relation avec les compétences du Département, étudie les projets déposés dans le cadre du Budget participatif citoyen et du Droit d'initiative citoyenne, et répond aux demandes formulées par la Présidente du Département. En tant qu'instance citoyenne, il a une fonction consultative et non décisionnaire. Ainsi, le premier Conseil consultatif citoyen a été installé en septembre 2019 et le second actuellement constitué a été installé en octobre 2021.

Le Conseil consultatif citoyen est composé de 50 membres, 42 citoyens représentant les 21 cantons du département (21 femmes et 21 hommes tirés au sort, parmi les volontaires ayant candidaté) et 8 conseillers départementaux désignés par l'assemblée départementale.

Le 26 novembre 2021, l'assemblée départementale a lancé l'élaboration du plan « Routes et déplacements du quotidien » qui doit permettre d'anticiper les déplacements de demain pour répondre à la nécessité d'améliorer le quotidien des Lot-et-Garonnais, de renforcer l'attractivité de notre territoire, de s'inscrire dans une volonté d'aménagement durable et respectueux de l'environnement.

Par courrier du 7 avril 2022, la Présidente du Département a sollicité les membres du Conseil consultatif citoyen, afin qu'ils rendent un avis sur ce plan avant sa présentation devant l'Assemblée départementale.

Par courrier du 18 mai 2022, la Présidente du Département a précisé sa demande au Conseil consultatif citoyen en lui proposant de produire une contribution autour des deux thématiques suivantes :

- répondre aux nouveaux usages des mobilités douces
- contribuer aux mobilités solidaires

Afin de faciliter le travail de réflexion, de concertation de l'assemblée citoyenne sur ce sujet des mobilités douces et des mobilités solidaires du quotidien, le 31 mai 2022, lors de la séance plénière du Conseil consultatif citoyen, monsieur Daniel Borie, vice-Président en charge de l'aménagement du territoire, des infrastructures et de la mobilité, accompagné de madame Bénédicte Laurens, directrice générale adjointe de la direction des infrastructures et de la mobilité, sont venus présenter le travail engagé, les objectifs du plan et la méthodologie utilisée.

À la suite de cette présentation, les membres du Conseil consultatif citoyen ont décidé d'organiser quatre groupes de travail :

- mobilités douces :
 - (1) Tourisme
 - (2) Déplacements du quotidien
- mobilités solidaires :
 - (3) Personnes âgées, personnes en situation de handicap
 - (4) Autres usagers (recherche d'emploi, jeunes...)

Ces groupes de travail, animés par un ou deux membres du bureau et constitués d'une douzaine de membres, se sont réunis de juin à août 2022 afin d'échanger sur leurs thématiques, sur les problématiques rencontrées et sur les attentes des citoyens, afin d'enrichir leurs réflexions et de permettre l'élaboration de propositions cohérentes pour l'assemblée départementale. Chacun de ces ateliers a présenté un compte-rendu des débats menés. C'est sur cette base que les membres du bureau réunis à plusieurs reprises, ont ensuite rédigé ce rapport résultant de la synthèse des quatre ateliers de travail réunis en juillet et août 2022.

Préambule

Nous constatons ces dernières années des évolutions climatiques qui se précisent tous les ans avec des phénomènes météorologiques de plus en plus brutaux, et déstabilisant aussi bien l'économie mondiale que l'économie locale. Par ailleurs, en raison des conflits géopolitiques actuellement en cours, les citoyens subissent une inflation des coûts de la vie quotidienne en matière d'alimentation, de carburants fossiles, de modularité du travail, etc. Le Conseil consultatif citoyen a tenu compte de ce contexte socio-économique et de l'évolution climatique annoncée, dans la définition des axes prioritaires de sa réflexion ouverte sur le développement durable et la solidarité.

Le département de Lot-et-Garonne est un territoire rural qui rencontre des problématiques de transport influençant à la fois l'activité économique du territoire et la qualité de vie de ses habitants. La Présidente du Conseil départemental, madame Sophie BORDERIE, a donc sollicité l'avis du Conseil consultatif citoyen afin qu'il apporte des contributions au futur plan « Routes et déplacements du quotidien ».

La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a réparti la compétence « transport » entre les Etablissements publics de coopération intercommunale volontaires (EPCI) et le Conseil régional. Le Département n'ayant qu'un rôle consultatif à destination des populations vulnérables dont il a la compétence directe : les jeunes de 16 à 25 ans, les personnes en situation de précarité, les seniors âgés de 60 ans et plus et les personnes en situation de handicap. La loi sur les mobilités distingue les bassins de mobilité avec une nouvelle échelle régionale (site Internet MODALIS : <https://transports.nouvelle-aquitaine.fr>). Les EPCI sont désormais le deuxième niveau d'organisation des mobilités quand ils ont choisi de prendre la compétence transports.

Dorénavant, la prise en compte du développement durable est directement intégrée dans ce dossier « transport » avec l'arrivée de la notion de mobilité inclusive.

L'objectif du plan « Routes et déplacements du quotidien » du Département est bien de co-construire avec les partenaires du territoire, à l'échelle départementale ainsi qu'à l'échelle des cinq territoires ayant signé un Contrat de relance et de transition écologique (CRTE), un plan d'actions en faveur de la mobilité douce et solidaire, des solutions physiquement et financièrement accessibles aux populations vulnérables du département et cela malgré la crise actuelle qui peut aussi permettre de révéler une capacité à innover, réinventer, qui ne doit pas rester lettre morte. De nombreuses initiatives ont vu le jour dans tous les secteurs, une solidarité accrue avec les personnes les plus vulnérables se mettra en place.

