



Atelier Mobilité - Habitat

Mobilité active
Pour le développement de la
pratique du vélo
en Haute-Saintonge

- Document d'orientations -

Préambule

Ce document est destiné à attirer l'attention des décideurs locaux concernant les besoins, les attendus et les points de vigilance en vue de favoriser la pratique du vélo dans le cadre plus large du développement de la mobilité active, dans l'organisation du transport intermodal en Haute-Saintonge.

Les travaux de l'atelier Mobilité-Habitat ont été organisés sur trois temps :

- *Un temps de diagnostic et de repérage des enjeux prioritaires (rapport joint en annexe 1).*
- *Un temps de concertation des parties identifiées comme prenantes au développement de la pratique du vélo dans les usages quotidiens*
- *Un temps pour identifier les axes prioritaires et pistes d'actions dont la Communauté de communes et ses partenaires institutionnels pourraient se saisir.*

Ainsi ont été auditionnés ou questionnés des représentants des associations de Haute-Saintonge liées à la pratique du vélo (annexe 2), des représentants de la SNCF, des agents de la Communauté de communes de Haute-Saintonge ainsi que les employeurs de Haute Saintonge via les clubs d'entreprises. Un grand merci à chacun et chacune pour leurs réponses !

Les maires ont été sollicités par voie de questionnaire et à l'occasion de réunions dans les bassins de vie, afin d'avoir une vision plus précise de la place du vélo en Haute-Saintonge aujourd'hui, et d'imaginer celle de demain (synthèse en annexe 3). Merci à eux pour leurs précieuses contributions.

Nous espérons que ce support sera utile à l'émergence de projets en Haute-Saintonge, face aux enjeux de mobilité interne aux bassins de vie, et plus généralement de préservation de l'environnement.

Les objectifs sont multiples, outre les nécessités de se déplacer pour se former, travailler, accompagner, faire des courses, ... il s'agit aussi de problématiques sociales pour entretenir des relations, avoir des loisirs, accomplir des démarches administratives, être avec les autres, ainsi que des problématiques de santé publique avec les bien-faits de l'activité physique sur l'organisme et le mental.

Ici la mobilité active est appréhendée comme une alternative à l'usage de l'automobile ou comme une complémentarité, sans jamais les opposer es différents modes de transport. Une telle radicalité serait contre-productive dans nos territoires ruraux géographiquement étendus, et ouverts sur les proches agglomérations.

C'est donc bien dans la perspective de l'intermodalité que le Conseil de développement a orienté ses travaux sur la mobilité active, tout en prenant en compte les besoins en fonction des différentes pratiques cyclistes.

Bernard Lalande

Fabrice Maimbourg

Président

Animateur de l'atelier

Ce guide a été réalisé dans le cadre de l'atelier Mobilité-Habitat et validé en assemblée plénière du Conseil de développement le

Sommaire

Préambule.....	2
Sommaire.....	3
Synthèse des pratiques, caractéristiques et perspectives.....	4
Le vélo sports et loisirs	4
Le vélo domicile/travail ou déplacements quotidiens.....	4
Le vélo tourisme	5
Les opportunités de développement.....	6
Le contexte national.....	6
Les opportunités locales	6
Les recommandations du Conseil de développement.....	7
La Haute-Saintonge, douce et active.....	7
Les infrastructures	8
Sécuriser les usagers.....	8
Garantir les liaisons.....	9
Les équipements	10
Sécuriser le matériel.....	10
Assurer le confort de l'utilisateur.....	11
La valorisation.....	11
Conclusions.....	12

Synthèse des pratiques, caractéristiques et perspectives

Le vélo sports et loisirs

La pratique du vélo sur un plan sportif (compétition ou loisirs, en club ou en individuel), est relativement développée en Haute-Saintonge. Le nombre d'associations et d'événements sportifs dédiés en témoignent : plus de 38% des communes qui ont répondu au questionnaire du Conseil de développement accueillent de tels événements.

Toutefois, les associations notent une évolution dans les demandes : de moins en moins d'enfants s'inscrivent pour le cyclisme de route dans des clubs. A contrario, le cyclo-cross, lui, se développe. Les associations interrogées estiment que la dangerosité des routes explique en grande partie ce phénomène. Elles souhaiteraient pouvoir proposer des activités mixtes, routes et chemins, en toute sécurité à leurs adhérents.

