

## « Bougez futé dans Royan Atlantique : le transport solidaire »

### Édito



Dans le prolongement des réflexions engagées sur la thématique « Bougez futé dans Royan Atlantique », le CODEV développe de nouvelles pistes de propositions sur le sujet spécifique du transport solidaire. La notion de mobilité solidaire revêt une grande diversité d'initiatives selon les territoires : offre de transports dédiée et accompagnement spécifique des publics dans l'utilisation des offres de transports, auto-école et permis de conduire solidaire, garage solidaire dans une logique d'insertion par l'économie, etc. Face aux multiples entrées thématiques possibles, le CODEV a fait le choix de traiter plus spécifiquement la thématique du transport solidaire.

### L'essentiel... en quelques mots

Il n'existe pas à proprement parler de définition du « transport solidaire ». D'ailleurs, derrière ce vocable, se cache selon les territoires une grande diversité d'initiatives et de projets. Pour autant, **quelques traits dominants permettent de caractériser à minima cette offre** de transport solidaire. Son objectif général est de faciliter l'accès à l'autonomie et la mobilité physique des personnes en apportant des solutions innovantes :

- réponse à des besoins spécifiques non couverts par les offres « classiques » de transports : faible fréquence de l'offre de transports publics en secteur rural, etc. ;
- réponse à des demandes de transports selon des horaires décalés (tôt le matin, tard le soir) que ce soit pour une activité professionnelle ou de loisirs ;
- réponse à des Publics spécifiques pour qui l'offre de transport collectif « classique » ou privée (taxi) ne peut constituer une réponse satisfaisante : publics socialement fragilisés ou psychologiquement empêchés qui n'iront pas vers les offres dites

« classiques » ;

- réponse à la volonté de certains publics qui, pour des raisons financières et/ou éthiques, souhaitent se tourner vers de nouvelles formes d'offres de transports tel que le covoiturage.

Tout autant que le service rendu de mobilité, le transport solidaire met largement en avant les notions de **lien social et/ou intergénérationnel ou encore de nouvelle façon d'envisager l'acte de consommer/se déplacer** autour de l'idée d'économie collaborative.

Sur le territoire de la CARA, quelques initiatives sont engagées par les communes (et leur Centre Communal d'Action Sociale) mais aussi par des acteurs associatifs tel Initiative Emploi Pays Royannais qui met à disposition des publics en insertion économique un parc de scooters.

Le CODEV s'attache ici à vous présenter quelques pistes de solutions concrètes qui mériteraient d'être expérimentées localement.

Pour contacter  
le CODEV...

contact@codev.agglo-royan.fr  
www.codev-royan-atlantique.fr

# Le transport solidaire : une palette d'outils possible et une grande pluralité d'acteurs pour l'organiser

## Initiatives

### Une palette d'outils pour organiser un service local de transport solidaire

Les formes de transports solidaires ne cessent de se diversifier et se structurer pour répondre à la diversité de la demande des populations :

- **Covoiturage** entre particuliers réalisé de manière informelle ou alors en lien avec la multiplication de sites dédiés : sites nationaux tels que Blablacar ou IDVroom mais également un fort développement de sites locaux (souvent développés à l'échelle des départements). Par ailleurs, les collectivités locales soutiennent et encouragent indirectement cette pratique de covoiturage avec par exemple la création d'aires de stationnement spécifiquement dédiés, la création dans les parkings des gares de places de stationnement préférentielles (les plus proches des quais) et gratuites. Par ailleurs, des études attestent même que des offres tel le covoiturage diminuent sensiblement les risques d'accident en raison de la responsabilisation du conducteur envers des personnes tiers.
- **Auto-partage** qui s'inscrit dans une logique plus large d'économie collaborative où ce n'est plus la propriété d'un bien mais son usage qui est sous-tendu par cette offre. Ici encore, de nombreux sites mettent en rapport des particuliers qui prêtent ou louent leur véhicule (OuiCar, Drivy, etc.). De nombreuses collectivités locales ont également investi ce secteur en favorisant ou en organisant elle-même la mise à disposition de certains véhicules (Autolib à Paris, Yélobobile à La Rochelle, AutoCool à Bor-

deaux, RégionLib en Poitou-Charentes, etc.). Selon la même logique, des initiatives portées par des collectivités locales mettent en partage des deux roues.

