

Mobilité rurale dans le Pays de la Châtre en Berry

Compte rendu du focus group habitants

Mercredi 10 avril 2019



- 6 personnes ont participé au focus group habitants du Pays de la Châtre en Berry : des habitants de Saint Pantaire, Saint Chartier, Montchevrier, Montipouret et La Buxerette actifs et retraités, installés sur le territoire plus ou moins récemment. A noter que le hasard a fait que 4 d'entre eux se connaissaient déjà et que 2 participants (dont 1 n'ayant pas de voiture) sont venus ensemble en covoiturage.
- Ils ont eu connaissance de l'enquête par différents biais : formulaire au guichet de la mairie, affichage public... La difficulté à retrouver l'enquête en ligne a été soulignée, les collectivités n'ayant pas toutes communiqué sur l'enquête.
- Les participants du focus group ont été amenés à s'intéresser aux problématiques de mobilité par leur quotidien, leurs enfants, leur travail, ou l'augmentation de l'isolement (que ce soit lié à une réalité géographique ou à l'âge). Ils sont tous confrontés à des difficultés de déplacement : augmentation du budget pour se déplacer, peur du moment où l'on ne sera plus en capacité (physique) de prendre la voiture, offre de transports en commun limitée, manque d'alternatives à la voiture individuelle...
- La discussion a ensuite été menée selon les différents modes de déplacement possibles au-delà de la voiture individuelle : covoiturage, autostop organisé, transports en commun, vélo à assistance électrique.
- Pour le covoiturage, trois principaux problèmes ont émergé : tout le monde n'a pas accès aux plateformes de covoiturage car cela nécessite de se connecter à internet ; des plateformes comme blablacar fonctionnent au niveau national mais rien de connu ou d'efficace ne se substitue au niveau local ; il y a une difficulté autour de l'idée de partager les voitures et parfois les personnes déclinent les propositions. En réponse à ces problèmes, l'organisation d'une bourse d'échange participative ou de centralisation d'un système de covoiturage valorisé par les collectivités locales a été discuté, mais également des solutions alternatives comme des minibus (exemple du « pesero » au Mexique) ou des taxis à plusieurs. L'autostop organisé peut avoir un côté rassurant mais reste inquiétant lorsque l'on se déplace avec un enfant par exemple.
- Certains participants estiment qu'il faudrait pour organiser le covoiturage au niveau local une plateforme qui centraliserait le tout. Cette plateforme pourrait être portée par un organisme privé.
- Pour les transports en commun, la plupart des participants utilisent au moins parfois le réseau existant, mais ils observent que les bus sont surdimensionnés par rapport à leur utilisation. Des incitations et sensibilisations seraient nécessaires pour que la fréquentation augmente. Aujourd'hui, le fait que les transports scolaires ne soient pas ouverts à l'ensemble de la population est jugée comme une aberration à laquelle il faudrait vite remédier. Le manque de volonté et de priorité politique, par exemple par la disparition

des petits chemins de fer, a aussi été abordé. Les transports à la demande se révèlent important au quotidien, mais un meilleur maillage, des aménagements supplémentaires pour transporter plus facilement des bagages ou des animaux, et un accès plus facile à l'information (pour que l'information ne circule pas que par le bouche à oreille) sont des éléments d'amélioration qui ont été pointés. Par ailleurs, au vu du peu de passages de bus à horaires fixes, des bus pensés en fonction du marché et le partage des passages des cars scolaires pourraient contribuer à étoffer l'offre.

- Les vélos à assistance électrique peuvent être une solution pour certains déplacements quotidiens, et il est précisé que le vélo ne prend parfois pas beaucoup plus de temps que la voiture, sur de petits trajets. Néanmoins, il a bien été souligné que cela ne représentait pas une solution à tout : par temps de pluie, avec des enfants en bas-âge, en l'absence de routes carrossables ou sur des routes dangereuses, pour des personnes âgées, sa pratique reste parfois difficile. Le tarif des vélos à assistance électrique (vente ou location) est aussi un frein potentiel à son utilisation.
- L'idée de services mobiles comme autre moyen de répondre à des difficultés de déplacement a aussi été abordé : épicerie, cinémobile, médecins, bibliobus... La communication entre l'utilisateur et le service se révèle néanmoins essentielle pour que ces services puissent fonctionner et être connus du plus grand nombre.
- En mot de la fin, l'accent a été mis sur plusieurs thématiques : la complexité des frontières administratives et leur pertinence par rapport aux bassins d'emploi, la mutualisation (entre transport scolaire et pour adultes par exemple), l'instauration de taxis pour amener les gens à des services tout en créant de l'emploi, la nécessité d'avoir des politiques de mobilité ambitieuses au vu du contexte écologique.

Le constat global est qu'aucune solution ne peut convenir à tous. Il est nécessaire de travailler sur plusieurs modes de déplacement pour toucher le plus grand nombre : certains ne feront jamais de vélo, pour d'autres les transports en commun ne seront jamais assez efficaces, ou le covoiturage restreint trop la liberté de déplacement. Agir dans différentes directions permettrait de répondre aux attentes du plus grand nombre, à condition de mener des politiques ambitieuses.

En annexe : tableau récapitulatif des discussions