La pratique loisirs hors club, principalement pratiqué les week-ends et lors des congés annuels, reste limitée dans son développement. Elle concerne encore une partie peu élevée de la population et reste confinée à une dimension intra-territoire (contrairement au vélo-tourisme).

Les distances entre deux pôles d'attractivité, relativement longues dans nos territoires ruraux, ne suffisent pas à expliquer cette faible activité, d'autant que le paysage de la Haute-Saintonge offre des occasions de découvertes tant par le patrimoine bâti que naturel.

Le vélo domicile/travail ou déplacements quotidiens

Il convient de ne pas s'arrêter à l'idée, relativement tronquée, que dans nos territoires ruraux les services et bassins d'emplois sont trop éloignés des zones d'habitat pour favoriser les déplacements à vélo.

La pratique n'est en effet pas beaucoup plus répandue au sein de territoires moins ruraux, où des points d'attractivité sont rapprochés. L'exemple de Jonzac le démontre, l'activité du vélo y est encore faible (excepté par les curistes).

En revanche l'impossibilité de se déplacer à vélo en toute sécurité, que ce soit pour une simple balade ou pour se rendre dans un lieu de services ou d'activité, constitue un frein réel.

D'une manière générale, nos communes ne sont pas adaptées pour les mobilités autres que la voiture individuelle. Elles ne le sont pas plus pour les personnes à mobilité réduite que pour les vélos.

En outre les seules voies de communication Est/Ouest du territoire sont routières, alors que la dorsale Nord-Sud peut être assurée par le ferroviaire.

Pourtant, de nombreuses populations peuvent être concernées par un complément de mobilité active, celle-ci ne pouvant toujours être exclusive pour les raisons ci-dessus citées.

- Les scolaires

Les parents ne sont pas assez rassurés pour permettre à leurs enfants d'aller jusqu'à leur établissement à vélo. Clairement, la sécurité routière est un frein à cette pratique par les jeunes.

Or le ramassage scolaire mis en place par la région, en car, ne prend pas en charge les enfants travaillant à moins de 3km. Cela signifie que les parents les conduisent en voiture...

– Les entreprises

Selon les données INSEE 2018, près de 29% des actifs ayant un emploi résident dans la commune de leur lieu de travail. Une donnée de 4 points en baisse par rapport à 2013 et dont la tendance serait à l'accentuation en raison du marché immobilier.

A ce potentiel de déplacement à vélo, il faut ajouter que la majorité des entreprises sont dans un rayon de 5km autour des centralités, ce qui peut donner des perspectives de développement en intermodal mobilité active/ferroviaire ou covoiturage.

Or, l'Institut fait apparaître le véhicule individuel comme moyen de transport le plus utilisé sur le territoire, avec une baisse de l'utilisation des mobilités actives constatées en 2018. Ces données pourraient toutefois avoir évolué du fait du développement au niveau national des vélos et trottinettes électriques depuis deux ans. Le vélo ne constitue en 2018 que 0.9% des trajets domicile-travail, 2% en 2016.

Ces données sont confirmées par les réponses des entreprises au questionnaire adressé par le Conseil de développement via les clubs d'entreprises. L'exploitation des 30 réponses reçues, met en exergue un taux faible de 1 à 2%, selon les entreprises, de salariés prenant le vélo occasionnellement. A noter que sur les 1103 salariés de ces entreprises, un seul prend le train occasionnellement pour venir travailler.

Sachant que, d'après une enquête CEREMA 2020, un déplacement à vélo dure 18 min en moyenne (19 en voiture, 14 à pieds), à raison de 24km/h pour un déplacement en vélo à assistance électrique, la distance parcourue est de plus de 7 km. Or, selon cette même enquête, en milieu rural la moitié des déplacements quotidiens font moins de 5 km.

Parmi les 30 entreprises qui ont répondu au questionnaire précité, seules deux d'entre elles annoncent une distance minimale de plus de 7 km parcourue par leurs salariés pour venir travailler. Nous ne disposons pas à ce stade d'information sur le nombre de salariés qui habitent à moins de 7 km, mais cela laisse quand même envisager un potentiel de développement important pour la mobilité active.

On constate donc un potentiel de développement important sur les trajets quotidiens, tant pour les scolaires que pour les entreprises.

