

VERS LA MISE EN PLACE D'UN TRANSPORT A LA DEMANDE SUR LE CANTON DE MONCONTOUR (86)

Tuteur de projet : M. Mathis Philippe

Elsa RICHARD
Ingénieur I
Projet individuel 2007
Photographies de l'auteur

REMERCIEMENTS	4
INTRODUCTION	5
I. LE CANTON DE MONCONTOUR	8
A. UN TERRITOIRE FRAGILE	8
1. Aux caractéristiques bien marquées	8
a) Faible densité	8
b) Habitat dispersé	8
2. Une démographie en perte de vitesse	9
a) Baisse de la population	9
b) Difficile renouvellement des jeunes générations	9
c) Population vieillissante	10
B. ...EN MANQUE DE MOBILITE	11
1. Une économie à redéployer	11
a) Des services de proximité limités	11
b) Les personnes âgées, un potentiel de croissance à utiliser	11
2. Les déplacements des personnes âgées	13
a) Des relations de solidarité fortes	13
(1) Entraide amicale et familiale	13
(2) Nombreuses personnes tributaires	13
b) Mais des personnes isolées	13
(1) D'une autonomie sacrifiée à la perte de liens sociaux	13
3. Des lignes de transport inadaptées	14
a) Une desserte trop grossière	14
b) Une très faible fréquentation	14
C. LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES	15
1. Limiter les besoins de mobilité	15
2. Se remettre aux initiatives privées	15
3. Mettre en place en TAD	16
TRANSITION : enjeux et pertinence de la proposition	17
II. MISE EN PLACE D'UN TAD	18
A. DESTINATIONS ET ORIGINES	18
1. Publics cibles	18
a) Personnes âgées	18
b) PMR	19
c) Personnes en insertion	19
d) Jeunes	19
2. Destinations et origines à desservir	21
3. Offres existantes sur le territoire	24
a) Offre du Conseil Général	24
(1) Desserte	24
(2) Fréquence	24
(3) Fréquentation	24
(4) Lacune	24

b) Prêt de mobylette.....	26
c) Offre privée	26
(1) Taxi.....	26
(2) Prestataire de Services.....	26
B. ANALYSE SPATIALE ET TEMPORELLE	27
1. Circuits	27
2. Horaires	34
C. JEU D'ACTEURS	38
1. Conseil Général	38
2. Transporteur	38
3. Cellule de réservation.....	39
D. COMMUNICATION	41
1. Un nom.....	41
2. Tract	41
3. Bulletins municipaux.....	41
E. ESTIMATION BUDGETAIRE	42
<i>CONCLUSION.....</i>	<i>43</i>
<i>GLOSSAIRE</i>	<i>45</i>
<i>BIBLIOGRAPHIE.....</i>	<i>46</i>
<i>TABLE DES CARTES.....</i>	<i>47</i>
<i>TABLE DES PHOTOS</i>	<i>47</i>
<i>TABLE DES GRAPHIQUES.....</i>	<i>48</i>
<i>TABLE DES FIGURES ET TABLEAUX</i>	<i>48</i>
<i>ANNEXES.....</i>	<i>49</i>

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont aidé à mener à bien ce projet pendant ces 5 semaines pour le temps et les conseils qui m'ont accordés.

Les acteurs locaux :

- M.FROMENTEAU, de la direction des transports du Conseil Général de la Vienne
- M.PETIT, chef d'exploitation à la STAO (Châtelleraut)
- M.RENAUD, maire de Moncontour et conseiller général du canton
- M.MOREAU, maire de Saint Jean de Sauves
- M.BODIN, maire de Martaizé

Les détenteurs de précieuses informations :

- Mme BOURGOIN, INSEE Poitou-Charentes, service études et diffusion
- M.BRAYE, de la société SOMAC, filiale de Renault
- La Société de Taxi Rigommier
- Mme GIRARD, directrice de l'ADMR du loudunais
- Le Club du 3^e âge du Canton de Moncontour

Un conseiller personnel :

- M.MATHIS, tuteur de projet et professeur à Polytech'Tours

Avec ses 36 472 communes, la France connaît des disparités importantes. 87,5% des communes comptent moins de 2000 habitants dont 27,4% moins de 200 habitants. Autrement dit, près des trois quarts du territoire français sont couverts par des zones rurales de faible densité, habitées par des populations d'autant plus captives de moyen de transport ; Le canton de Moncontour, au nord de la Vienne (86) en est un exemple.

Réunissant les caractéristiques des zones rurales, habitat dispersé ou vieillissement de la population par exemple, ce canton souffre effectivement du manque de mobilité. Bien que la majorité des ruraux possèdent une voiture, l'automobile ne suffit pourtant pas à répondre aux besoins de mobilité de toute une partie de populations, jeunes ou âgées, actives ou inactives, non motorisées de manière occasionnelle ou permanente. Plus particulièrement, la situation bien connue des aînés en matière de transports dans cette région est souvent difficile, et la centralisation des institutions et services de santé ajouté à l'absence de services de transports abordables, sont autant d'éléments qui accentuent le problème.

Le Transport est un outil qui concourt à l'aménagement du territoire notamment dans le rôle qui peut jouer pour faciliter les déplacements des habitants en milieu rural. Mettre la mobilité au cœur du problème de ce territoire est un moyen d'analyser le dysfonctionnement du canton et de proposer des aménagements spécifiques en terme de transport.

Le service public, au nom de l'intérêt général, doit pouvoir offrir à la population les moyens de se déplacer de façon à répondre à leurs besoins fondamentaux, et de mener ainsi une vie normale. Mais par leur caractère dispersé, les demandes de transport sur le canton de Moncontour se prêtent mal à l'offre de lignes régulières. C'est pourquoi des aménagements du territoire doivent être proposés pour donner au canton les moyens de sa mobilité.

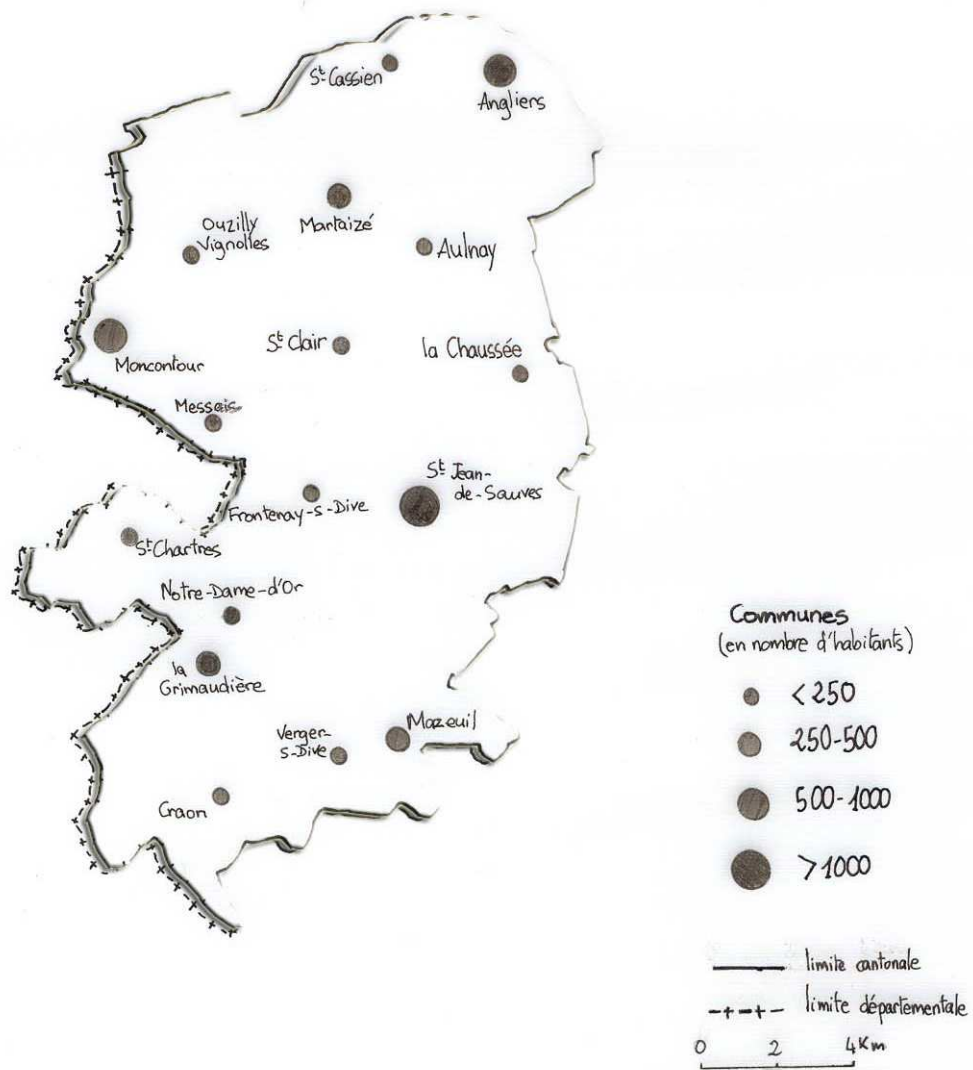
L'objectif de ce projet est de tendre vers la mise en place d'un aménagement original du territoire, le Transport A la Demande (TAD), pour répondre aux besoins de mobilité du canton.

En évaluant sa pertinence et en adaptant au mieux cette démarche de transport à la demande aux caractéristiques du territoire, cette étude sensibilisera les élus et les différents acteurs aux problèmes de mobilité de leurs populations et à ses enjeux : Comment garantir les mêmes services pour tous ? Peut-on laisser des personnes isolées perdre leur autonomie par manque de service public en zone rurale ? Comment mettre en place un transport spécifique au territoire qui reste en harmonie avec les autres activités ?

Dans un premier temps, l'analyse du canton mettra en évidence le malaise de ce territoire en terme de mobilité. Les caractéristiques rurales et le recul de la démographie fragilisent le territoire. Parallèlement, le manque de mobilité est clairement identifiable : une offre de transport existante inadaptée, des personnes âgées de plus en plus tributaires du bon vouloir de leurs proches pour satisfaire leurs besoins de mobilité, une économie à relancer sont autant d'éléments qui justifient l'aménagement d'un TAD sur le canton de Moncontour.

Dans un second temps, des propositions seront énoncées pour l'élaboration du TAD. La particularité de ce service réside dans son fonctionnement, régi par la demande. En fonction des besoins du public cible, les destinations et origines à desservir seront déterminées. Cette identification permettra la réalisation de circuits de desserte et l'établissement de plages horaires de fonctionnement du TAD. Finalement, des préconisations sur le jeu d'acteur et sur la communication nécessaire seront énoncées afin d'assurer l'efficacité du service et de pérenniser le projet, en vue de son éventuelle adoption par les acteurs locaux.

Carte n°1 CANTON DE MONCONTOUR



Auteur : Elsa RICHARD

Source : Carte Michelin

I. LE CANTON DE MONCONTOUR

L'objectif de cette première partie est de comprendre le dysfonctionnement relevé sur le canton et d'en faire ressortir la problématique centrale pour mieux y répondre.

A. UN TERRITOIRE FRAGILE...

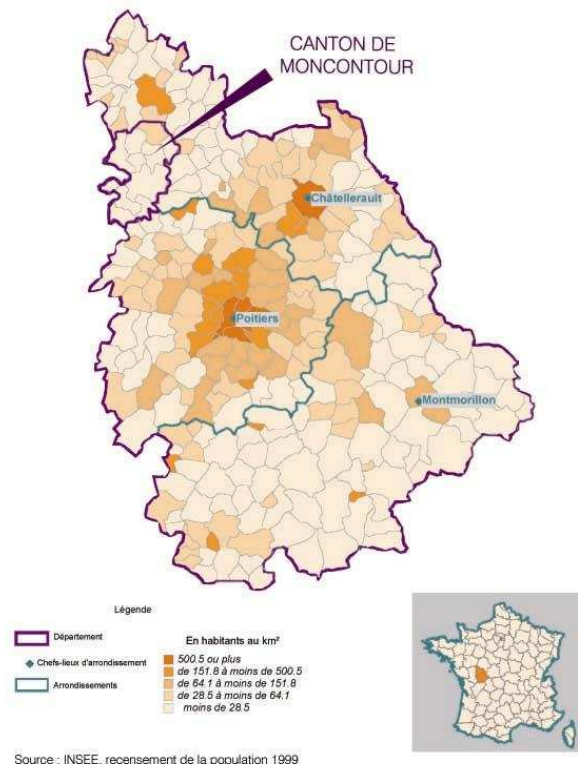
I. Aux caractéristiques bien marquées

a) Faible densité

Situé dans la Vienne, à 40km au nord de Poitiers, le Canton de Moncontour s'étend en limite départementale avec les Deux-Sèvres. Il compte 4681 habitants dispersés sur 10 communes d'une superficie totale de 227 km², recouvertes par les grandes étendues agricoles.