- **Initiative du type « Réso Pouce » qui répond à une demande de covoiturage spontanée** (et non plus anticipée comme c'est le cas pour le covoiturage classique) : signalétique spécifique à des « arrêts sur le Pouce » où le passager se place sur un arrêt avec une « fiche destination ». Un conducteur, muni du macaron Réso Pouce qui va dans cette direction voit le passager, s'arrête et l'amène avec lui. Cette



offre pourrait s'apparenter à une auto-stop sécurisé et a minima structuré.

- **Offre de transports spécifiques souvent organisée en secteur rural** à l'initiative de communes ou du secteur associatif en l'absence d'autres offres crédibles de transports solidaires.

## Une pluralité d'organisation possible des acteurs

Quelle que soit la forme de ce transport solidaire, il s'agit de répondre à deux enjeux majeurs pour la réussite de ce type d'offre de mobilité : Qui pour l'organiser ? Qui pour assurer concrètement l'offre de mobilité ?

- **Une offre publique.** Par exemple, la commune de Cozes engage une réflexion d'opportunité et faisabilité quant à l'utilisation d'un mini-bus qui pourrait transporter les habitants de sa commune voire des communes environnantes vers le centre-bourg le jour du marché hebdomadaire. Les services municipaux ou du CCAS assureraient complètement cette offre : réservation en appelant la mairie, transport assuré par du matériel et avec du personnel communal. Cette organisation a le mérite de la simplicité.
- **Une offre privée ou associative.** Via éventuellement un soutien financier public local, il s'agirait de s'appuyer sur un acteur associatif bien implanté et reconnu par les publics fragilisés pour organiser et assurer l'offre de mobilité.
- **Le partenariat public/privée-associatif.** Dans ce cas, la commune (ou son CCAS) assure une fonction de « centrale de réservation » ce qui permet au public d'être rassuré et « labellisé » les personnes qui transporteront les personnes. L'acteur associatif ou la personne privée assure quant à lui l'offre de mobilité sur la base d'une demande déclenchée par la commune.

Bénéficiaire émet une demande de transport (sur appel téléphonique ou accueil physique) auprès du secrétariat du CCAS ou de l'association en précisant le lieu de résidence et le lieu de destination, le jour et l'horaire de départ et de retour, ainsi que le temps d'attente éventuel.

Le secrétariat du CCAS ou de l'association juge la recevabilité de la demande et prend contact avec les chauffeurs disponibles.

Le secrétariat du CCAS ou de l'association confirme la prise en charge du trajet au bénéficiaire et l'informe des coordonnées du chauffeur.

# Le transport solidaire : quelques initiatives sur le territoire de Royan Atlantique mais des besoins qui demeurent importants

## Projets locaux

### Quelques initiatives existantes sur le territoire de la CARA

- Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la CARA ne traite pas de l'offre de transport solidaire tant dans son diagnostic que pour des pistes de progrès pour d'avenir.

- Toutefois, il est identifié quelques initiatives déjà existantes sur le territoire :

o Le travail important déjà engagé par l'association « Initiative Emploi Pays Royannais » qui à travers un Service d'Aide à la Mobilité « Mob d'emploi » loue une quarantaine de scooters à prix adaptés et sur prescription pour permettre

à des personnes disposant de faibles ressources de se rendre à un emploi ou à une formation.

o Un travail engagé par quelques communes et leurs CCAS (Royan, Saint-Augustin, Saujon, Saint Palais, Vaux) mais dont la nature et le volume d'intervention sont très diverses : bus communal pour transporter les personnes vers différents services publics ou privés (commerces, marché, offre de santé, etc.), financement par la commune de trajets en taxi pour accéder à des services particuliers (santé).

### Des besoins de mobilité encore importants à satisfaire

- Plus de 4 700 foyers du territoire de la CARA (soit 12%) ne disposent pas de voiture. Pour ces foyers, la nécessité de trouver une offre de transports est une nécessité, exception faite sans doute des foyers localisés dans le pôle urbain royannais.