Le vélo tourisme

Le vélo-tourisme à vélo constitue un atout à développer pour le développement local. Un vélo-touriste dépense en moyenne 68 euros dans l'économie locale par jour, contre 55 euros pour un automobiliste.

Or les statistiques de fréquentation attestent de la dynamique de croissance de cette pratique dès lors que les infrastructures et équipements sont mis en place.

A titre d'exemple, la fréquentation de la VR 80, appelée Canal des deux mers, qui traverse une partie du territoire de la Haute-Saintonge, est en nette hausse (+6%). Cette augmentation est principalement liée à l'activité de juin à août (38%).

Alors que 23% des communes qui ont répondu à l'enquête du Conseil de développement déclarent être traversée par un itinéraire cyclable, 57% pensent que la Haute-Saintonge pourrait bénéficier de l'engouement pour le vélo-tourisme, sous réserve de répondre aux besoins de sécurité et de mettre en œuvre un plan de communication et de valorisation du territoire et de ses richesses patrimoniales et naturelles. Des analyses partagées par le Conseil de développement.

Les opportunités de développement

Le contexte national

Outre les enjeux relatifs à la préservation de notre environnement et à la décarbonation de nos activités, la mobilité active répond aussi à un enjeu de santé pour l'individu par la pratique d'une activité sportive quotidienne plus ou moins dense en fonction des capacités de chacun. A titre d'exemple, les risques d'AVC sont divisés par 2 avec la pratique de 30 minutes de vélos par jour.

L'Etat a lancé des appels à projets dans le cadre d'un fonds « Mobilités actives-aménagements cyclables » pour soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables pour les déplacements quotidiens des Français. Une 5^{ème} édition devrait être publiée cette année. En Nouvelle-Aquitaine, 28 territoires, ruraux ou urbains, en ont bénéficié jusqu'à présent.

Par ailleurs les entreprises sont progressivement amenées elles aussi à s'engager, pour leurs salariés, dans les options de mobilité douce, dans le cadre des dispositifs RSE (Responsabilité Sociale de l'Entreprise) et pour obtenir des certifications ISO qui donnent une image positive de la société (pour les recrutements comme pour la prospection commerciale). Il s'agit donc aussi pour elles d'un enjeu d'attractivité.

L'essor du vélo à assistance électrique, avec plus de 510 000 vendus en 2019 (+29%), idem en 2020, constitue une opportunité pour développer les zones autour des pôles d'emplois ou de services.

Toutefois il reste un frein sociétal et social : la propriété est un marqueur social et notamment la propriété d'un véhicule. En outre les comportements aujourd'hui sont modélisés sur une conception individuelle, indépendante de la voiture facile dans nos territoires ruraux.

Les opportunités locales

Les élus locaux de Haute-Saintonge s'expriment majoritairement intéressés par le développement de la mobilité active et pensent que les habitudes de déplacement vont évoluer pour faire place à la pratique du

vélo (53% des réponses exprimées). Ils précisent toutefois que cette perspective est subordonnée à la réalisation des infrastructures et équipements nécessaires.

Ces réponses vont dans le sens des documents cadres que les élus communautaires ont validé, qu'il s'agisse du schéma de cohérence territoriale ou du projet d'aménagement et de développement durable : « La forte dépendance du territoire à la voiture individuelle, notamment pour les mobilités professionnelles est un véritable enjeu pour l'avenir. Afin de concilier écologie et transport, le territoire se fixe pour objectifs d'offrir des solutions de mobilité pour les habitants à toutes les échelles. »

Cette orientation se traduit par « l'aménagement et la sécurisation des modes doux et particulièrement du vélo pour l'accès aux services à l'échelle des bassins de vie ».

En termes de financements, la Région Nouvelle-Aquitaine accorde des aides à l'« Itinérance Cyclable » et le département s'est engagé dans le vélo-loisirs. Si ces aides ont été jusque là principalement orientées du côté du littoral, la Haute-Saintonge a toute légitimité pour se positionner pour obtenir « sa part ».

La Communauté de communes a été retenue en 2021 à un appel à projet de l'ADEME, pour une aide à l'ingénierie externe en vue de réaliser un diagnostic et de définir la stratégie et les objectifs de développement de la mobilité douce en Haute-Saintonge, avec une proposition de plan d'actions (intégrant une estimation financière des aménagements envisagés et des aides mobilisables).