Autrement dit, sa faible densité de 21 habitants au km², contre 57hab/km² en moyenne dans la Vienne, et 89hab /km² en moyenne nationale (hors Île de France), est une caractéristique de ce territoire rural à l'origine des principaux débats sur le maintien des services de proximité et la desserte en transport public notamment.

Carte n°2
DENSITE DE LA POPULATION DANS LA VIENNE



b) Habitat dispersé

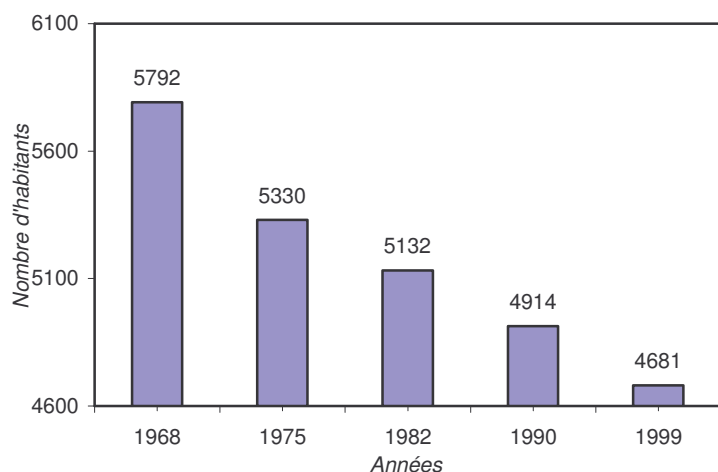
Dix communes s'étendent sur les 227 km² du canton, et même si les bourgs sont bien localisés, les habitats restent dispersés et de nombreuses maisons sont excentrées des commerces de proximité et souvent isolées. Cette configuration, caractéristique de cette zone rurale, rend difficile la desserte de toute la population par les transports publics, par soucis économiques. De là naît le problème de mobilité des personnes captives résidant loin des bourgs.

Ce caractère dispersé des habitations, dans une zone peu dense, est à l'origine des problèmes de transport et de desserte sur le canton de Moncontour.

2. Une démographie en perte de vitesse

a) Baisse de la population

Graphique 1 : EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1968 ET 1999



Le canton de Moncontour n'a pas été épargné par l'exode rural. En 40ans, cette campagne s'est vidée, et a vu plus de 20% de sa population partir vers des pôles urbains plus actifs.

Elle se trouve aujourd'hui confrontée aux problèmes du maintien des services de proximité, publics comme privés, qui participent à la vie des bourgs ruraux. Elle doit donc trouver des moyens de satisfaire sa population, demandeuse de biens et services.

b) Difficile renouvellement des jeunes générations

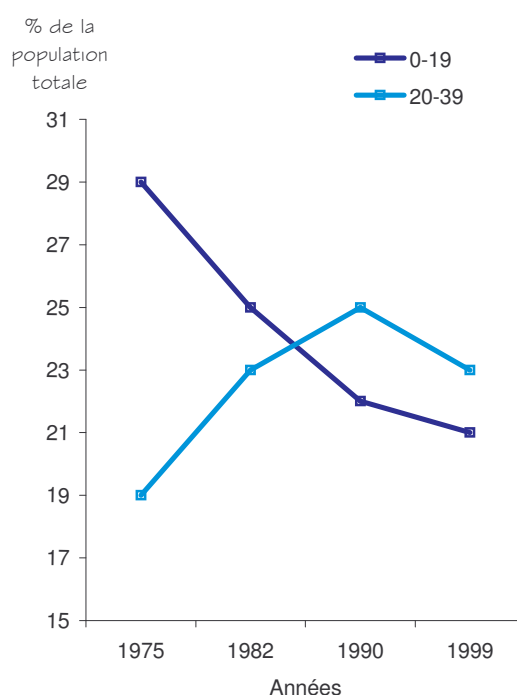
Même si la population des 20-39ans semble se maintenir, avec une hausse vers 1990, en 30 ans le nombre de jeunes de moins de 20ans à baisser de plus d'un tiers sur le canton de Moncontour.

La génération des moins de 20 ans des années 70 a vieilli, passant ainsi dans la catégorie des 20-39 ans, alors que, parallèlement, la plus jeune génération peine à se renouveler.

Le taux de variation annuel est négatif depuis près d'un demi-siècle sur le canton, et pour preuve : -0,54% entre 90-99, 82-90 et 75-82 (dont 1/5 dû au solde migratoire).

Par ailleurs, sur le canton en 1999 le taux de natalité de 9,4 (contre 13,11 au niveau national) et le taux de mortalité de 13,5 (contre 9,09 au niveau national) confirme le difficile renouvellement des jeunes générations sur ce territoire.

Graphique n°2 : EVOLUTION DES 0-39 ANS SUR LE CANTON DE MONCONTOUR DEPUIS 1975

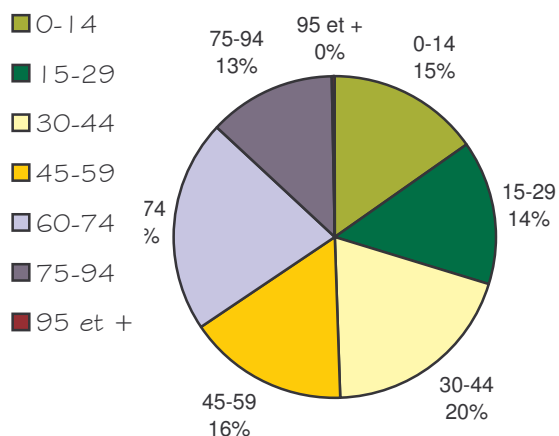


c) Population vieillissante

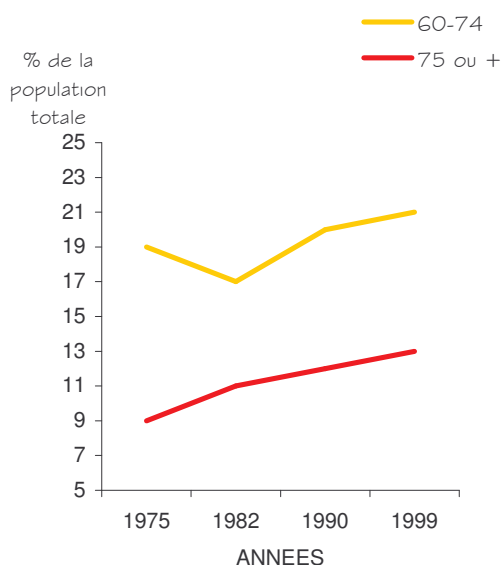
La part des personnes âgées sur le territoire a augmenté depuis plus de 30ans. Le canton doit s'adapter au vieillissement de sa population, dû en partie au difficile renouvellement des jeunes générations.

Au dernier recensement, le canton comptait 1610 de plus de 60 ans, ce qui représente plus d'1/3 de la population totale. Et parmi eux, près de 40% ont plus de 75ans.

Graphique n° 3
POPULATION DU CANTON
par tranche d'âge



Graphique n° 4 : EVOLUTION DES + 60 ANS SUR LE CANTON DE MONCONTOUR DEPUIS 1975



Le vieillissement croissant de la population devrait augmenter le poids déjà important des personnes âgées sur ce territoire.

Pour ces raisons, les actions faites sur le canton de Moncontour doivent prendre en considérations cette tranche de population non négligeable. La satisfaction des habitants passe ainsi, pour un tiers, par la réponse aux besoins des personnes âgées.

Conclusion

L'implantation d'un habitat dispersé et le recul démographique sont deux freins majeurs au dynamisme du canton. Des démarches originales doivent être proposées pour encourager la vie locale. Celles-ci passent notamment par le maintien des services de proximité, mais encore faut-il pouvoir y accéder. Introduire la mobilité au cœur du problème permet, en effet, d'analyser le dysfonctionnement du canton, et de penser l'aménagement de ce territoire en conséquence.

B. ...EN MANQUE DE MOBILITE

I. Une économie à redéployer

a) Des services de proximité limités



photo 1 : la poste de Moncontour

Le canton de Moncontour est relativement bien pourvu en commerces et services de proximité. Les élus tiennent au maintien de toutes ces activités qui contribuent à la vie locale. Mais les communes ne sont pas toutes dotées des mêmes activités, et de nettes disparités peuvent être remarquées (voir tableau ci-dessous et *annexe n°3*).

En effet, Moncontour et St-Jean-de-Sauves sont les mieux pourvues, et ressemblent à de vrais « centres-bourg » si on les compare à St Clair et Craon par exemple où aucun service courant n'est implanté. Il en est de même pour tous les hameaux et anciennes communes, aujourd'hui rattachées, qui parsèment le territoire.

photo 2 : le bar-tabac de Moncontour

De plus, si les commerces et services principaux (médecin, boulangerie, poste, etc.) sont présents à Moncontour et St-Jean-de-Sauves, il faut pouvoir s'y rendre pour en bénéficier. Or certaines personnes sont dans l'incapacité (matérielle ou physique) de se déplacer. Et les caractéristiques de ce territoire rural sont, en ce sens, des obstacles à la mobilité et freinent ainsi le déploiement économique du canton. La satisfaction des besoins de mobilité du canton contribue donc au bien-être économique de ces communes rurales.



b) Les personnes âgées, un potentiel de croissance à utiliser

Assurer les déplacements des personnes âgées est un moyen d'augmenter la croissance et l'activité du territoire. En effet, la part des personnes âgées est aujourd'hui non négligeable, et le vieillissement de la population qui s'amorce induira un poids économique et social important dans la société. La consommation des aînés contribue nettement à l'économie du pays, et leur mobilité en est une condition nécessaire.

Si les aspects financiers sont l'élément déterminant des décisions stratégiques, on pourrait aussi soutenir que la disponibilité en transport pour les personnes âgées entraînera une diminution du coût de santé car la mobilité a été reconnue comme un important indicateur prévisionnel de satisfaction face à la vie et la santé (Cutler et Coward, 1992) même si la mesure et l'établissement d'un lien direct entre ces phénomènes s'avèrent difficiles.

Par conséquent, le coût de la prestation de services de transport accessibles pour les aînés dans cette zone rurale pourrait être compensé par une diminution des coûts de la santé.

Communes	Commerces	Services	Autres
Angliers	alimentation boulangerie poissonnerie restaurant coiffeur garage café-tabac	Agence Postale	plombier coopérative agricole menuisier peintre bureau d'étude
Aulnay			Société transport maçonnerie
Craon			Travaux agricoles Paillage et fourrage
La Chaussée	alimentation		Maçon Plâtrier
La Grimaudière	Garage Maraîcher Alimentation Restaurant		Production d'eaux de vie Maçonnerie Coopérative
Martaizé	Boucherie boulangerie restaurant soin de beauté	Poste	
Mazeuil			Plombier Couvreur Marchand de bestiaux
Moncontour	alimentation bar-tabac boulangerie pharmacie coiffeur restaurant	médecin généraliste poste crédit agricole ADMR infirmière	Fabrication de fromage base de loisir camping peintre plâtrier maçon menuisier cordonnier
St Clair			sarl
St-Jean-de-Sauves	boulangerie x 2 alimentation coiffeur tabac pharmacie pompes funèbres garage restaurant bar	poste bibliothèque crédit agricole Trésor Public infirmière	charpentier société de taxi société de carrelage camping maçons peintre matériel agricole

TABLEAU I

2. Les déplacements des personnes âgées

a) Des relations de solidarité fortes

(1) **Entraide amicale et familiale**

La solidarité est un pilier essentiel du monde rural. Bon nombre de biens et services sont échangés par relations de voisinage, familiales et amicales. La mixité intergénérationnelle favorise cette interdépendance, et assure aux personnes âgées entourées, les moyens de se déplacer. Cette entraide, à conserver, se perçoit bien plus clairement dans cette campagne que dans les pôles urbains, encourageant un individualisme plus fort.