Les définitions adoptées dans ce rapport :

- la mobilité douce regroupe tous les moyens de déplacement non motorisés et « actifs » tels que la marche à pied, le vélo, la trottinette, le skate ou le roller ainsi que tous les moyens de transport respectueux de l'environnement tels que les transports en commun (bus et navettes), le covoiturage et les véhicules en partage ainsi que les vélos, skates et trottinettes électriques ;
- les trajets quotidiens incluent tous les déplacements pour se rendre au travail ou en classe, pour les rendez-vous de santé de plus en plus éloignés, pour la pratique des loisirs et du sport, pour les courses quotidiennes ou pour le transport des enfants ;
- la notion de mobilité « pour tous » doit être construite en vue de n'exclure personne de l'accès aux soins, aux commerces, aux services, aux loisirs, à la formation/emploi, faute de solution de mobilité pour des raisons tant physiques que financières. Cette mobilité inclusive est donc une mobilité permettant à tout public de se déplacer selon ses besoins, de façon simple, adaptée, aisée et financièrement acceptable.

En vue du rapport de préconisations que le Conseil consultatif citoyen doit remettre à la Présidente du Conseil départemental. Les ateliers ont donc procédé de la façon suivante :

- définir les termes utilisés dans l'intitulé de l'atelier ;
- dresser le constat de la situation existante dans notre département dans la thématique concernée ;
- présenter des propositions pour améliorer et développer les sujets correspondants dans le Lot-et-Garonne.

I - LE CONSTAT

De façon unanime, les ateliers ont souligné l'urgence de développer les mobilités douces dans un monde soumis au réchauffement climatique, aux problèmes de pollution et à l'impact des crises économique et sociale actuelles.

Cependant, et plusieurs études le précisent, il a été constaté que :

1.1. L'usage des moyens de transport « doux » n'est pas intégré aux pratiques quotidiennes des habitants du Lot-et-Garonne. Comme partout en France, la plupart des trajets de moins de 3 km se font en voiture et aux heures de pointe. On observe que la majorité des véhicules ne sont occupés que par leur conducteur. La cause principale identifiée est le manque de voies sécurisées et dédiées uniquement à la pratique de moyens de déplacement tels que le vélo.

En dehors des voies vertes et des pistes cyclables non partagées (c'est-à-dire vraiment sécurisées, protégées du flux de circulation routière par autre chose que des lignes de peinture blanche), il existe très peu de voies cyclables sécurisées ou partagées avec des piétons. Ainsi, les parents craignent de laisser leurs enfants se déplacer à vélo et préfèrent les emmener en voiture ou leur faire utiliser les bus scolaires. Notre groupe a remarqué que certains itinéraires sont pratiquement impossibles à faire à vélo, à cause de l'absence de voies sécurisées. Exemple : Tonneins-Marmande/Casteljaloux-Marmande. Notons que Nérac est aussi mal desservie par les transports en commun. Cela représente un frein important pour l'accès à l'emploi ou à une formation.

D'autre part, peu de personnes sont prêtes à modifier leurs habitudes en matière de déplacements quotidiens car cela impliquerait un changement de mode de vie global et un changement des mentalités. Le rythme de vie des actifs ressemble de plus en plus à la vie « parisienne » et les gens ont de moins en moins de temps, ce qui les pousse à aller à l'essentiel et au plus rapide. Ainsi par exemple, le vélo est considéré plus comme une activité sportive que comme un moyen de locomotion du quotidien.

1.2. Il existe une inégalité territoriale très importante. Ainsi, il est plus facile d'utiliser une mobilité douce en milieu urbain (Agen, Marmande, Villeneuve-sur-Lot) que dans un village ou une petite ville.

Dans les territoires ruraux, les transports en commun sont compliqués : fréquence irrégulière des bus ou navettes, informations sur les tarifs absentes ou illisibles et l'achat des billets et les horaires sont difficiles à obtenir. Les habitants peuvent utiliser les bus scolaires mais les chauffeurs ne peuvent encaisser le prix des tickets de transport, il faut donc réserver et payer le trajet à l'avance, avec de plus le trajet de retour qui n'est possible qu'à partir de 17 h. Il faut prévoir de passer la journée « en ville ». De fait, les villages « se meurent » de leur isolement car si les offres de mobilités s'amélioraient, les jeunes et les investisseurs pourraient être attirés dans nos campagnes.

Les liaisons TGV sont en cours d'amélioration et c'est très positif, mais rien n'est fait pour aménager et sécuriser les liaisons sur les territoires ruraux qui restent les secteurs sur lesquels des actions doivent être initiées en priorité.

1.3. Dans le domaine du tourisme, la crise sanitaire a favorisé les destinations « vertes », c'est-à-dire à la campagne avec un tourisme de proximité. Même si cette tendance n'est pas inédite, elle s'est développée en 2021 avec la crise sanitaire et perdurera avec les crises économiques et climatiques. **Ce tourisme vert est nécessaire pour faire vivre les territoires ruraux**, très présents et actifs dans le Lot-et-Garonne. La tendance de fond va vers la pratique d'un **tourisme écoresponsable** qui cherche à préserver la biodiversité, même de la part des touristes étrangers, tels que les Britanniques, les Belges, les Néerlandais et les Allemands.