Les recommandations du Conseil de développement

La Haute-Saintonge, douce et active

A ce jour en Haute Saintonge, la part modale du vélo, tout type de déplacement confondu, est inférieure à 3%, avec 89% de déplacement en voiture particulière.

L'utilisation de la voiture individuelle est malgré tout encouragée par la distance entre les pôles de centralité, mais surtout par l'absence de sécurité routière pour les vélos, et par la volonté d'être libre de ses mouvements pour les usagers qui n'ont pas d'horaires de travail fixes.

De fait, le vélo ne semble pas pouvoir être la solution à la fin annoncée des véhicules thermiques. C'est également l'avis majoritaire pour les élus locaux (seulement 46% estiment que la fin des véhicules thermiques va avoir un impact sur les déplacements en Haute-Saintonge). On se dirigera plutôt vers l'électrique ou l'hydrogène. Mais la mobilité active, avec assistance électrique ou non, s'installera comme une possibilité complémentaire, si les équipements sont présents et bien conçus.

Il s'agit d'un enjeu d'aménagement du territoire, avec l'intégration du vélo dans l'organisation de la société de demain, stimulée par le développement du vélo à assistance électrique.

Il convient de ne plus s'arrêter à la possession d'un bien, tel que la voiture individuelle, mais d'en regarder l'usage. C'est ce qui fonde l'intermodalité qui doit être proposée aux hauts-saintongeais demain, avec différentes solutions pour leurs déplacements quotidiens, afin de s'adapter aux contraintes de chacun.

Face à ces efforts d'aménagement, les entreprises devront elles aussi faire un pas vers l'intermodalité. Elles devront adapter leur organisation pour que les efforts conjoints des collectivités et de l'Etat soient optimisés que ce soit dans le cadre des déplacements domicile-travail, des déplacements professionnels ou encore de l'expérience client (horaires adaptés, équipements pour les usagers, ...)

Les infrastructures

Un schéma vélo, développant l'accessibilité de tous au vélo permettrait d'avancer sur le sujet. L'étude qui devrait être réalisée dans le cadre du partenariat avec l'ADEME devra intégrer toutes les pratiques : du vélo-tourisme au vélo-travail.

Il faut susciter l'envie de pratiquer, par un vrai maillage du territoire qui réponde aux enjeux de sécurité des personnes et des biens.

Sécuriser les usagers

La sécurité des usagers, petits et grands, pour le sport comme pour aller sur son lieu de travail ou d'études, constitue la problématique principale, quel que soit le type de pratique du vélo.

Le choix des types d'infrastructures est essentiel. Il apparaît que l'élément principal est de bien pouvoir distinguer la voie dédiée aux véhicules à moteur, de celle dévolue à la mobilité active. Cela doit être la priorité, les portions en voies mixtes devant devenir l'exception.

Les voies vertes, comme les pistes cyclables, doivent pouvoir être utilisées par tout type d'usagers et par tout temps, en particulier les personnes à mobilité réduite : cela exclut les revêtements en pavés, en grave meuble ou en terre boueuse par temps pluvieux.

Le revêtement et son entretien sont indispensables. Il est estimé qu'une portion « non revêtue » ou peu entretenue entraîne une perte de vitesse de 2 à 4 km/h en moyenne et à effort constant : une valeur conséquente sur les trajets quotidiens comme pour la longueur des étapes d'un touriste à vélo.

En revanche le choix matériau de revêtement apparaît plutôt secondaire pour les associations d'usagers. Les clubs de compétition rencontrés ne soutiennent pas particulièrement les pistes en enrobé même si, pour la vitesse, ce revêtement est mieux adapté. Il semble qu'un sportif en vélo de route n'ira de fait que rarement sur une piste dédiée à la mobilité active, afin de ne pas être freiné par d'autres usagers.

Toutefois, l'analyse des fréquentations (étude CEREMA) montre que pour deux aménagements cyclables comparables, dont l'un est revêtu et l'autre pas, le nombre de passages varie d'un facteur de 5 à 10.