(2) **Nombreuses personnes tributaires**

En ce sens, les aînés n'ayant pas la possibilité de conduire, soit parce qu'ils n'ont pas le permis, ou pas de véhicule, soit parce qu'ils en sont dans l'incapacité physique, sont tributaires du bon vouloir de leur famille, de leurs amis et de leurs voisins pour être conduits là où ils peuvent satisfaire à leurs besoins de biens et services. Les tendances actuelles renforcent ce phénomène.

D'une part le maintien des personnes âgées à domicile le plus longtemps possible les rend dépendant de leur entourage en matière de déplacements. Et d'autre part, l'idée de législation sur l'aptitude à conduire des aînés : si la loi était adoptée, rendant la visite médicale obligatoire pour pouvoir conduire au-delà d'un certain âge, beaucoup de personnes âgées en milieu rural se verraient supprimer leur unique moyen de mobilité, et deviendraient alors dépendantes de leurs proches.

Il est vrai que cette interdépendance générationnelle est à conserver mais les gênes et l'embarras encourus face à cette dépendance peuvent être difficiles à accepter. En outre, certaines personnes, isolées, n'ont pas de relations proches sur lesquelles s'appuyer pour assurer la satisfaction de leurs besoins.

Le constat de l'Aide à Domicile en Milieu Rural (ADMR) sur le canton de Moncontour sur ce problème révèle une forte demande de la part de cette population, pour qui la mobilité est souvent une nécessité (visite du conjoint à l'hôpital par exemple).

b) Mais des personnes isolées

(1) **D'une autonomie sacrifiée à la perte de liens sociaux**

De nombreuses personnes restent isolées et laissent leur liberté d'aller et de venir se détériorer avec leur propre déclin. Cette incapacité à se déplacer sacrifie l'autonomie des personnes en les coupant du reste de la société. Les liens sociaux deviennent alors beaucoup plus difficiles à créer ou même à entretenir. La perte de mobilité conduit directement à la perte de liens sociaux qui amorcent un vieillissement accéléré. La mobilité est un élément majeur de l'insertion sociale et économique des individus.

3. Des lignes de transport inadaptées

Le Conseil Général a mis en place plusieurs lignes régulières sur le canton, essentiellement pour le ramassage scolaire. Une ligne de marché hebdomadaire a été créée depuis 2 ans, et permet d'accéder à un plus large choix de services en restant dans des prix abordables.

a) Une desserte trop grossière

Les lignes régulières du Conseil Général assurent un maillage trop grossier du territoire. Les bus de 50 places ne peuvent desservir tous les hameaux, de façon régulière, sans garantie de fréquentation. Ces lignes régulières ne répondent pas aux caractéristiques du monde rural, et coûtent chères à la collectivité.

En outre le nombre de lignes et de destinations desservies est insuffisant. Une personne dans la nécessité de se déplacer vers Mirebeau, Châtelleraut, Poitiers ou au sein même du canton, et ne pouvant se déplacer d'elle-même, ne peut faire appel qu'à une société de taxi, dont les services ne sont pas abordables financièrement pour tous les budgets du canton.

b) Une très faible fréquentation

Le côté régulier de ces lignes ne garantit pas de fréquentation particulière, et le constat est fait sur le canton de Moncontour : la ligne hebdomadaire de marché compte généralement 1 à 8 personnes maximum, les circuits effectués ne sont pas du tout rentabilisés. C'est pourquoi des améliorations peuvent être faites sur cette ligne et sur la desserte du canton.

Conclusion

L'absence de moyens pour satisfaire les besoins de mobilité des personnes captives ressort comme un problème majeur du canton, en particulier pour les personnes âgées de plus de 75 ans.

Cette réalité, que représentent les besoins et les problèmes distincts de la population âgée en zone rurale et les différences entre les communes rurales elles-mêmes, indique qu'il faut envisager des systèmes de transport de rechange afin d'offrir des solutions souples, qui s'adapteront aux caractéristiques démographiques et territoriales du canton de Moncontour.

C. LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES

Face aux problèmes d'enclavement des communes et des hameaux en milieu rural, en terme de transport, plusieurs solutions plus ou moins pertinentes peuvent être envisagées.

1. Limiter les besoins de mobilité

Mettre à disposition des gens ce dont ils ont besoin est un moyen de résoudre les problèmes de transport en limitant, de fait, les besoins de mobilité.

Les principales alternatives au déplacement des personnes sont les suivantes :

- ❖ Assurer un bon maillage du territoire par les services et les commerces ; Ainsi le renforcement des services de proximité assurerait le désenclavement des communes rurales.; malheureusement, les petites communes peinent, pour la plupart d'entre elles, à maintenir tous leurs équipements et services.
- ❖ Déplacer les services et non les personnes : tournées des commerçants, portage des repas à domicile (présents dans la grande majorité des communes rurales), bibliobus...

Cette option, moins coûteuse, est de plus en plus privilégiée pour favoriser le maintien à domicile des personnes âgées. Cependant, elle ne résout pas le problème des personnes valides, demandeuses en transports, pour lesquelles la mobilité est un facteur de prévention de leur santé individuelle.

2. Se remettre aux initiatives privées

Les pouvoirs publics peuvent aussi ne pas intervenir, en laissant en place les lignes régulières existantes et en comptant sur les initiatives privées pour prendre le relais de ce qui concerne les services à la personne en milieu rural. Ainsi des prestations de services, dont celui de transport des personnes âgées et de l'assistance aux bagages, en échange de chèque emploi-service par exemple, pourraient voir le jour et assurer la satisfaction des besoins de mobilité des personnes sans moyen de déplacement. Mais cela repose sur le bon vouloir des locaux, sans garantie de fonctionnement, ni même de pérennité.

En se remettant aux initiatives privées la collectivité accepte de pas accomplir son rôle de service public pour tous. De cette manière les personnes, d'une part ne sont pas certaines de pouvoir satisfaire à leur besoin de mobilité, et d'autre part subissent les disparités du territoire. En effet, des prestations de services ne se montent pas partout, et ne couvrent pas toujours toute la population. A la question « comment garantir le même service public pour tous ? », cette deuxième solution ne semble pas pertinente.

3. Mettre en place en TAD

Face à une exploitation trop onéreuse de lignes régulières traditionnelles dans une zone d'habitat peu dense ne répondant pas à l'attente des usagers (horaires inadaptés, desserte trop grossière, fréquence...), il paraît intéressant d'étudier la faisabilité d'une démarche originale de « Transport A la Demande » sur le canton de Moncontour.

Le TAD permettra une desserte rurale avec un petit véhicule où les usagers pourront être pris en charge à leur domicile, s'ils ne peuvent se rendre à un point de ramassage, pour des destinations et des horaires définis à l'avance ; Avec la particularité que ce service de transport ne fonctionne que sur appel préalable d'un ou plusieurs clients. En ce sens, lorsque aucune réservation n'a été enregistrée, aucun service n'a à être rendu, et de cette manière, le TAD ne fonctionne pas. Cela empêche la circulation à vide de véhicule et économise les frais de fonctionnement inutiles. C'est ce qui distingue le TAD d'une ligne régulière, mais aussi du taxi puisqu'il s'inscrit dans un cadre précis : au moins un des trois aspects suivants doit être fixé :

- jours de fonctionnement
- horaires de desserte
- lieux de destination

	Ligne régulière	TAD	Taxi
Zone de desserte	OUI	OUI	NON
Plage horaire de fonctionnement	OUI	OUI	NON
Tracé	OUI	OUI	NON
Réservation Préalable	NON	OUI	OUI
Horaires	OUI	Au moins un des trois critères ne doit pas être imposé	NON
Point de Montée imposé	OUI		NON
Point de Descente imposé	OUI		NON

TABLEAU 2

TRANSITION : enjeux et pertinence de la proposition

➤ Répondre aux besoins de mobilité des personnes âgées

La voiture est très répandue sur le canton, néanmoins un certain nombre de personnes souffre du manque de moyen de transport. Les services de taxi n'entrent pas dans les budgets de la majorité de la population captive âgée.

Le service de ramassage scolaire assure un bon maillage du territoire, et un service de minibus conduit les élèves du primaire de leur domicile à l'école. Les personnes âgées, part importante de la population du canton, forment un ensemble d'utilisateurs potentiels du TAD. Elles sont les plus touchées par ce problème de mobilité et font l'objet d'une attention plus particulière pour cette étude.

➤ Assurer l'autonomie des personnes âgées en prévention de leur santé individuelle

La mobilité est un élément majeur de l'insertion sociale et économique des individus. La vocation sociale du TAD dépasse donc parfois sa seule fonction de transport de personnes.

Le besoin de lien social, en plus des soins médicaux, est un facteur de santé individuelle. En satisfaisant les besoins de mobilité des personnes âgées, on participe d'une part à leur autonomie et d'autre part au renforcement de leurs liens sociaux. La disponibilité en transport est certainement un indicateur prévisionnel de satisfaction face à la vie et la santé (Cutler et Coward, 1992). Par conséquent, le coût social positif de cet aménagement compenserait la prestation de services de transport accessibles pour les aînés en région rurale.

➤ Maintenir les services de proximité et ne pas vider la campagne de ses activités par le déploiement de liaisons vers les pôles plus actifs

La mise en place d'un transport à la demande doit permettre l'accès de la population aux services administratifs, hospitaliers ou médicaux. Il n'est pas question de vider les communes de leurs commerces de proximité et de leurs activités. Une veille au maintien des salons de coiffure, alimentation, tabac, boulangerie, etc., est nécessaire.

Tout comme les commerces, les sociétés de taxis doivent être maintenues. Le service public ne doit pas concurrencer les activités privées. C'est pourquoi des horaires et des circuits fixes seront mis en place pour des tâches administratives et médicales, autrement dit pour assurer l'accès aux services public.

En zone urbaine, les transports en commun et les taxis ont su trouver une saine cohabitation, en ce concentrant sur des clientèles différentes. L'unique société de taxi du canton s'est tournée vers un service d'ambulance, plus demandé en milieu rural.

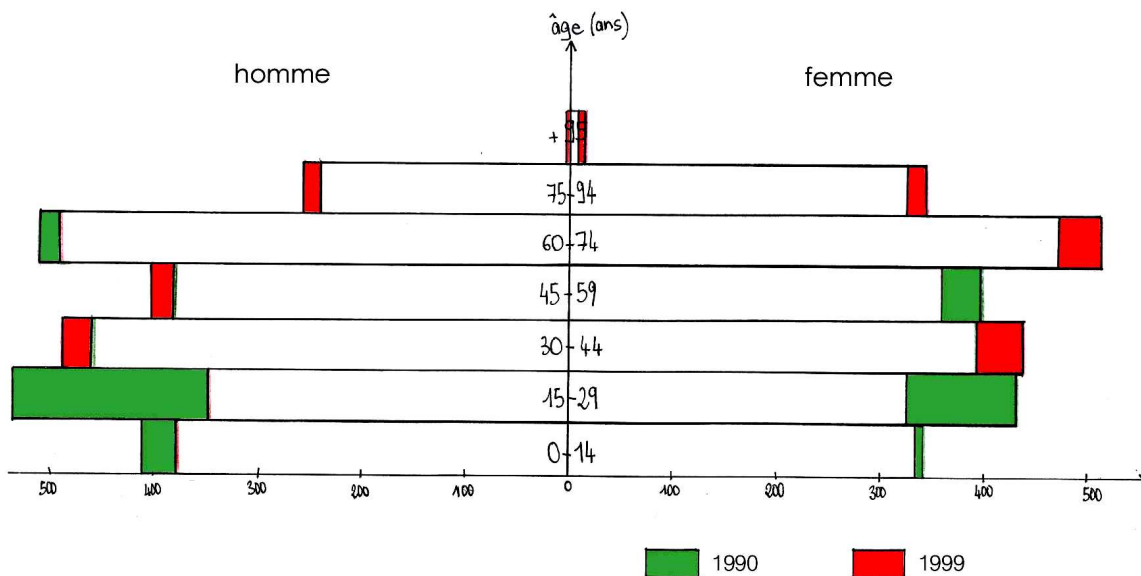
II. MISE EN PLACE D'UN TAD

A. DESTINATIONS ET ORIGINES

I. Publics cibles

Le canton de Moncontour compte 4681 habitants répartis sur 10 communes. Une partie d'entre eux est dépendante des transports publics soit parce qu'ils n'ont pas de permis soit parce qu'ils ne possèdent pas de véhicule. Les enfants et adolescents, les personnes à mobilité réduite (PMR), les personnes âgées et toutes les personnes sans moyen de déplacement forment l'ensemble de la population captive du canton.