- L'Analyse des Besoins Sociaux (ABS) réalisée par la CARA en 2013 souligne des besoins de mobilité encore importants à satisfaire pour certains publics pour lesquels l'offre existante n'est pas satisfaisante. Dans le cadre de cette étude, les publics fragiles interviewés, les élus et acteurs sociaux soulignent notamment :

o « Sur le territoire de l'Agglomération, la problématique de la mobilité comme moyen d'accès à l'emploi se

pose avec une grande acuité. Sur ce point, les individus résidant dans les zones les plus rurales –les secteurs Nord et Sud de la CARA- connaissent des difficultés plus importantes que les habitants du centre de l'Agglomération. »

o « Ce facteur décisif, d'abandon progressif de la conduite pour les personnes âgées, pose immédiatement la question de l'utilisation des autres modes de transports, comme les transports en commun ou les services de transports adaptés. Le Cara'Bus n'est que très peu utilisé par nos enquêtés. Cette inutilisation des transports en commun est bien souvent liée à leur inaccessibilité : les arrêts (la distance entre le lieu de départ ou de destination et le point d'arrêt, l'inexistence d'arrêt à certains endroits jugés clés pour les personnes âgées, la fréquence de l'offre de transport trop faible) et l'aménagement du bus (difficulté à monter et à descendre du bus, hauteur des marches). »



# Des expérimentations à développer et éventuellement à généraliser...

## L'intérêt d'une expérimentation sur le Sud du territoire de la CARA

- Il apparaîtrait intéressant de susciter du projet et soutenir les initiatives d'expérimentation dans certains secteurs spécifiques de la CARA, notamment dans le bassin de vie de Cozes pour plusieurs raisons :

o Territoire rural vaste dont le maillage urbain de commerces et services de proximité s'organise essentiellement à partir de 2 bourgs : Cozes et Mortagne. Complémentairement, la présence d'une multitude de villages ou d'habitats isolés complexifie l'accessibilité physique des habitants à ces deux bourgs.

o Une proportion significative de publics fragilisés (notamment de personnes âgées) dans l'accès à ces petits pôles urbains en raison de la faiblesse locale de l'offre de transports. Si cette offre existe, un public parfois réticent pour des raisons physiques ou des barrières psychologiques à utiliser les offres « classiques » (lignes régulières de la CARA ou du CD17, transport à la demande) et à faire les démarches nécessaires pour accéder à l'offre (démarches de réservation en ligne, démarche de réservation téléphonique avec un opérateur que l'on ne connaît pas).

- En ce sens, une offre de transport solidaire mériterait d'être testée :

o En mobilisant les communes et CCAS voire le tissu associatif pour assurer cette offre.

o En mobilisant les communes et CCAS pour organiser cette offre en prenant bien en compte que des réservations de transport solidaire totalement dématérialisées ne peuvent constituer une réponse satisfaisante pour certains publics.

## L'intérêt d'une expérimentation pour accéder à l'offre culturelle

- Il est pointé l'intérêt d'une expérimentation pour faciliter l'accès à une offre culturelle qui est souvent organisée en soirée (spectacles du CREA par exemple) et pour laquelle l'offre de transports en commun n'existe pas.

- Une initiative pourrait être proposée via la sollicitation des spectateurs en leur demandant s'ils souhaitent ou non être partie prenante (offre de transport ou demande de transport) dans une offre de transport solidaire pour de futurs spectacles.

- Un espace dédié à la mise en relation de cette offre et demande de transport solidaire pourrait ensuite être créé sur le site Internet de la salle de spectacles.

## Des expérimentations qui pourraient se généraliser et s'intégrer à une offre globale de transport

- Sur la base d'un bilan de quelques expérimentations concluantes, une éventuelle généralisation de l'offre de transport solidaire pourrait être promue sur l'ensemble du territoire de la CARA.

- Un outil (centrale de réservation, site Internet dédié, etc.) de mise en relation de l'offre et la demande pourrait être développé sur le territoire.

- Ensuite, cette offre de transport solidaire pourrait être intégrée à un guide local de mobilité permettant de disposer d'une « boîte à outils » complète de la diversité de l'offre de transports.



Crédit photo : Antoine Bigot / CARA



Crédit photo : Fotolia



Crédit photo : Fotolia