Il faut toutefois souligner que le département de Lot-et-Garonne possède des **atouts majeurs** à faire valoir dans ce domaine avec :

- 400 km de pistes cyclables ;
- 3 500 km de chemins de randonnée destinés aux randonnées pédestres, équestres ou cyclistes et VTT. L'ensemble des boucles et des GR est indiqué sur le site du Comité départemental du tourisme avec la possibilité de télécharger chaque circuit. Il est dommage qu'il ne soit pas plus pratique d'utilisation car aucune indication d'hébergement n'est fournie. Cela ne favorise pas le passage des pèlerins dans le département ;
- 200 km de voies navigables : le site est très convivial et offre une large palette d'offres de croisières. Des travaux sont en cours pour permettre d'augmenter le réseau de 120 km ;
- Cinq grands parcours de vélos routes offrent une large couverture du département : le canal des deux mers, la Vallée du Lot, les vélo routes de la vallée de la Baïse et du Dropt et enfin la « Scandibérique » qui permet de traverser le département (Eurovélo3). Le site est bien conçu et la brochure « carte vélo 2022 » offre une information complète pour ceux qui souhaitent organiser un séjour ou traverser le département par la « Scandibérique ».

1.4. Les zones rurales du Lot-et-Garonne sont isolées et mal desservies en matière d'accès aux transports publics et, de façon plus générale, pour tout ce qui touche la mobilité liée à la santé, aux commerces, loisirs... Cette situation touche de plus toutes les populations, quel que soit leur âge, présentes sur ces espaces ruraux. Il convient d'alerter les autorités (Conseil régional, Conseil départemental, EPCI, etc.) sur cette situation et de coordonner tous les services de transport pour harmoniser les services de transport public à l'échelle départementale. Le modèle de l'association CAR 47 a été jugé aussi intéressant à développer sur le département. Il s'agit de volontaires qui, sur leurs temps libres, conduisent les personnes nécessitant de se déplacer avec le véhicule de ces dernières. Quelques communes s'impliquent pour la mobilité de leurs habitants les plus vulnérables par la présence de minibus ou la mise à disposition d'un véhicule. Elles pourraient constituer un relais de valeur sur les territoires isolés.

1.5. Les populations vulnérables regroupent les jeunes de 16 à 25 ans (avec ou sans emploi), les personnes en situation de précarité, les seniors âgés de 60 ans et plus et les personnes en situation de handicap visible ou invisible. L'évaluation de leurs besoins et freins à la mobilité a essentiellement été estimée en fonction de leurs capacités propres : avec ou sans permis, à mobilité réduite, en incapacité de maîtrise physique ou parfois mentale, isolement en campagne, etc. Ces situations se rencontrent dans les territoires ruraux mais aussi selon la nature des services de transport public organisés, en plein secteurs urbains et de façon moins prononcée.

1.6. Plusieurs **exemples positifs** ont été présentés avec :

- d'une part, l'exemple de l'organisation de la Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois (CAGV) qui par des bus, vélos, et le transport à la demande (TAD) en territoire rural, offre un service gratuit aux administrés tout en restant en équilibre financier ;
- et d'autre part le fonctionnement de l'association CAR 47 présenté au point 1.4.

L'objectif de cette réflexion est d'étudier ces 2 cas pour une homogénéisation de ces types de service sur tout le département.

1.7. **Pour les personnes à mobilité réduite**, actuellement, il n'existe pas d'équipements de type vélo monopousseur (annexe 2) pour les Personnes à mobilité réduite (PMR) qui pourraient permettre aux proches des malades de partager un moment de convivialité sur les voies vertes du Département, qui offrent pour les habitants et touristes des pistes de déplacements doux, sécurisés et aussi sportifs. De plus, l'accessibilité au réseau de transport pour les personnes en situation de handicap ou/et âgées doit s'améliorer car la mise aux normes des arrêts de bus pourrait se structurer avec un financement à hauteur de 50 % du coût hors taxe des travaux nécessaires. Toutefois, le cas de **bus à équipement hydraulique** sur Bordeaux qui **s'adaptent à la hauteur du trottoir**, pourrait aussi être étudié pour éviter des investissements dans des travaux de voirie trop importants. Globalement, la consolidation du dossier « mobilité douce et solidaire » à l'échelle départementale doit être portée par tous les acteurs de ce dossier.

1.8. Une **absence d'information et de communication sur les transports disponibles** pour connaître la méthode de déplacement la plus adaptée à chaque cas de figure, pour aller du point X au point Y et à des horaires définis. A part la communication des EPCI dites Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), valable sur les territoires correspondants, il n'existe pas un plan global de déplacement sur le département puisque tous les EPCI n'ont pas pris cette compétence et que celles qui sont AOM ne se coordonnent pas entre elles.

1.9. La **circulation de bus pratiquement vides** interpelle les membres du Conseil consultatif citoyen. En effet, les Autorités organisatrices de la mobilité maintiennent un service surdimensionné par rapport à la réalité des besoins. Ce cas est peu fréquent mais doit être pris en compte. L'utilisation de **minibus** devrait permettre des économies de carbone ainsi que financières.

Ces constats menés à partir des retours d'expériences des membres du Conseil consultatif citoyen sur leurs territoires respectifs, a permis de mettre en évidence l'importance du rôle des acteurs de la mobilité dans la prise en compte d'éléments jugés prioritaires.

Dans un deuxième temps, le Conseil consultatif citoyen a réfléchi aux propositions à présenter mais le temps a manqué pour les étudier précisément. Elles feront l'objet d'une présentation dans le chapitre suivant, avec un classement par ordre de priorité débattu en séance plénière.

II - LES PROPOSITIONS

Madame Sophie Borderie, Présidente du Conseil départemental a souhaité des « actions concrètes, ambitieuses et novatrices » pour développer les mobilités douces. Pour cela, la Présidente a demandé aux membres du Conseil consultatif citoyen d’être « inventifs et audacieux » pour répondre aux enjeux de la mobilité dans un territoire rural qui se doit d’être plus attractif et de répondre à l’urgence climatique et sociale.