Graphique 5 : PYRAMIDE DES ÂGES
POPULATION DU CANTON DE MONCONTOUR EN 1990 ET 1999



La pyramide des âges montre une répartition de la population caractéristique du canton : une proportion forte de personnes âgées par rapport aux jeunes et adolescents, et une baisse de la population des moins de 30 ans.

a) Personnes âgées

Sur le canton, 607 personnes ont plus de 75 ans, soit 13% de la population, et 1610 ont plus de 60 ans, ce qui représente plus du 1/3 de la population.

Ces pourcentages sont supérieurs à la moyenne départementale : 1/10^e de la population de la Vienne a plus de 75 ans et près d'1/4 plus de 60 ans. La part des personnes âgées sur le canton de Moncontour est non négligeable, et forme un ensemble d'utilisateurs potentiels de transport public.

b) PMR

Les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) doivent avoir accès aux transports publics (*cf. annexe n°2*). (Les Personnes à Mobilité Réduite sont représentées par les personnes handicapées physiquement mais elles regroupent également : les personnes âgées dont les capacités physiques se dégradent ; les personnes avec des paquets ou bagages encombrants ; les parents accompagnés d'enfants en bas âge ou en poussette ; les femmes enceintes ; les personnes ayant une incapacité temporaire ; les malvoyants ; les malentendants.)

Les lignes régulières ne sont pas équipées pour l'accueil de ces personnes. De plus, au niveau départemental, les allocataires de l'Aide pour les Adultes Handicapés sont à 72% des personnes isolées, c'est-à-dire sans conjoint ni enfant, et même s'ils peuvent vivre avec quelqu'un, ils ont, la plupart du temps, moins de relations familiales pour les aider à satisfaire leur besoin de mobilité. Les PMR forment en ce sens un public cible du TAD et feront l'objet de préconisations matérielles pour l'accessibilité du véhicule.

La question du transport rural pour les personnes handicapées est liée surtout au manque d'infrastructure de transport à un coût abordable. Les transports publics sur le canton de Moncontour sont inaccessibles aux personnes en fauteuil roulant ou à mobilité réduite. Comme la proportion des personnes atteintes d'invalidité est faible sur le canton (par opposition aux zones urbaines), le coût élevé lié à la prestation de services communautaires à un petit nombre de personnes devient effectivement difficile à justifier pour les organismes de financement et les acteurs locaux. L'offre concrète de services est tributaire des encouragements financiers disponibles.

c) Personnes en insertion

Cette étude s'attache plus particulièrement au public des personnes âgées et des PMR, mais les personnes en insertion forment également un public cible sur le canton. Même si des offres de transports ont été mises en place au niveau de la Communauté de Communes (prêt de mobylette DYNAMOB) ils pourraient bénéficier du TAD. Les destinations seront donc établies aussi en fonction des services dont nécessitent les personnes en insertion.

d) Jeunes

Les lignes régulières pour le ramassage scolaire couvrent bien le territoire. Néanmoins, les jeunes pourraient être un public potentiel pour le TAD, notamment le mercredi après-midi pour les activités extra-scolaires qui peuvent être hors canton (Loudun ou Mirebeau). Il s'agit d'une extension possible du public visé et des lignes de TAD proposées. Dans un souci de rigueur, cette étude ne s'y attachera pas pour le moment.

Conclusion

A travers cette analyse, ressortent les principales catégories de personnes captives des transports publics. Le nombre de **personnes âgées**, qui représente plus de 33% de la population du canton, ne cesse d'augmenter du fait d'un difficile renouvellement des jeunes générations. La tendance actuelle visant à maintenir ces personnes à domicile le plus longtemps possible accentue les besoins de déplacement notamment vers les services de santé. L'absence de transports abordables équipés pour les **PMR**, fait de ces personnes un public cible du TAD. Les **personnes en insertion** ont également besoin de services hors canton.

Préconisation:

De cette manière, les destinations du TAD devront répondre aux besoins du public visé, les véhicules devront être adaptés aux PMR et de petite capacité *cf. annexe n°2 et n°4*.

Personnes âgées	Personnes en insertion	PMR	Personnes voulant accéder aux services de santé
Services de santé, marché	Services administratifs, CAF, ASSEDIC, Sécurité Sociale, ANPE, Permanence sociale, centre de formation	Services de santé, marché	Hôpitaux, cliniques, médecins généralistes, spécialistes, cabinet de radiologie.

2. Destinations et origines à desservir

Les analyses précédentes permettent de déterminer les destinations qui intéressent le public visé et qui devront être desservies par le TAD.

Loudun

Loudun est le pôle le plus actif de la Communauté de Communes du Loudunais et le plus près des communes « nord » du Canton de Moncontour. Cette ville de 20000 habitants offre un large choix de généralistes. Certains spécialistes sont aussi présents, et l'hôpital local dispose d'une soixantaine de lits. Le service de chirurgie, comme le service d'obstétrique viennent de fermer. Les usagers sont alors reconduits vers Poitiers, éventuellement Châtelleraut, et en projection vers Bressuire dans les Deux-Sèvres où un nouvel hôpital se construit.

Services de santé	Services administratifs	Emploi et services sociaux
1 hôpital (60 lits) 10 généralistes 2 cardiologues 1 dermatologue 1 ostéopathe 1 médecine du travail 1 psychiatre	centre des impôts	assistance sociale
Marché : mardi matin	Gare SNCF	

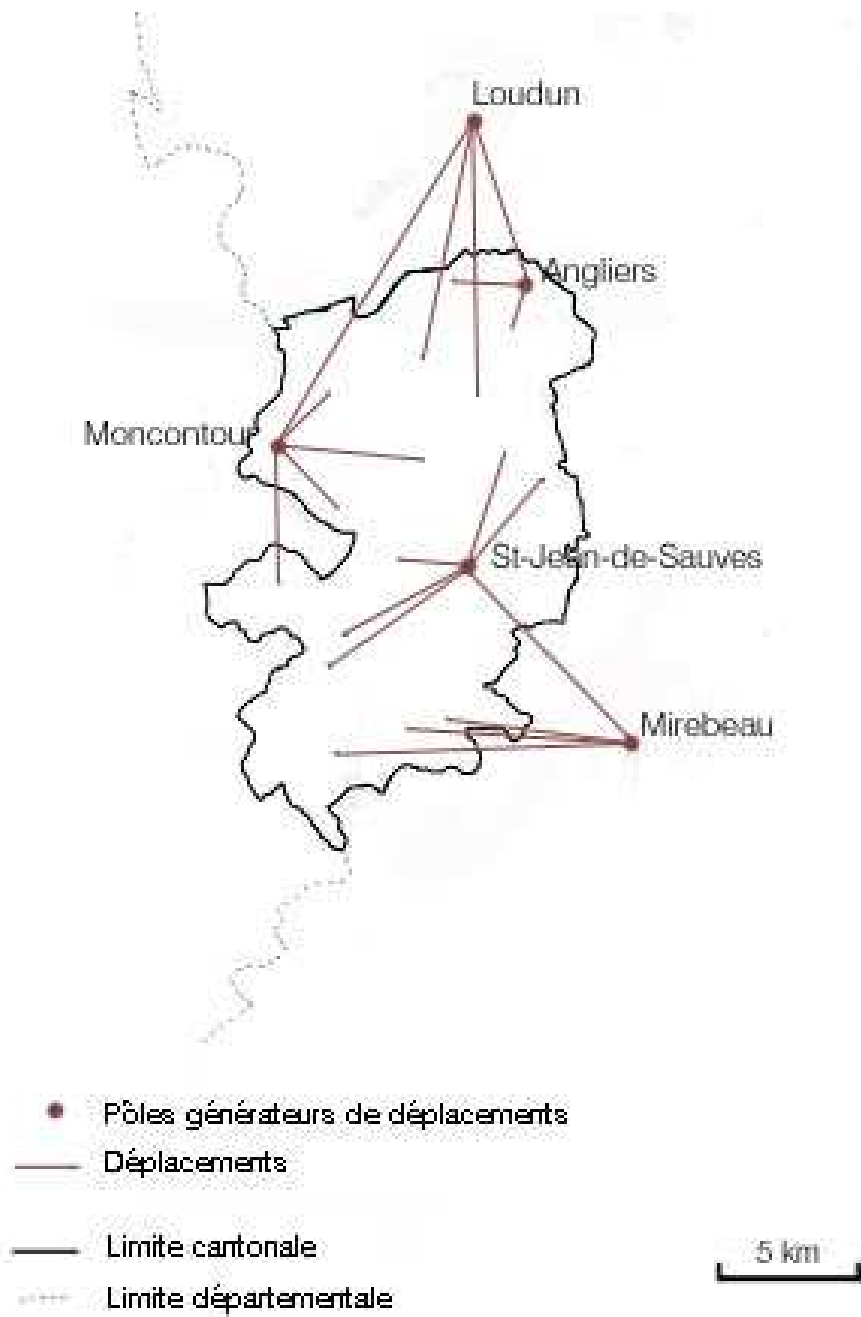
Mirebeau

Mirebeau, situé à 10km de Saint-Jean-de-Sauves, est fréquenté surtout par les habitants « sud » du canton, les jours de marché en particulier. Cette ville de 2200 habitants compte plusieurs généralistes et dentiste.

Services de santé : 6 généralistes 2 dentistes	Marché : mercredi et samedi matin
---	--

Malgré l'offre importante sur Loudun et Mirebeau, elle ne garantit pas un service complet à la population qui peut avoir besoin de se rendre dans les villes offrant les services manquants : Châtelleraut, chef-lieu d'arrondissement et sous-préfecture, et Poitiers préfecture.

Carte n°3 : LES PÔLES D'ATTRACTIVITES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS



Source : données INSEE 2002

réalisé par l'auteur

Châtelleraut

Sous préfecture de département, Châtelleraut offre la plupart des services de santé et administratifs dont une personne peut nécessiter. Elle compte un bon nombre de médecins généralistes. Cependant elle ne concentre pas tous les spécialistes, et il faut alors se rendre à Poitiers.

Services de santé	Services administratifs	Emploi et Social
hôpital (130 lits) 2 cliniques (140 lits) rhumatologue ophtalmologue	Sous-préfecture Trésorerie Hôtel de Police	ASSEDIC ANPE CAF
Gare SNCF	Gare Routière	

Poitiers

Préfecture de région et de département, cette ville dispose de tous les services administratifs, de santé et d'emploi dont une personne peut avoir besoin. On ne prendra note que des services manquants.

Services de santé	Services administratifs	Emploi et Social
Centre Hospitalier (CHR) Clinique obstétrique (70 lits) Polyclinique (160 lits) Centres de Radiologie Rhumatologues Ophtalmologues	Préfecture Hôtel de Police Impôts	ANPE ASSEDIC CAF Centres de Formation
Gare SNCF	Gare Routière	Aéroport

Conclusion

Des lignes hebdomadaires devront être mises en place en direction de Mirebeau et Loudun, pour assurer l'accès aux services intermédiaires de façon assez régulière. Des déplacements vers Châtelleraut et Poitiers devront également être possibles pour l'accès aux soins hospitaliers, à la préfecture et à la gare ferroviaire, de façon moins fréquente.