Or l'offre des revêtements est pléthorique : il existe des revêtements à liants bitumineux (enrobés aussi appelés bétons bitumineux, bicouches, grave émulsion...) ou à liants hydrauliques comme la chaux ou le ciment (sables stabilisés, béton hydraulique aussi appelé béton de ciment). Des revêtements à liant de synthèse, d'origine pétrochimique ou végétale ont également été développés récemment. S'ajoutent à cela des revêtements sans liant (sables stabilisés compactés).

Par ailleurs, les conclusions d'études sur l'impact environnemental, reprises par le CEREMA indiquent que l'enrobé est un matériau inerte qui ne libère pas ses composants chimiques dans l'environnement.

Pour le stabilisé, même si les données scientifiques manquent, CEREMA fait quand même le constat que, composé de sable et souvent de ciment, ce type de revêtement génère beaucoup de poussière... or le ciment contient des métaux lourds.

Une étude allemande insiste sur la faible différence d'imperméabilisation entre les sables stabilisés, fortement compactés, et les chaussées en enrobés bitumineux.

La fédération française du vélo confirme les avantages de l'enrobé : son confort pour le cycliste, sa pérennité, et son bilan carbone meilleur que celui des stabilisés avec un liant hydraulique (le choix du liant hydraulique pour le sable stabilisé impacte fortement l'empreinte environnementale).

Les conclusions du CEREMA sont sans appel : pour les voies destinées aux cyclistes et aux piétons, l'enrobé est moins polluant à l'usage et aurait une durée de vie plus longue, 15 ans, par rapport au stabilisé en fonction de si il est renforcé (10 ans) ou non (5 ans).

D'autres solutions plus écologiques sont en cours de développement. Des enrobés à froids permettent de réduire davantage l'empreinte carbone des enrobés lors de leur production. De même certains revêtements ont été traités pour avoir une teinte plus claire car les revêtements sombres accumulent la chaleur et constituent une barrière thermique néfaste pour l'environnement.

Les enrobés aux liants végétaux n'ont pas encore trouvé véritablement leur modèle et la durabilité n'a pas été confirmée.

Des expérimentations sont également en cours à partir de matériaux recyclés (ex aux Pays Bas avec des pistes en plastique 100% recyclé, faciles à installer).

Les coûts ne sont pas anodins pour les communes ou le département, compétents en la matière. Entre 300 et 400 euros le mètre linéaire pour une véloroute (180 euros en moyenne pour une piste cyclable sur une voie routière).

A ces coûts, il faut ajouter ceux de l'entretien, qui varient également en fonction du revêtement. Un revêtement peu roulant, non entretenu génère de l'inconfort voire de l'insécurité et impacte directement l'usage, qu'il soit quotidien ou touristique.

Dans tous les cas, les revêtements doivent répondre aux critères suivants : le confort et l'accessibilité pour les usagers ainsi que la sécurité pour les biens et les personnes.

Notons que l'aménagement des pistes cyclables est une occasion de mettre en place des solutions innovantes, tels que les revêtements qui produisent de l'électricité, testés en Seine Saint Denis avec un revêtement routier photovoltaïque qui se présente sous forme de dalles. La Haute-Saintonge pourrait, là aussi, s'inscrire en territoire du futur en adoptant des procédés novateurs.

Garantir les liaisons

Afin de véritablement développer la mobilité active, il convient de bien prendre en compte l'expérience de l'utilisateur, quel qu'il soit et de faciliter l'usage par l'organisation de l'intermodalité. Cette condition est d'autant plus importante que notre territoire est étendu, l'habitat y est peu dense.

D'une commune à l'autre, le réseau routier existe, mais il est peu adapté au vélo. En outre certaines voies semblent difficilement adaptables compte tenu de la largeur nécessaire pour des voies sécurisées (3 mètres pour une voie bidirectionnelle). Or il ne s'agit pas de faire des voies cyclables qui ne rempliraient pas leur fonction de sécurisation des usagers, ni bien entendu de doubler toutes les routes existantes par des véloroutes.

Il serait peut-être envisageable d'utiliser une partie des chemins de remembrement, lesquels ont l'avantage d'exister et sont très peu utilisés. Ils traversent des paysages de campagne très appréciés. Plus généralement, il conviendrait d'étudier les possibilités offertes par les 600 km de chemins de randonnée pédestres existants.

Tel que les élus l'ont validé dans le SCOT, l'objectif est bien d'organiser les déplacements grâce à "une armature de nœuds de mobilité".