Sur la base des constats effectués, les membres du Conseil consultatif citoyen réunis au sein de quatre groupes de travail, ont élaboré les propositions suivantes :

2.1 – Thématique 1 : Répondre aux nouveaux usages des mobilités douces

Les membres du Conseil consultatif citoyen ayant travaillé sur cette thématique, ont veillé à construire une palette d’actions opérationnelles tout en visant la recherche d’une équité territoriale sur tout le Lot-et-Garonne.

2.1.1. Améliorer la sécurité en développant les voies dédiées aux vélos et aménager un maillage réservé aux vélos. Il faudrait créer une réelle « culture du vélo » à l’image des pays nordiques et des villes telles qu’Amsterdam. Aller au travail ou faire ses courses à vélo doit devenir possible, pratique, économique, bon pour la santé et surtout sans danger ! Outre le besoin de sécuriser les voies de circulation des vélos, il est aussi nécessaire d’établir comme pour le brevet de sécurité routière (BSR), une **formation** dans les collèges **pour une maîtrise de l’utilisation du vélo, de la trottinette...** par les jeunes (connaissance du code de la route, sensibilisation au port des gilets de signalisation, port du casque et des gants, etc.). Cette démarche pourrait aussi être menée avec des adultes par d’autres interlocuteurs que l’Education nationale, pour leur faire réapprendre les bons réflexes de sécurité.

2.1.2. Tout projet de route, chemin rural, ou de nouvelles infrastructures doit être conçu **avec une piste cyclable sécurisée**, tout en intégrant la protection de la biodiversité grâce à des aménagements simples.

2.1.3. Une **billetterie unique pour l’ensemble du Lot-et-Garonne** apparaît comme nécessaire, car il faut mutualiser les moyens de transport sur le département. En effet, de nombreuses organisations existent et les services fonctionnent bien. Toutefois, afin de faciliter la compréhension et la communication de ces services, il faudrait regrouper les différentes plateformes en une seule qui rassemblerait l’ensemble des informations sur les mobilités douces disponibles selon les besoins de l’usager.

2.1.4. Il faut **diversifier les offres de transport** comme ce qui se fait sur Marmande et Villeneuve-sur-Lot, en tissant un lien entre voiture/train ou bus/trottinettes ou vélo par des aménagements simples et efficaces. Le système de garage à vélo à la gare d’Agen est très pratique et doit inspirer d’autres initiatives qui faciliteraient l’intermodalité des moyens de déplacement dans le département.

2.1.5. Le **développement d’une offre de transport par bateau** sur le canal ou certaines rivières, avec un système de navettes qui relieraient par exemple, Bon-Encontre au centre-ville d’Agen ou Bias au centre-ville de Villeneuve, etc. Tous les moyens sont bons pour diminuer l’utilisation des voitures pour les petits trajets et améliorer la vie quotidienne des habitants par la baisse des émissions de polluants.

2.1.6. Création et développement d’une « culture du respect » entre usagers de la route, cyclistes et piétons sans opposer les uns aux autres, à travers des concours, appels à projets, etc. Ainsi, une large campagne d’information avec des slogans ou des mises en situation, ciblant toutes sortes d’usagers de la route, participerait à changer les mentalités et à modifier (voire pacifier) les rapports entre les usagers.

2.1.7. La méconnaissance des offres de transport (doux et moins doux) à l'échelle du département est réelle. Une **communication adaptée** telles que des **campagnes d'information** par voie d'affichage, de publicités sur les écrans dans les villes, d'articles dans la presse locale, d'interventions en milieu scolaire sont nécessaires. Il faut mener des actions dans chaque entreprise, établissement scolaire, mairie et tous les lieux où se trouvent les usagers potentiels pour les informer et les encourager à utiliser les mobilités douces.

2.1.8. Pour attirer les adolescents et les jeunes, la mise au point d'un petit programme calculant le **bilan carbone** du bus emmenant les scolaires à leur école, pourrait les motiver dans une utilisation plus poussée du vélo.

2.1.9. Pour un aspect pratique lors de l'utilisation de vélos pour se rendre à son travail, les **entreprises et employeurs** doivent être impliqués pour des **aménagements dédiés** afin que les salariés puissent garer leurs vélos ou trottinettes en sécurité (afin d'éviter les risques de vols et dégradation) et bénéficier d'équipements pour se changer, se doucher, déposer leurs casques ou matériels en sécurité. Un avantage forfaitaire financier versé à l'employé pourrait aussi le convaincre d'utiliser cette mobilité douce. Un concours inter-entreprises pourrait être lancé pour favoriser cette démarche avec la communication correspondante.

2.1.10. Construction d'un **plan vélo sécurisé** en partenariat avec les habitants des villes. Un maillage de toutes les voies de circulation et des différents moyens de transport doit être établi en associant les usagers dont les réels besoins et priorités ne sont pas forcément connus de nos « élus ». Impliquer les personnes concernées est le seul moyen de faire en sorte que le potentiel déjà existant soit vraiment utilisé et amélioré.

2.1.11. Rendre plus **performant le système de covoiturage** par la multiplication des aires de covoiturage dans les territoires ruraux actuellement mal desservis et favoriser leur sécurisation pour faciliter la mobilité de tous, même à la limite du milieu urbain – simplifier tout en règlementant l'usage du covoiturage afin de sécuriser au maximum les usagers (conducteurs et passagers), ce qui attirerait une catégorie d'usagers plus vulnérables telles que les personnes âgées.

2.1.12. Associer tous les acteurs des déplacements doux (à vélo et/ou trottinettes), afin de tisser le lien entre ceux qui les vendent, qui les mettent à disposition, qui les réparent, ... Le milieu de l'insertion sociale peut réaliser des ateliers participatifs de réparation de vélos et cela pourrait alors créer du lien social, en plus du service d'entretien des vélos ou trottinettes.