3. Offres existantes sur le territoire

a) Offre du Conseil Général

Le Conseil Général propose des lignes régulières sur le Canton de Moncontour. Elles sont orientées à plus de 95% vers le public scolaire, et une ligne est mise en place depuis septembre 2006 vers Loudun le mardi, jour de marché.

(1) Desserte

Les lignes régulières couvrent les 9/10^e des communes du canton, pour aller en direction de Loudun et Poitiers. La ligne de marché du mardi ne concerne que les communes du nord du canton : St-Jean-de-Sauves, St Clair, Moncontour, Martaizé, Aulnay, La Chaussée et Angliers, pour lesquelles Loudun est le pôle de déplacements habituels. En ce qui concerne les communes du sud du canton (La Grimaudière, Craon, Mazeuil) elles ne sont desservies que par les lignes scolaires.

(2) Fréquence

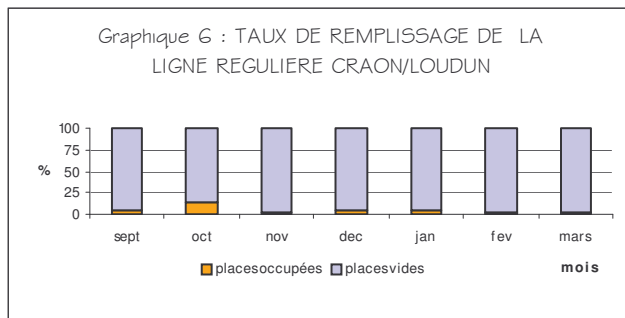
Les lignes régulières de ramassage scolaire sont quotidiennes, du lundi au vendredi, avec un départ vers 6h30 et un retour vers 18h30, et 12h30 le mercredi. La ligne régulière de marché, ouverte depuis septembre 2006, est hebdomadaire, l'aller est fixé le mardi matin vers 8h et le retour vers 12h30 du même jour. *cf. annexe n°1*

photo 3 : arrivée du bus scolaire



(3) Fréquentation

Les lignes régulières du Conseil Général peuvent être discutées quant à leur fréquentation. Le nombre de clients empruntant la ligne de marché :

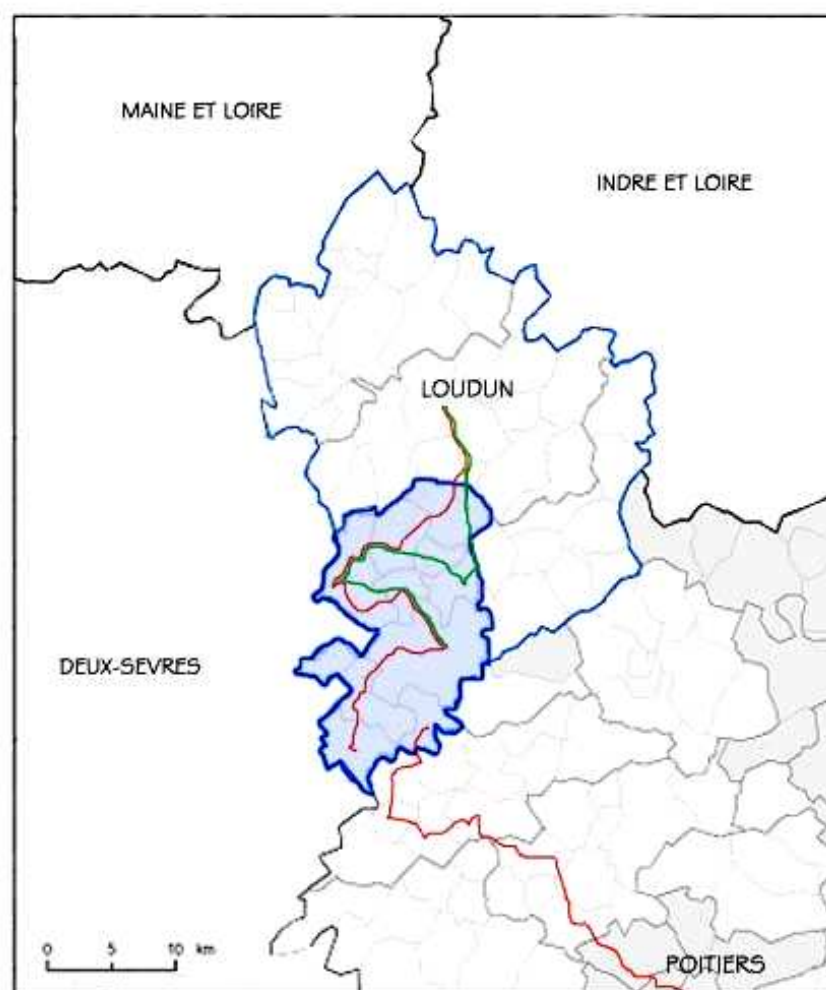


- septembre : 3
- octobre : 8
- novembre : 1
- décembre : 2
- janvier : 2
- février : 1
- mars : 1

(4) Lacune

La desserte reste relativement grossière étant donné que certaines anciennes communes, aujourd'hui rattachées à d'autres ne sont pas desservies : St Chartres de la commune de Moncontour, Verger s/ Dive rattachée à La Grimaudière, la commune d'Aulnay, et les nombreux lieux-dits qui font les caractéristiques de ce monde rural et subissent ces problèmes de desserte. Parmi ces 500 personnes qui ne bénéficient pas des lignes régulières du Conseil Général, certaines doivent se confronter aux problèmes de mobilité lorsqu'elles se retrouvent dans la nécessité de se déplacer (visites médicales, consultation des services administratifs, etc). De plus, les bus ne sont pas équipés pour l'accueil des PMR.

CARTE 4 : OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC EXISTANT
LES LIGNES REGULIERES DU CONSEIL GENERAL



- | | |
|--|---|
|  Canton de Moncontour |  Lignes régulières de ramassage scolaire (ouverte au public) |
|  Communauté de Communes |  Ligne régulière de marché |

Source : Conseil Général de la Vienne
Fond de carte : IAAT

Réalisé par l'auteur

b) Prêt de mobylette

Dynamob est une association créée au niveau de la Communauté de Communes du Pays Loudunais qui loue des mobylettes aux personnes en insertion socio-professionnelle. Ce service est destiné à toute personne ayant besoin de se déplacer pour un emploi, une formation, une démarche administrative, etc. L'inscription se fait par l'intermédiaire d'un prescripteur (Aire Formation, Espace Formation – ACIF, le CCAS de la Ville de Loudun, la Maison de la Solidarité, l'Espace Jeunes, Loudun Interim, Multi-Services, Profil Emploi PAIO du Pays Loudunais). La personne peut alors louer une mobylette après une adhésion annuelle, et une caution de 90€ , à des tarifs relativement abordables : 1,55€ la journée, 7,75€ la semaine ou 31€ le mois (et cela comprend l'assurance, le casque, l'antivol et la carte grise).

c) Offre privée

(1) Taxi

Deux sociétés de taxi se sont implantées sur le canton de Moncontour : NEGRAULT Taxi à Frontenay s/ Dive et les ambulances RIGOMMIER à Saint-Jean-de-Sauves. Une autre entreprise de taxi-ambulance à Mirebeau à l'habitude d'intervenir sur le canton. Ces sociétés sont toutes tournées vers les services d'ambulance qui leur assurent une plus grosse clientèle. La tarification de ces services n'entre pas dans les budgets de toute la population.

(2) Prestataire de Services

Une prestation de services d'initiative privée s'est ouverte sur St-Jean-de-Sauves offrant entre autres la possibilité aux usagers d'être conduits là où ils ont besoin en échange de chèque emploi-service. La proximité et le lien social que procurent ce service sont très appréciés des usagers.

Conclusion

Les adaptations nécessaires de la ligne régulière et de sa desserte plus fine justifient la mise en place d'une démarche originale de transport plus satisfaisante pour l'utilisateur. Néanmoins les activités locales ne doivent pas être pénalisées par la mise en place d'une nouvelle offre de transport public sur le canton. Le choix d'une ligne virtuelle de TAD, avec des conditions précises de fonctionnement (horaires et destinations fixes), garantissent la non concurrence de ce service public avec les entreprises de transport privées du territoire d'étude.

Les lignes régulières de ramassage scolaire, desservant la canton de Moncontour, sont bien à conserver. En revanche la ligne de marché, trop peu fréquentée, devra être remplacée par le service de TAD, qui comportera un circuit le mardi (même jour que pour la ligne régulière) en direction de Loudun avec une desserte adaptée.

B. ANALYSE SPATIALE ET TEMPORELLE

L'enjeu de la mise en place d'un tel transport à la demande est de répondre de manière équitable aux besoins de la population du canton. La nécessité d'adaptation aux caractéristiques rurales conduit à proposer un service ajusté à :

- la faible densité du canton
- l'habitat dispersé

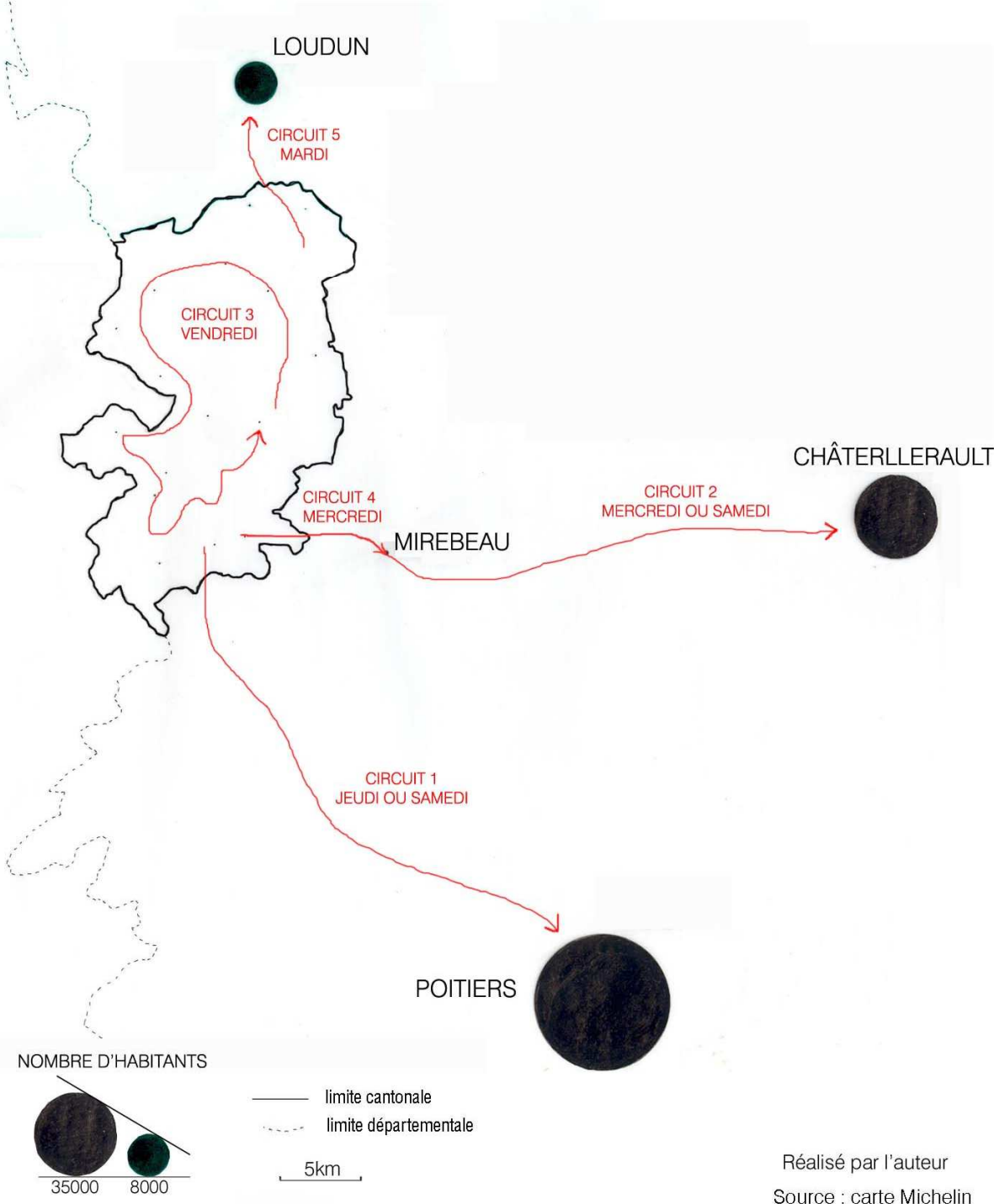
De cette manière, le transport à la demande appliqué au canton de Moncontour, et dans le respect de sa législation, devra rester souple sur les points de montée en pouvant aller chercher les personnes à domicile lorsque celles-ci sont trop excentrées des bourgs ou dans l'incapacité de ce rendre au point de ramassage. Cependant des points de desserte seront fixés dans chaque centre bourg traversé. Aussi pour ne pas faire concurrence au taxi, la destination, l'horaire d'arrivée (pour l'aller) et l'horaire de départ (pour le retour) seront fixés.