Le maillage doit être assuré au sein d'un même bassin de vie défini par le SCOT, pour couvrir les distances acceptables à vélo (cf plus haut, 18 minutes soit 7km) autour des pôles d'activité (entreprises et services) et des points d'échanges modaux (aires de covoiturage, gares, station de location de véhicules électriques...). A partir de là, les relais intermodaux doivent être organisés.

Ce maillage ne saurait souffrir de discontinuité à terme. Mais dans un premier temps, dans le cadre d'une réalisation progressive, une vigilance devra être portée sur les sorties de pistes sécurisées, afin qu'elles ne débouchent pas sur des conditions de circulation dangereuses. Des aménagements seront nécessaires (exemple : voies partagées).

Le réseau ferré permet une traversée verticale de la Haute-Saintonge et constitue donc une solution pertinente dans l'intermodalité. Les traversées horizontales pour rejoindre les gares ou inversement pour rejoindre les pôles de centralité sont uniquement assurées par le réseau routier.

Le dispositif Rezo pouce est un outil qui aurait toute sa place dans l'intermodalité. Il conviendrait, dès que les conditions sanitaires le permettraient, de le relancer, après avoir identifié les freins et obstacles à sa réussite en Haute-Saintonge.

Les équipements

En travaillant l'utilitaire, on s'assure que les investissements seront « amortis ». Les infrastructures doivent faciliter tant que possible la pratique de l'utilisateur : sécurité, confort (par exemple en cas de pluie), équipements (les parcs de stationnement, locations, accès libre-service...).

Sécuriser le matériel

Au prix des vélos à assistance électrique, ou même des vélos de qualité pour les usagers réguliers, il est compréhensible que ceux-ci se préoccupent de leur bien une fois arrivés à destination.

D'une manière générale, l'achat et l'entretien des vélos représentent un budget conséquent. Il est constaté dans l'étude ADEME-Fédération française du cyclisme que plus le vélo est de qualité, plus il est

cher à l'achat, plus il est utilisé par son propriétaire. Mais celui-ci souhaite pouvoir mettre son vélo à l'abri lorsqu'il l'utilise comme vélo-utilitaire ou vélo-loisirs.

Certaines entreprises prennent conscience de la nécessité de proposer un garage à vélos à leurs collaborateurs. Notre enquête fait apparaître un taux de 36.6% d'entreprises proposant des garages ou parcs à vélos. Parmi celles qui n'en disposent pas, près de la moitié indiquent qu'un tel équipement est inutile tant que la sécurité des usagers n'est pas organisée en dehors de l'entreprise.

L'étude du Club des villes et territoires cyclables « Les Français et le vélo », réalisée en 2012, démontre que le risque de vol est la deuxième raison citée pour la non-possession d'un vélo et la pratique régulière, après l'insécurité ressentie. Les mauvaises conditions météorologiques sont aussi citées, mais dans une moindre mesure.

A minima, des arceaux pour stationner et attacher les vélos sont nécessaires, et évitent la prolifération des antivols au pied de l'éclairage public ou autre mobilier non destiné à cet effet. Ils sont destinés à des arrêts de courtes durées.

Mais pour les stationnements de plus longues durées, il convient d'envisager des abris ou parkings sécurisés. Ce devrait être le cas aux abords des gares, nœuds de correspondance de cars, aires de covoiturage et dans certaines zones d'activité pour les besoins des salariés. Il s'agit de protéger des intempéries comme des actes de malveillance.

La loi d'orientation des mobilités, votée en octobre 2021, prévoit que les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières soient équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1er janvier 2024.

Assurer le confort de l'utilisateur

Si les entreprises ont un rôle à jouer dans le développement de la mobilité active (garage à vélos mais aussi équipements sanitaires tels que douches et casiers), les collectivités peuvent aussi mettre en place un service facilitant la vie de l'utilisateur.

A minima, il s'agira d'une information dédiée, permettant à chacun d'identifier son circuit, à vélo ou dans un cadre intermodal, faisant état des services à sa disposition. Les services du confort de l'utilisateur recouvrent des besoins divers, qu'il s'agisse du stationnement jusqu'à la réparation du vélo, en passant par les lieux d'organisation de l'intermodalités (gares, espaces de covoiturage, arrêt de cars....) ou même des toilettes publiques.