2.1.13. Pour renforcer l'attractivité des territoires, il faut développer ce que l'on appelle la **mobilité inversée** : les épiceries itinérantes, les initiatives du style « Coiff' Mobile », ainsi que les mouvements citoyens et solidaires tels que « Bouge ton Coq ». En effet, le problème de la relocalisation des services dans les localités rurales est lié aux questions de mobilités. Pour limiter les déplacements en voiture individuelle vers les villes (Agen, Marmande, Villeneuve-sur-Lot), il faut revitaliser les territoires et relocaliser les épiceries, les cafés, maisons France services, créer des écoles et des collèges.

2.1.14. Développer dans le schéma de **communication sur le rôle des « Maisons France services »**, leur mission d'accompagnement des usagers sur la réservation d'un transport, afin de trouver une solution adaptée à leurs besoins.

2.1.15. La **dé-mobilité** apparaît aussi comme une solution possible et pertinente dans certains cas très ciblés comme la téléconsultation médicale, la formation à distance *via* des campus ruraux, l'accès à la culture temporaire de type « micro-folies » animée par le milieu associatif, etc. Sa mise en œuvre peut être programmée dans le temps pour toucher en priorité les zones rurales avec l'appui des collectivités concernées.

2.1.16. Pour une organisation des transports en milieu rural destiné à des sites isolés du département, le développement du **Transport à la demande** (TAD) permettrait de répondre à un besoin isolé de déplacement programmé ou rapide.

2.1.17. Pour les jeunes actifs sans permis et les entreprises qui ont du mal à trouver de la main d'œuvre, la **mutualisation d'un bus** par les entreprises concernées pour effectuer le ramassage des travailleurs, pourrait convaincre encore plus de candidats.

2.1.18. Au-delà des difficultés physiques et financières, il convient de ne pas oublier les **difficultés psychologiques et morales liées aux déplacements** (ex : peur de prendre le train, peur de conduire). Il faut donc être capable de dédramatiser/déconstruire la crainte du jugement (juste parce que j'ai peur) et se rendre compte que c'est normal et qu'on n'est pas seul dans ce cas. La possibilité de développer un accès à des « coachings » auprès des usagers. Au-delà des projets de mise en œuvre de diverses politiques locales de mobilité, les moyens doivent être mis au service de **l'ANIMATION des dispositifs**.

2.1.19. En territoire rural, il est difficile de se déposséder de son véhicule, considéré par la quasi-totalité des usagers comme étant la meilleure solution car la plus pratique, plus confortable et moins contraignante. Plus généralement et au-delà des solutions de transport apportées, il est nécessaire d'**accompagner ce « changement de mentalités »** et de porter à connaissance de tous, les différentes solutions existantes ou en cours d'expérimentation.

2.1.20. Mise à disposition de véhicules électriques moyennant une petite participation ou un abonnement. Cela permettrait aux personnes isolées de rester autonomes. Cette solution existe et rencontre un certain succès dans certaines régions.

2.1.21. L'utilisation de grands bus d'une centaine de places sur certains circuits interpelle donc les membres de Conseil consultatif citoyen. Leur remplacement avec une réorganisation du service par des **minibus** d'une vingtaine de places, pourrait alléger le bilan carbone de ces circuits et faciliter la mise en œuvre du TAD. En effet, les autorités organisatrices de la mobilité pourraient alors structurer des **circuits de ramassage** sur les **périphéries des grandes villes**.

2.1.22. La **remise en fonction du train** sur certaines lignes comme celles de Agen-Auch-Condom ou Agen-Villeneuve-sur-Lot, permettrait de limiter le nombre des bus effectuant ces liaisons avec un bilan carbone non négligeable. A défaut, l'utilisation de **bus fonctionnant avec des énergies renouvelables** (tests en cours dans certaines agglomérations) permettrait de résoudre ce souci de bilan-carbone.

En matière de tourisme, les propositions émises sont variées :

2.1.23. Etablissement d'un schéma départemental du tourisme vert en Lot-et-Garonne avec des actions phares sur les rivières (sport loisir pêche, biodiversité, richesse de qualité, etc.), les paysages (histoire et développement), son agriculture et ses saveurs, sa joie de partager (foires, soirée en villages, repas gourmands, etc.) et des loisirs diversifiés ouverts à tous (équestres, pédestres, cyclistes, VTT, etc.).

2.1.24. Tourisme : création d'une banque de données exploitables mise à la disposition des touristes et des investisseurs, listant les sites touristiques, les hébergeurs, les canaux navigables, les routes cyclables, les circuits pédestres et équestres, les campings, les hébergeurs, les offres de service, les sites où les panneaux solaires peuvent être installés, les bornes de recharge électrique, etc.

2.2 – Thématique 2 : Contribuer aux mobilités solidaires

Dans ces ateliers, il a été convenu de déployer une pluralité de réponses « mobilités » à mettre en œuvre pour répondre à la diversité des besoins dans l'optique d'agir sur le « savoir bouger » et le « pouvoir bouger ». Ainsi l'orientation vers une gouvernance partenariale sur la base du volontariat, pour piloter, suivre et ajuster la mise en œuvre des actions a été retenue pour consolider les objectifs fixés à l'échelle régionale, départementale ou locale, avec une attention particulière portée à l'implication des usagers et des acteurs économiques.

2.2.1. Au vu du constat porté sur l'organisation des transports publics sur le Lot-et-Garonne, il apparaît nécessaire de coordonner l'ensemble des Autorités organisatrices des mobilités (AOM) pour garantir l'existence de solutions fiables et homogènes pour les déplacements des habitants. Il est donc proposé de :

► **demander au Département** de se positionner **entre la Région et les EPCI** pour **harmoniser les réseaux** de transport et convaincre les territoires sans compétence dans ce domaine de la prendre pour l'exercer en harmonie avec les autres.