I. Circuits

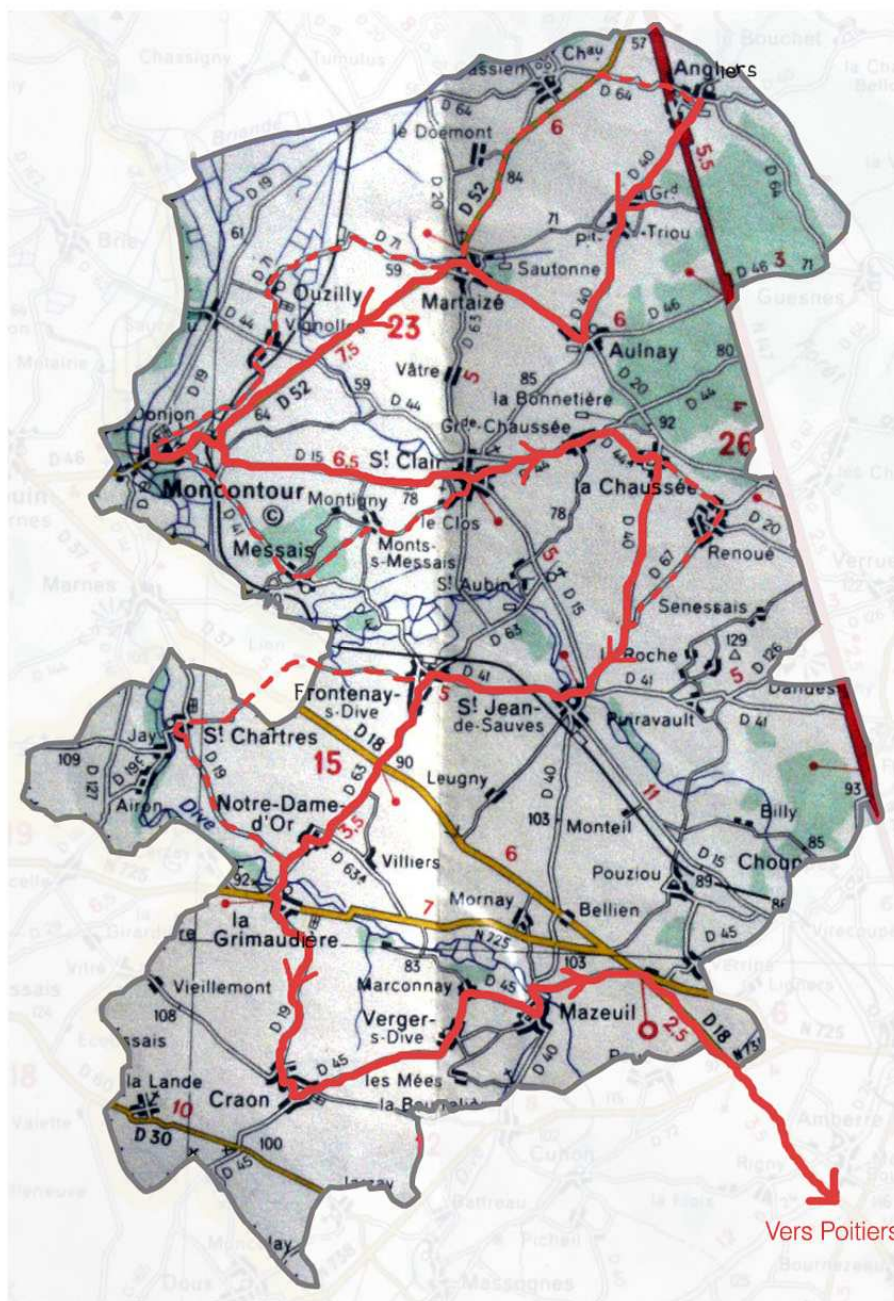
La base des circuits sera fixée, mais le transporteur optimisera l'itinéraire en fonction des réservations, de manière à rendre le service efficace. A partir de ces circuits, élaborés en supposant un desserte de chaque commune, des adaptations pourront être faites selon la demande : prise en charge au domicile pour les personnes à mobilité réduite, détour par un hameau excentré, pas de demande sur une commune, etc.

- CIRCUIT 1 : SERVICE DIRECT VERS POITIERS
 - desserte de toutes les communes du canton
- CIRCUIT 2 : SERVICE DIRECT VERS CHATELLERAULT
 - desserte de toutes les communes du canton
- CIRCUIT 3 : SERVICE DANS LE CANTON
 - desserte des communes les moins pourvues en commerces de proximité en direction de St-Jean-de-Sauves, Moncontour et Angliers
- CIRCUIT 4 : SERVICE DIRECT VERS MIREBEAU
 - desserte des communes sud du canton
- CIRCUIT 5 : SERVICE DIRECT VERS LOUDUN
 - desserte des communes nord du canton

CARTE n°5 LES JOURS ET DESTINATIONS DESSERVIS PAR LE TAD



CIRCUIT 1 : SERVICE DIRECT VERS POITIERS

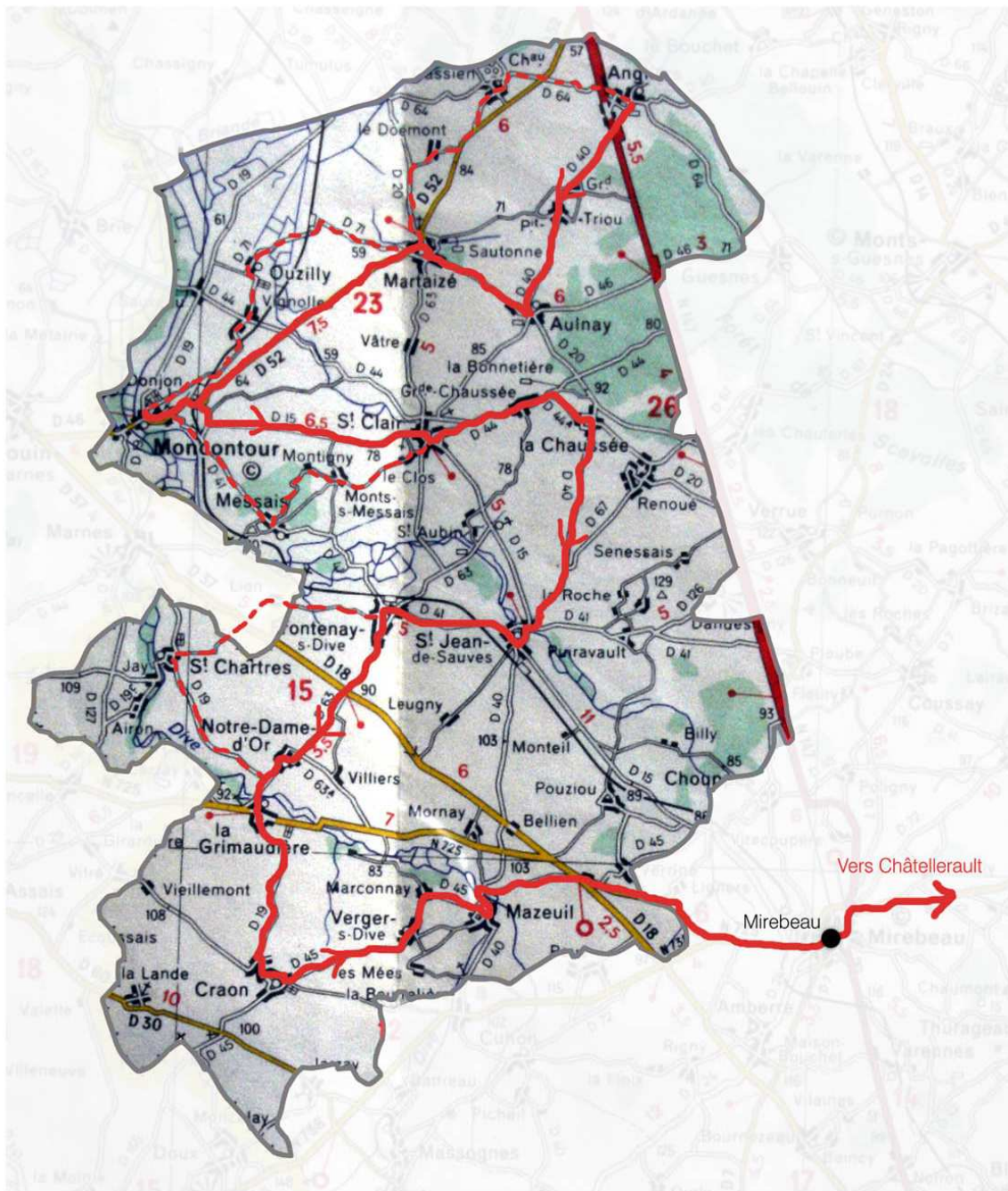


- itinéraire de base
- - - - adaptation possible

Source : carte Michelin

réalisé par l'auteur

CIRCUIT 2 : SERVICE VERS CHÂTELLERAULT VIA MIREBEAU



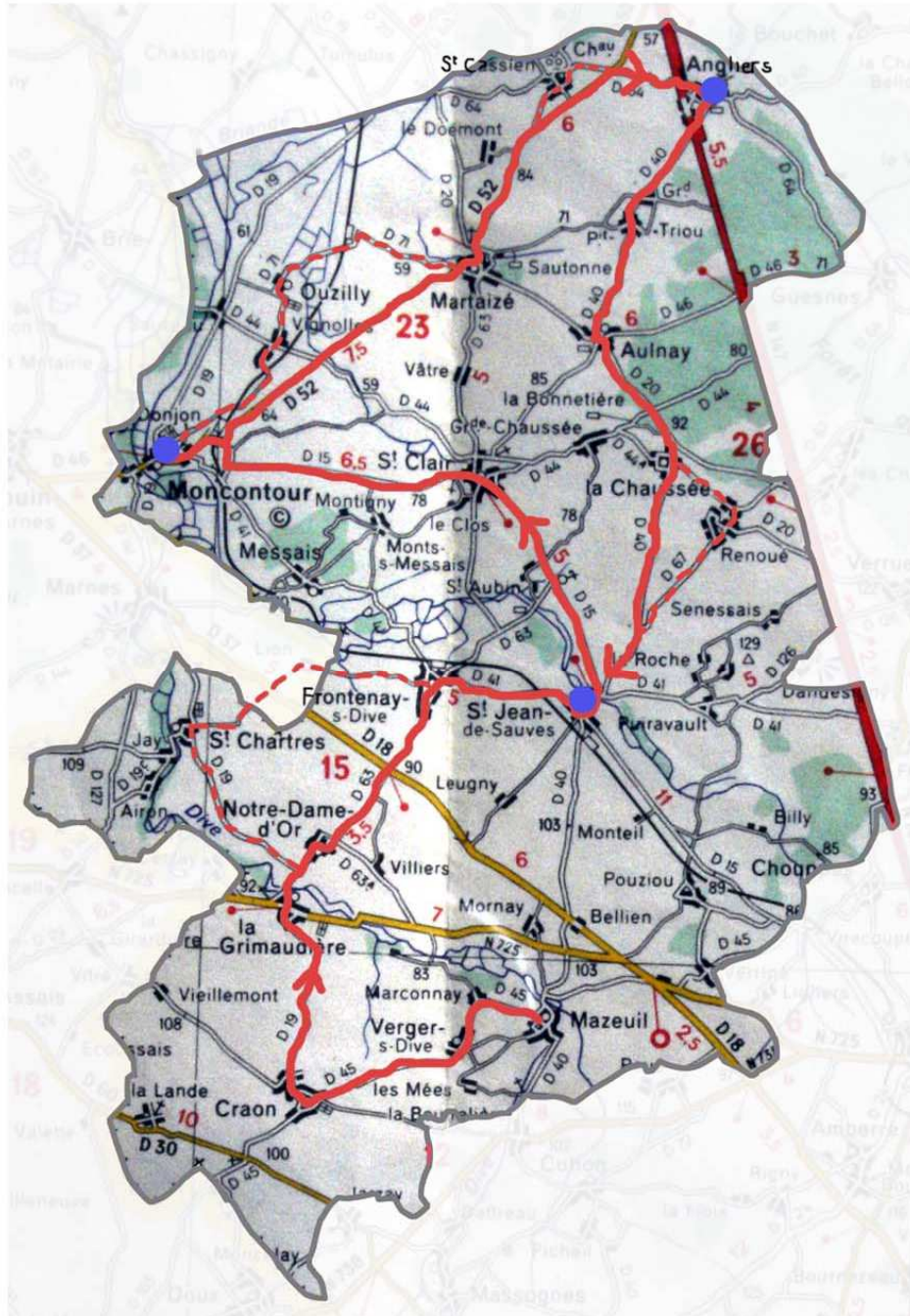
- itinéraire de base
- - - adaptation possible