Le Conseil de développement émet ainsi l'idée d'une maison de l'intermodalité en Haute-Saintonge, avec également un site internet dédié. A distinguer des offices du tourisme, car destinés à la population comme aux visiteurs, il s'agit d'accompagner les usagers dans leur organisation intermodale et en particulier pour une pratique facilitée, sécurisée et confortable du vélo.

La valorisation

La création de la maison de l'intermodalité permettrait de mieux communiquer sur l'ensemble de services existants et d'observer l'évolution des comportements. Ce serait également un outil de valorisation de l'action publique.

Autre moyen de valorisation et par conséquent de communication, ce sont les labels.

La Fédération Française de Cyclisme a lancé fin 2018 un dispositif visant à valoriser la qualité de l'offre cycliste offerte par les territoires, intercommunaux, communaux ou départementaux, qui se distinguent par une ambitieuse politique de développement du cyclisme pour tous les publics.

Cette labellisation a également pour objectif d'augmenter l'attractivité ainsi que la visibilité du territoire labellisé, et de promouvoir l'usage régulier du cyclisme dans le cadre d'une politique de santé publique et de mobilité.

Avec pour fil conducteur le développement du « vélo pour tous », le niveau de la label est déterminé à partir d'une grille de points organisée autour de 3 piliers : les équipements cyclistes, la structuration de l'offre locale, l'organisation de compétition.

Parallèlement à ce dispositif, le Conseil de développement a également retenu l'appel de la fédération française du vélo pour le « VéloTaf ».

Ce label est accordé en fonction de la qualité des équipements et services mis en place. Il s'agit également d'un outil pour faire connaître les territoires dynamiques ne la matière. La FFV recommande pour la mis en place d'un schéma vélo, la création de comités d'itinéraires, à l'instar des comités de lignes de la SNCF, pour mieux prendre en compte leurs besoins en mobilité du quotidien. Un concept qui ne peut qu'être soutenu par le Conseil de développement.

Conclusions

Pour les collectivités, la mise en place de mesures incitant à la mobilité active répond à des enjeux de qualité de vie, et de préservation de l'environnement.

Le Conseil de développement recommande de mettre en place un projet global, pour répondre à un triple objectif :

- donner envie aux habitants de changer de mode de transport, en informant et en communiquant (maison de la mobilité, labels...)
- inciter les habitants à expérimenter une offre alternative à la voiture individuelle en facilitant l'usage et en sécurisant les usagers et les biens (infrastructures, équipements, services...)
- accompagner la pérennisation du changement de mobilité, en partenariat avec les entreprises.

Pour anticiper, préparer et communiquer sur les changements majeurs qui vont arriver en matière de mobilité, le Conseil de développement recommande la création de comités d'itinéraires, sur chaque espace de vie du SCOT.

Mais avant cela, il est apparu dans les échanges avec les élus que la création d'une commission sur la mobilité permettrait de poser les principes d'un travail à l'échelle des bassins de vie, afin de garantir la cohérence des actions, mais aussi d'élaborer la stratégie nécessaire pour peser dans les demandes à l'autorité organisatrice du transport et de la mobilité, la Région, mais aussi la collectivité compétente sur le réseau routier majeur, le département. Il n'est plus acceptable de voir des cars circuler à vide parce que leur accès est limité, comme il n'est plus acceptable que des voiries départementales soient réhabilitées sans création de voies cyclables sécurisées.

L'anticipation des besoins par la réalisation des infrastructures et la mise en place des équipements est fondamentale pour développer la mobilité active. Il serait vain d'attendre que la pratique du vélo se développe pour réaliser ces investissements.

L'aménagement intermodal du territoire, c'est aussi une occasion d'innover, localement, pour imaginer les solutions de demain. Les enjeux sont donc ici économiques, en identifiant ce territoire pour des entreprises innovantes, que ce soit dans la mobilité active ou dans les autres alternatives au véhicule thermique individuel. La Haute-Saintonge a déjà des atouts en la matière avec certaines filières des lycées, mais aussi l'événement des véhicules du futur ou encore la société d'économie mixte de l'Énergie, etc.

Avec l'intermodalité, la Haute-Saintonge peut conforter son identité qualitative, et renforcer son positionnement de territoire du futur.