► créer à l'échelle du Département, **un numéro d'appel unique pour guider les personnes sur les modes de déplacements utilisables, couplé avec la mise en place d'un site Internet** présentant à l'échelle départementale les réseaux existants de transport avec une communication autour des nouveaux services mis en place et un lien vers le site MODALIS de la Région (<https://transports.nouvelle-aquitaine.fr>) afin de faciliter son acquisition par les Lot-et-Garonnais. L'organisation d'une billetterie unique est nécessaire. Il faut mutualiser les moyens de transport. De nombreuses organisations existent de façon efficace mais il faut regrouper les différentes plates-formes en une seule qui rassemble les informations sur les mobilités douces disponibles selon les besoins.

2.2.2. Sur le même principe que l'opération des « voisins vigilants », le lancement d'une **association des « voisins aidants »** permettrait de répondre au soutien des personnes âgées et/ou en situation de handicap dans les territoires ruraux. En effet, dans ces territoires il est nécessaire de monter un service à plusieurs niveaux. La mise en place du transport à la demande (TAD) pourrait être généralisée à terme à l'ensemble du département, afin d'apporter une réponse aux déplacements des personnes. Toutefois, cette organisation risque d'être vite saturée car les moyens de transport public existants actuellement sont très réduits.

L'association des « voisins aidants » pourrait constituer une deuxième **opportunité de transport dans les territoires ruraux**. Ses actions seraient en priorité orientées vers le maintien du lien pour rompre l'isolement des personnes âgées, avec la mise en place d'un accompagnement aux courses, la participation à des promenades, sorties, activité, etc. Cette action pourrait être coordonnée en partenariat avec les mairies qui ont connaissance des personnes vulnérables qui nécessitent un accompagnement au sein de leurs territoires. Le volontariat constituerait la base des actions de l'association avec un financement possible à étudier entre la commune et le Département. L'exemple de l'association CAR 47 composée de retraités volontaires qui conduisent le véhicule des personnes âgées et les accompagnent pour aller à des rendez-vous ou faire des courses, etc. constitue un bon exemple qu'il faudrait essayer d'étendre.

2.2.3. Pour les **personnes en situation de handicap**, le transport à la demande (TAD) étendu à l'ensemble des EPCI répondrait aussi à ces besoins avec les mêmes limites de succès.

Pour les **activités de loisirs accompagnées**, la mise à disposition de vélos à assistance électrique monopousseur, trottinettes adaptables, vélos à bras... (voir annexe 2) par les AOT, permettrait aux personnes à mobilité réduite de se promener ou se déplacer ensemble avec leurs familles ou leurs aidants. Une réflexion pourrait être lancée pour associer dans la mesure du possible, les associations rénovant des vélos dans le département qui pourraient se charger de l'entretien de ces vélos spécifiques.

Soucieux de **l'aspect financier des propositions**, il a été noté dans cet atelier que les aires d'intervention du soin et celles des loisirs sont attribuées à deux entités : d'une part aux professionnels du soin financés

par la Sécurité sociale, et d'autre part aux EPCI AOM qui les organisent et les financent à partir de la fiscalité « Versement Mobilité » prélevée. De plus, l'étude du **fonctionnement des bus bordelais** équipés d'un outil hydraulique, leur permettant de se mettre au niveau des trottoirs quelle que soit leur hauteur, permettrait de faire l'économie des travaux nécessaires à la mise aux normes des arrêts de bus.

2.2.4. Le défaut d'information sur les transports publics est criant. La **réalisation d'une information ciblée** sur les aides à domicile, sur les personnes vulnérables des communes (plans « canicule », plan sécheresse, etc.) et les autres destinataires intéressés par le Département et l'EPCI, permettrait lors de l'organisation d'une journée découverte annuelle de faire découvrir l'offre de transport existante.

2.2.5. De façon à limiter le bilan carbone des véhicules des professionnels apportant des soins aux personnes vulnérables et en raison des coûts actuels relativement prohibitifs des véhicules électriques, le **prêt régulier de véhicules électriques aux soignants et aidants**, les encouragerait à utiliser un véhicule « propre » dans le cadre de l'exercice de leur activité et peut-être un vélo dans leur espace privé.

2.2.6. Les communes sont des partenaires incontournables dans les territoires ruraux, pour favoriser les déplacements des jeunes isolés comme des personnes âgées. La **mise à disposition de véhicules sans permis par les mairies** aux jeunes titulaires de leur BSR ou aux personnes âgées vulnérables permettrait de maintenir le lien social au cœur des campagnes.

2.2.7. Aspect personnes âgées : l'accueil dans les Marpa nécessite un entretien du niveau cognitif de ses résidents. Par l'organisation de sorties et d'activités, le maintien du contrôle du cognitif est favorisé. La période de confinement du Covid par l'enfermement des résidents, a été terrible pour eux. **La mise en place d'un financement de minibus électriques** pour les Ehpad permettrait de faciliter le maintien d'un niveau cognitif idéal. L'appui de la commune aux animations et sorties facilite aussi le maintien du contact social par le passage régulier d'enfants, d'animaux, etc.

Les autres points liés à la communication, la diversité des modes de transport, l'économie carbone de ces derniers ont été débattus aboutissant à des propositions déjà évoquées au chapitre 1.

L'ensemble de ces propositions a été rédigé en concertation avec les membres du bureau du Conseil consultatif citoyen puis a été validé lors de la réunion plénière du 20 octobre 2022 par le Conseil consultatif citoyen.

III - CONCLUSION

Le Conseil consultatif citoyen espère avoir répondu à la demande de Mme Borderie, Présidente du Conseil Départemental, concernant sa participation à l'élaboration du futur « Plan Routes et Déplacements du Quotidien ».