4 km

Source : carte Michelin

réalisé par l'auteur

CIRCUIT 3 : SERVICE AU SEIN DU CANTON VERS ST-JEAN-DE-SAUVES, MONCONTOUR ET ANGLIERS



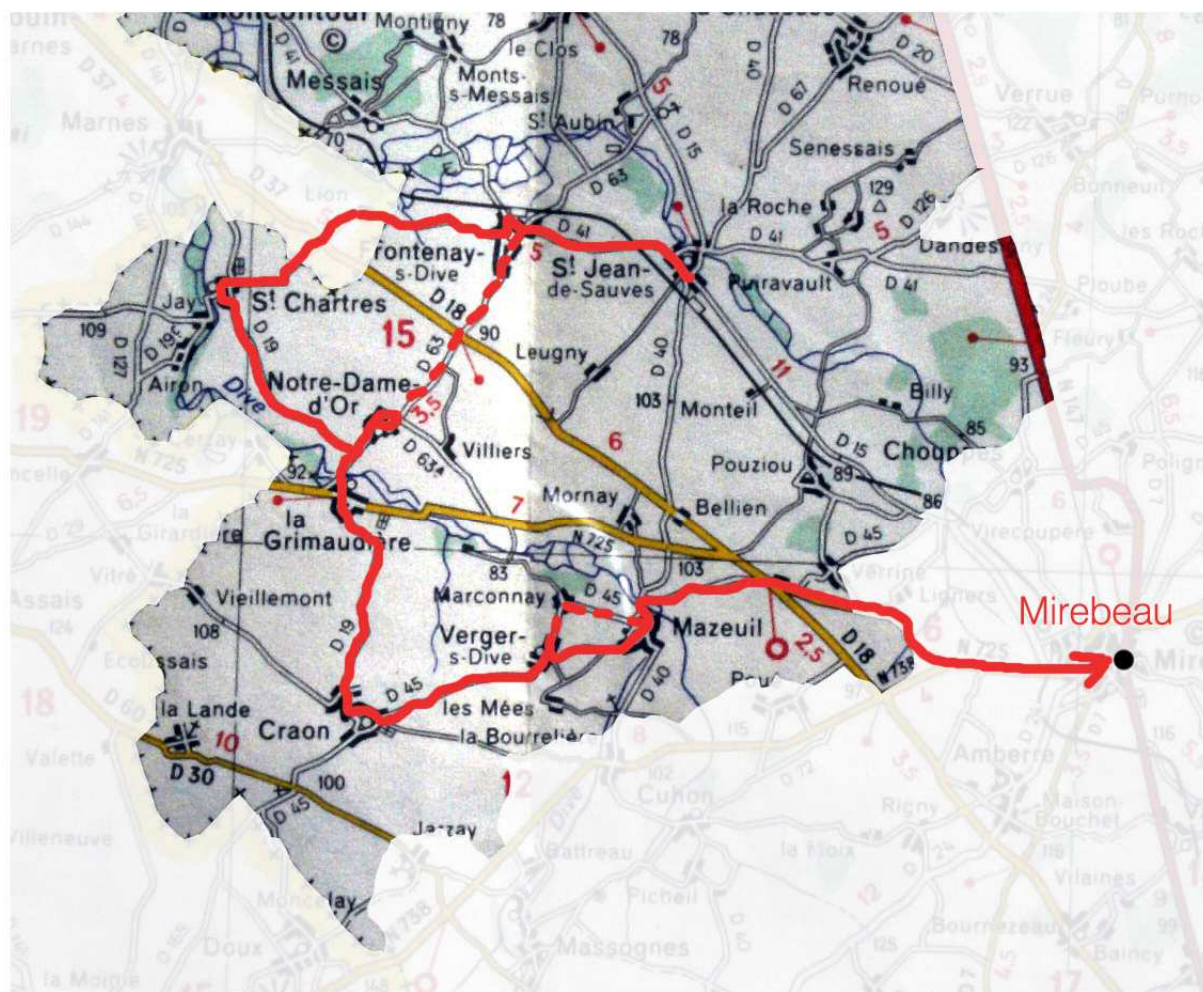
- itinéraire de base
- - - adaptation possible
- point de montée et de descente

4 km

Source : carte Michelin

réalisé par l'auteur

CIRCUIT 4 : SERVICE DIRECT VERS MIREBEAU

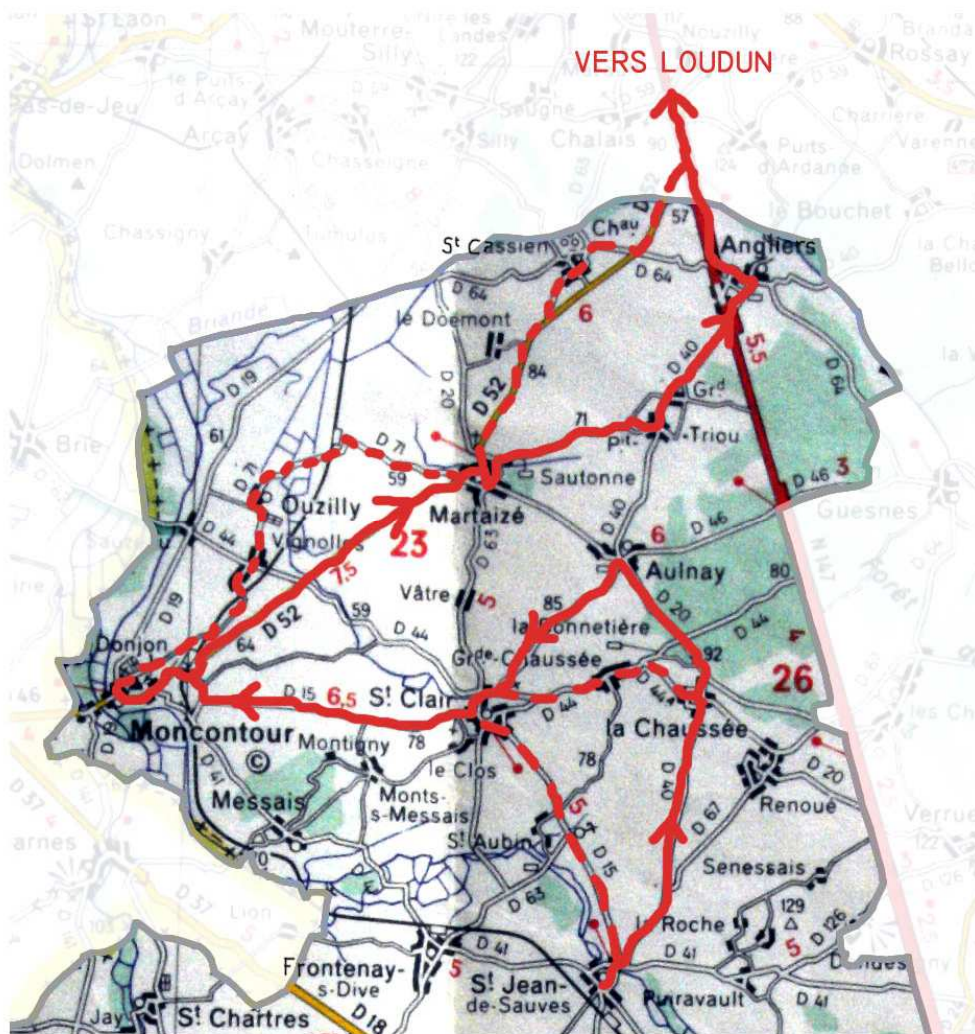


- itinéraire de base
- - - adaptation possible

Source : carte Michelin

réalisé par l'auteur

CIRCUIT 5 : SERVICE DIRECT VERS LOUDUN



- itinéraire de base
- - - adaptation possible

2,5 km

Source : carte Michelin

réalisé par l'auteur

2. Horaires

Les analyses précédentes ont permis l'établissement des fréquences des lignes du TAD. Ainsi un service bi-mensuel sera assuré en direction vers Poitiers et Châtelleraut pour l'accès aux services hospitaliers, aux spécialistes, et aux gares ferroviaires. Et un service hebdomadaire sera proposé vers Loudun et Mirebeau, c'est-à-dire vers les pôles de services intermédiaires. Les horaires sont établis de manière à ce que les gens puissent disposer du temps nécessaire pour bénéficier des services vers lesquels ils ont souhaité se diriger (soins hospitalier, rendez-vous chez un spécialiste, consultation des services administratifs, etc.).

CIRCUIT 1 : Service direct vers Poitiers

Ce service bi-mensuel dessert les 10 communes du Canton : Angliers, Aulnay, Martaizé, Moncontour, St Clair, La Chaussée, St-Jean-de-Sauves, La Grimaudière, Craon, Mazeuil pour aller vers Poitiers, préfecture de région et de département (Hôpitaux, Cliniques, Services Administratifs, Gare...). Le temps moyen nécessaire à l'usager pour bénéficier des services spécifiques à Poitiers dépasse la matinée, et légitime le choix d'un aller le matin et d'un retour l'après-midi.





















	2^{ème} jeudi et 4^{ème} samedi du mois	
Communes	Aller Matin	Retour Après-Midi
Angliers		
Aulnay		
Martaizé		
Moncontour		
St Clair		
La Chaussée		
St Jean de Sauves		
La Grimaudière		
Craon		
Mazeuil		
Poitiers	10h30 arrivée	16h30 départ

TABLEAU 3

CIRCUIT 2 : Service direct vers Châtellerault via Mirebeau

Ce service semi-mensuel dessert Angliers, Aulnay, Martaizé, Moncontour, St Clair, La Chaussée, St-Jean-de-Sauves, La Grimaudière, Craon, Mazeuil pour aller soit vers Mirebeau (généralistes ,dentistes, marché), soit directement vers Châtellerault, sous-préfecture et chef-lieu d'arrondissement (Hôpital, Cliniques, Services Administratifs, Gare...). Deux trajets ont été prévu pour satisfaire à la fois les usagers vers Mirebeau voulant faire l'aller-retour dans la matinée et les usagers vers Châtellerault devant disposer, en général, de plus longtemps (soins hospitaliers, service administratifs...). Ces trajets seront effectués en fonction de la demande préalable.









































	Le 1 ^{er} mercredi et le 3 ^{ème} samedi du mois			
Communes	Aller Matin	Retour Matin	Aller Après-midi	Retour Après-midi
Angliers				
Aulnay				
Martaizé				
Moncontour				
St Clair				
La Chaussée				
St-Jean-de-Sauves				
La Grimaudière				
Craon				
Mazeuil				
Mirebeau	9h30 arrivée	12h30 départ	14h00 arrivée	17h00 départ
Chatellerault	10h00 arrivée	12h00 départ	14h30 arrivée	17h30 départ

TABLEAU 4

CIRCUIT 3 : Service direct vers Angliers, Moncontour et Saint-Jean-de-Sauves

Ce service du vendredi, jour de marché à St-Jean-de-Sauves, dessert les communes du canton pour aller vers les communes les mieux pourvues en services de proximité : Moncontour, St-Jean-de-Sauves et Angliers. La demande déterminera l'itinéraire optimal. Ce circuit permet de dynamiser les activités cantonales, en favorisant les flux entre les communes et l'activité des entreprises et commerces locaux.