Au sein des différents ateliers, nous avons pu réfléchir et partager nos idées afin de faire du Lot-et-Garonne un modèle en matière de mobilités douces et solidaires et un département capable de relever les défis imposés par un contexte environnemental et économique particulièrement difficile.

Le présent rapport souligne la nécessité de faciliter les déplacements des habitants autant en milieu urbain que rural, tout en encourageant l'utilisation de moyens de transport à faible émission de carbone. Il insiste aussi sur l'urgence de multiplier et sécuriser les voies piétonnes et cyclables. Enfin, il est important de briser l'isolement des habitants éloignés des centres urbains en développant ce qu'on appelle « la mobilité inversée ».

Nous sommes convaincus que ce soit aujourd'hui ou dans l'avenir, le département de Lot-et-Garonne possède tous les atouts pour devenir un département modèle en matière de démocratie citoyenne et de développement durable. Il faut néanmoins veiller à préserver l'équilibre fragile du territoire départemental, actuellement menacé par l'inflation des prix et la pénurie de produits de la vie quotidienne.

Le charme de ses paysages verdoyants, l'équilibre préservé entre tissus urbain et rural, sa douceur de vivre, son dynamisme touristique et gastronomique, son ancrage agricole et le dynamisme économique du département du Lot-et-Garonne doivent être les piliers de son évolution, telle que décrite dans les diverses propositions de ses citoyens, à travers le travail du Conseil consultatif citoyen.

Aussi par son action sur le terrain et ses nombreux relais, le Département, peut s'intégrer de façon originale dans le nouveau tissu créé par la loi LOM pour favoriser les déplacements doux et solidaires des habitants du Lot-et-Garonne. Coordonner, développer, favoriser les actions menées par les EPCI, la Région et les associations est essentiel pour obtenir un service de qualité accessible et adapté pour tous les Lot-et-Garonnais.

Les membres du Conseil consultatif citoyen remercient le service de la « participation citoyenne » du Département pour l'organisation des diverses réunions, pour son soutien et pour l'apport des documents qui nous ont permis d'enrichir nos connaissances. Nous remercions également la direction en charge de l'aménagement du territoire, des infrastructures et de la mobilité et son vice-président, Daniel Borie, pour la présentation du travail déjà engagé et des objectifs du plan « Routes et déplacements du quotidien ».

Nous ne doutons pas que nos propositions feront l'objet d'une attention particulière et espérons que certaines d'entre elles seront retenues de façon à faciliter et améliorer la mobilité et donc la vie quotidienne des Lot-et-Garonnais.

ANNEXES

Annexe 1 : SEMAINE DE LA PARALYSIE CEREBRALE du 3 au 8 octobre 2022 à Villeneuve-sur-Lot

Trois rencontres successives, organisées par l'association « Lola & Cie » se sont tenues sur le thème de la paralysie cérébrale sur la commune de Villeneuve-sur-Lot du 3 au 8 octobre 2022.

Cette semaine s'est terminée par la conférence gesticulée de Magali CAZIN, intitulée « Pas d'bras, pas d'chocolat ! ».

Une quarantaine de personnes s'y sont retrouvées pour un débat autour d'un « spectacle » offert par une maman de l'association « Tom Enfant Phare », au centre culturel de Villeneuve-sur-Lot.

Cette conférence nous a fait partager son parcours compliqué, fatigant, usant pour élever son enfant atteint d'une maladie lysosomale. Une histoire instructive, où les traits d'humour, les expériences compliquées, l'émotion se sont succédé, avec en trame, la façon dont les parents de ces enfants sont souvent abandonnés, peu ou mal accompagnés.

Il faut remarquer qu'aucun élu n'avait fait le déplacement pour y assister, d'où un sentiment d'abandon encore plus fort.



Cette conférence présentait l'impossibilité pour les parents d'enfants concernés par certaines maladies orphelines telle que la VML, de recevoir aide, conseil, soins... de façon correcte dès l'annonce de la maladie, souvent trop tardive, de sa gestion avec des soins à organiser et des aides trop ponctuelles et qui se retrouvent seuls face à la gestion des besoins de l'enfant, de ses médicaments, de ses soins, de ses vacances...

Bien sûr, les parents face à cette problématique, divorcent. Le plus souvent, la femme abandonne son travail et prend en charge son enfant avec des compétences de secrétaire, de taxi, de kinésithérapeute, d'infirmière, de médecin, de coordinatrice, d'aide-soignante, d'administratif... qu'elle développe sans le versement du salaire correspondant.

Seul réconfort possible, l'adhésion à une association de parents concernés par un enfant avec la même maladie, qui s'occupe de recherche scientifique et de financement, d'offrir enfin de vraies vacances aux parents et enfants et qui tisse le lien qui permet d'avancer malgré l'absence de prise en charge par la sécurité sociale.

Cette conférence a permis de lancer le débat dans la salle avec des réactions vives des personnes en fauteuil ou avec des troubles de l'autisme, de parents de l'association "Tom enfant phare" qui ont confirmés la situation décrite par la conférence. Les problèmes d'accessibilité des communes, transport, piscines, a été posé comme un axe qu'il faudrait vraiment développer. Le cas des réponses des MDPH a été aussi souligné avec le renvoi systématique des enfants vers des structures déjà trop pleines, qui bloque alors les parents en tant qu'aidant dans la gestion des soins de l'enfant...

Annexe 2 : PRESENTATION DU VELO MONOPOUSSEUR

Un concept hybride

Le Monopousseur forme, avec un fauteuil roulant ordinaire lui servant de train avant, un combiné séparable en un instant sans nécessiter de transfert de fauteuil ; une sorte de demi-vélo qui s'adapte à l'arrière du fauteuil de la personne handicapée et qui permet à l'accompagnateur de pédaler.



Un acteur de la vie quotidienne

Les roues du Monopousseur® tournent partout dans le monde. C'est à travers des événements tels que le téléthon qu'il fait ses preuves mais également au quotidien, en rendant autant de services qu'il offre de plaisir.

Un défi relevé et entouré

Le Monopousseur est un appareil breveté, n°9006609. Il a été conçu pour ouvrir de nouveaux horizons... Et c'est parce qu'il résulte d'un véritable échange que l'ANVAR, association nationale pour la valorisation et l'aide à la recherche, a soutenu sa réalisation et qu'il a, de plus, reçu plusieurs premiers prix dédiés à l'innovation.

D'autres modèles à étudier

- Voiture électrique avec conduite en fauteuil



- Trottinette électrique adaptable au fauteuil



- Vélo à bras



Annexe 3 : LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES – RESUME

La promulgation de cette loi marque l'aboutissement d'une démarche engagée dès le début du quinquennat, à travers les Assises nationales de la mobilité afin d'écouter les attentes des citoyens et des territoires, et de construire un projet de loi en concertation avec l'ensemble des parties prenantes : collectivités locales, partenaires sociaux, entreprises du secteur, associations environnementales, ...

Cette loi transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. Elle constitue une réponse forte aux fractures et aux injustices que connaissent les Français et les territoires quant à leur accès aux transports, ainsi qu'une réponse à l'urgence environnementale.

Tout d'abord, la loi mobilités inscrit pour la première fois une programmation pluriannuelle des investissements, avec une priorité donnée à l'amélioration des transports du quotidien plutôt qu'aux grands projets. Ce sont 13,4 Md€ qui sont ainsi investis dans le quinquennat, une enveloppe en hausse de 40% par rapport à la période précédente, qui iront d'abord au mode ferroviaire.

La loi mobilités propose aussi davantage de solutions pour se déplacer plus facilement. Elle apporte de nouveaux outils aux collectivités territoriales pour qu'elles puissent partout s'emparer de leur compétence en matière de mobilité et proposer d'autres offres que le tout-voiture individuelle. La loi pose par ailleurs un nouveau cadre de régulation pour les services en free-floating tels que les trottinettes en libre-service, en donnant la possibilité aux collectivités locales de fixer un cahier des charges à respecter, ou encore pour le développement des véhicules autonomes.

Enfin, la loi mobilités engage les transports, premier secteur émetteur de gaz à effet de serre, sur la voie de la transition écologique. Elle inscrit la fin de la vente des véhicules à énergies fossiles carbonées d'ici 2040, un plan massif de déploiement de la recharge électrique ou encore la création de zones à faibles émissions dans les grandes agglomérations, pour limiter la circulation aux véhicules les plus propres et retrouver un air de meilleure qualité. La loi mobilités a été validée dans sa quasi-totalité par le Conseil constitutionnel. Pour certains articles ayant fait l'objet d'une censure (expérimentations de nouvelles solutions de mobilités en zone rurale, expérimentation du port de caméras piétons par les agents de contrôle dans les transports, libéralisation de la vente des pièces détachées automobiles, généralisation du dispositif d'attribution électronique des places d'examen du permis de conduire), le gouvernement étudiera la possibilité de les inclure dans de prochains véhicules législatifs.

« Cela faisait près de 40 ans, depuis la loi d'orientation des transports intérieurs en 1982, qu'on n'avait pas réformé aussi profondément les politiques publiques de transport. Après le temps des grandes infrastructures, nous ouvrons avec la loi mobilités une nouvelle page, qui entend apporter des réponses à tous les territoires et faire bénéficier au plus grand nombre des nombreuses nouvelles solutions qui émergent, pour que la mobilité soit plus simple, plus accessible et plus propre ».

« L'heure est maintenant à la mise en œuvre concrète de nouvelles solutions de mobilités dans tous les territoires. J'appelle les collectivités, en premier lieu les communautés de communes, à se saisir de ce sujet dès à présent comme de nombreux territoires qui sont déjà mobilisés. L'Etat sera à leur côté pour apporter son appui par des appels à projet et le soutien à la démarche France mobilités qui rassemble tous les partenaires de la mobilité ».

LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1)

NOR : TRET1821032L JORF n°0299 du 26 décembre 2019

Annexe 4 : LEXIQUE

AOM (ex AOT) : Autorité organisatrice de la mobilité (ex. autorité organisatrice du transport).

ASH : Aide sociale à l'hébergement versée par le Conseil Départemental.

EPCI : Etablissement public de coopération intercommunal de type Communauté de communes, Communauté d'agglomération, Communauté urbaine, Métropole.

EHPAD : Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes.

JORF : Journal officiel de la République Française.

LOM : Loi d'orientation de la mobilité de décembre 2019.

MARPA : Maisons d'accueil et de résidence pour l'autonomie.

MDPH : Maison des personnes en situation de handicap.

VML : Vaincre la Maladie Lysosomale. Les "maladies lysosomales" regroupent une cinquantaine d'affections handicapantes de l'enfant et de l'adulte dont le point commun est une déficience génétique induisant un défaut de fonctionnement au niveau du lysosome, organe cellulaire contenant des enzymes qui dégradent la plupart des macromolécules biologiques.

Scandibérique : c'est la partie française de l'EuroVelo 3 (programme d'aménagement de voie cyclable à l'échelle européenne sur 5 300 km), itinéraire reliant Trondheim (Norvège) à Saint-Jacques-de-Compostelle (Espagne), il couvre plus de 1700 km et traverse 20 départements, 4 régions et de grandes villes comme Paris et Bordeaux.

TAD : Transport à la demande.