	Tous les vendredi	
Commune	Aller Matin	Retour Matin
		
Angliers	9h30 arrivée	12h30 arrivée
Moncontour	9h00 arrivée	12h15 arrivée
St-Jean-de-Sauves	10h00 arrivée	12h00 départ

TABLEAU 5

CIRCUIT 4 : Service direct vers Mirebeau

Ce service du mercredi dessert les communes de Saint-Jean-de-Sauves, Frontenay, St Chartres, Notre-Dame-d'Or, La Grimaudière, Craon, Verger-s/-Dive et Mazeuil pour aller vers Mirebeau. Ce circuit concerne essentiellement le sud du canton, là où les habitudes de déplacements vers Mirebeau sont les plus fortes.















	Tous les mercredi (sauf le 1 ^{er} du mois)	
Communes	Aller Matin	Retour Matin
St-Jean-de-Sauves		
Frontenay-s/-Dive		
Notre-Dame-d'Or		
La Grimaudière		
Craon		
Verger s/ Dive		
Mazeuil		
Mirebeau	9h30 arrivée	12h00 départ

TABLEAU 6

CIRCUIT 5 : Service direct vers Loudun

Ce service dessert les communes nord du Canton : St-Jean-de-Sauves, La Chaussée, Aulnay, St Clair, Mont s/ Messais, Messais, Moncontour, Sauzeau, Ouzilly-Vignolles, Martaizé et Angliers pour aller vers Loudun pour un service intercommunal. Cette ligne se substituera à la ligne de marché régulière du Conseil Général qui ne compte au maximum qu'une huitaine de clients. Le véhicule du TAD, plus léger, desservira essentiellement le nord du canton, là où les habitudes de déplacements vers Loudun sont les plus fortes.























	Tous les mardi	
Communes	Aller Matin	Retour Matin
St Jean de Sauves		
La Chaussée		
Aulnay		
St Clair		
Mont s/ Messais		
Messais		
Moncontour		
Sauzeau		
Ouzilly-Vignolles		
Martaizé		
Angliers		
Loudun	9h30 arrivée	12h00 départ

TABLEAU 7

C. JEU D'ACTEURS

Une connaissance des acteurs locaux et des possibles articulations entre eux est nécessaire pour mettre en œuvre un TAD dans les meilleures conditions et à un moindre coût. Ce paragraphe proposera les partenaires possibles du Conseil Général, pour rendre le fonctionnement du TAD facile, et pérenniser le projet.

1. Conseil Général

Le Conseil Général a la gestion des transports sur son territoire, notamment par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) (*annexe n°2*). Elle peut cependant déléguer la gestion du TAD à un autre acteur local. La Communauté de Communes du Pays Loudunais, par exemple, pourrait assurer la gestion du TAD sur le canton de Moncontour, mais préférant se tenir au transport scolaire des primaires et maternelles, son implication n'est pas à indiquer, par manque de soutien au projet.

C'est pourquoi le Conseil Général, par son périmètre d'action départemental et par son expérience devient l'Autorité Organisatrice (AO) la plus appropriée du TAD.

2. Transporteur

Le Conseil Général devra passer une convention avec le transporteur pour l'autoriser à prendre des voyageurs sur le canton. La vocation sociale du TAD dépassant souvent son rôle premier de transport de voyageurs, il est primordial de donner une importance majeure au choix du transporteur, et plus particulièrement du chauffeur.

Pour des raisons de proximité avec les usagers, le recours à une personne locale pour la conduite des véhicules (moins de 9 places) et pour la communication devrait être encouragé pour rendre ce TAD efficace. Les relations amicales et solidaires prévalant sur le canton, le conducteur pourrait être un jeune retraité ou une personne ayant du temps et voulant porter ce projet en tant que salarié voire bénévole ; Ceci pouvant passer par une association, un particulier ou une entreprise par appel d'offre du Conseil Général. Mais ces démarches sont souvent plus lourdes pour la collectivité, et la préconisation de la STAO se veut ici plus rationnelle.

En effet, beaucoup de conventions ont déjà été passées avec la Société de Transport de l'Automobile Ouest (STAO), notamment pour le ramassage scolaire, et la ligne régulière de marché du mardi matin. Le choix de la STAO comme transporteur permettrait de rendre le service de TAD complémentaire, en évitant des superpositions de desserte et des mésententes entre transporteurs. En outre sa présence sur le canton depuis plusieurs dizaines d'années l'a familiarisée avec les usagers.



Photo 4 : bus de la STAO dans les rues de Moncontour

3. Cellule de réservation

La réflexion est poussée au niveau départemental plus qu'à un niveau local. La centrale de réservation doit être départementale, dans l'anticipation d'un élargissement du périmètre d'action du TAD et d'une meilleure coordination avec les autres territoires hors de la Communauté de Communes du Loudunais et avec les lignes régulières du Conseil Général.

En effet, des demandes de mise en place de TAD ont été émises dans les cantons voisins (Mont-s/-Guesnes et St-Gervais-les-Trois-Clochiers) sous l'impulsion des conseillers généraux et des autres élus locaux. Par ailleurs le Conseil Général a déjà mis en place des expérimentations de TAD sur le département (à Pleumartin et à La Trimouille), et semble plus armé pour prendre en charge la gestion, et le point de réservation de ce TAD.

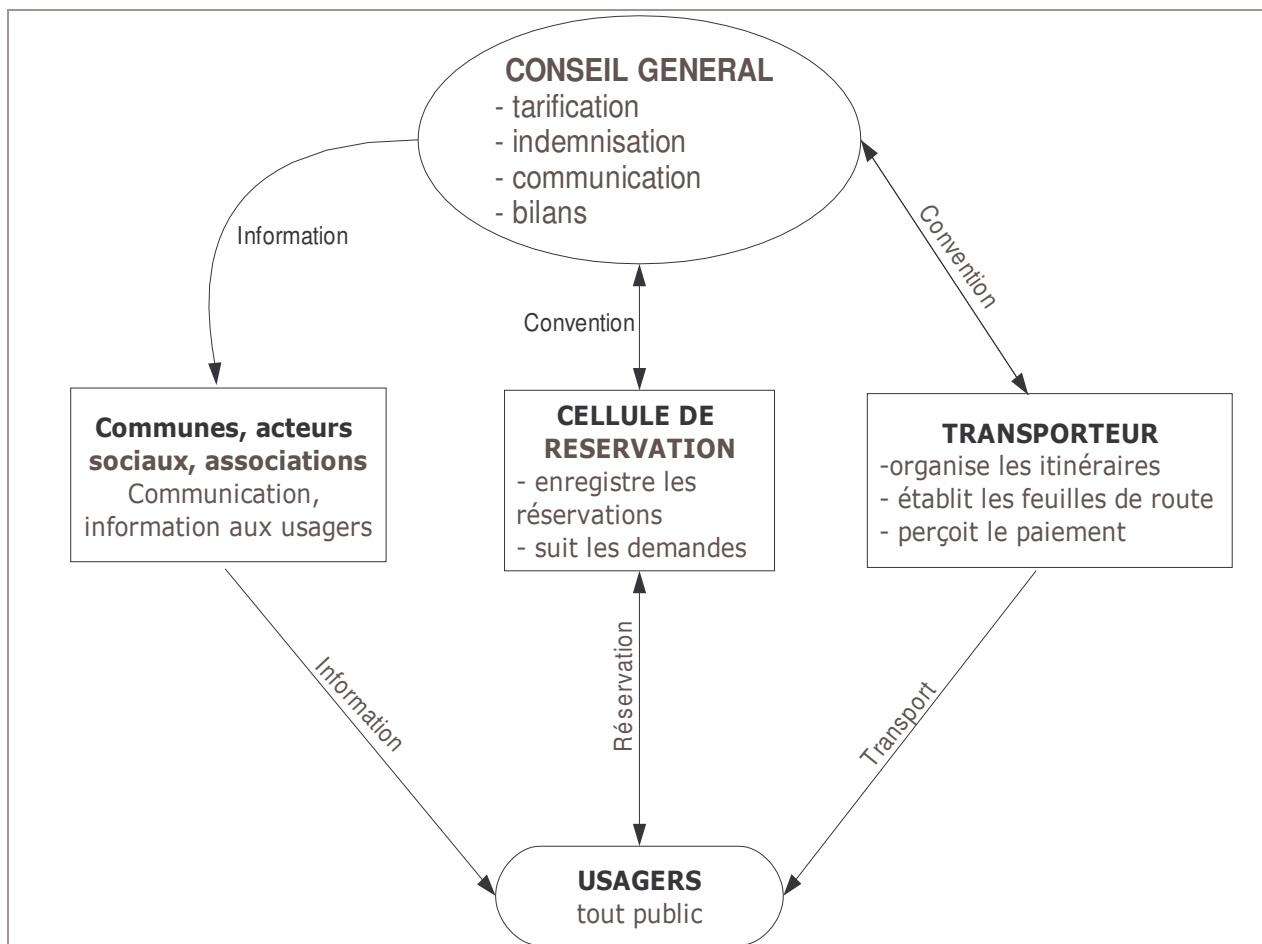


FIGURE I ORGANIGRAMME DES ACTEURS

Conclusion

Les initiatives voisines en matière de TAD suggèrent une possible extension de ce service sur plusieurs cantons. La communauté de communes encore trop peu informée sur ces démarches préfère ne pas prendre en charge la gestion du TAD.

Ainsi, dans l'anticipation d'un élargissement du périmètre d'action du TAD, le Conseil Général est à préconiser en tant qu'Autorité Organisatrice. Dans cette optique, l'adhésion des usagers, la cellule de réservation, le suivi et la communication se situera au niveau du Conseil Général.

L'absence de société de transport sur le canton, désireuse d'étendre son action, fait de la STAO le transporteur le plus approprié de ce TAD. Sa présence sur le territoire depuis plusieurs années et son expérience avec le Conseil Général facilitera son adoption par la collectivité et par les usagers.

D. COMMUNICATION

Une communication suffisante et adaptée au public concerné est essentielle pour assurer l'efficacité du TAD. Ainsi plusieurs propositions peuvent être faites quant à la forme de l'information et les moyens de la diffuser. Elle est d'autant plus nécessaire qu'il s'agit d'un nouveau service de transport. Il faut donc toucher à la fois les habitués des lignes régulières et les futurs usagers.

1. Un nom

Le choix du nom du transport est important dans la diffusion du service. Le nom devrait marquer les usagers et être propre au territoire : Dive' en bus (la Dive étant la rivière bordant le canton et traversant plusieurs de ses communes) pourrait être un nom facile à s'approprier pour les habitants.

2. Tract

Le tract, très pratique, peut-être laissé à disposition à la mairie ou à afficher dans les commerces. Il doit informer simplement l'utilisateur du fonctionnement du TAD. Sa lisibilité ne laissera aucune ambiguïté au lecteur sur l'objet de ce tract. *cf. annexe n°5*

3. Bulletins municipaux

Les bulletins municipaux touchent un grand nombre de personnes sur le canton qui sont attachés à la lecture quotidienne de la presse locale. *La Nouvelle République* sert ainsi de relais entre les communes et leurs habitants. La publication d'une annonce, dans le bulletin municipal des communes concernées, se verra pertinente si elle indique l'objet, les destinations avec les jours et les horaires, le numéro de la cellule de réservation ainsi qu'un numéro d'information.

Conclusion

La communication du TAD sur le canton de Moncontour devra être faite surtout auprès du public cible. Pour cela, une attention particulière sera donnée, sur la forme, pour les personnes âgées.

L'information pourra également passer par les services d'emploi ou d'insertion pour diffuser cet aménagement auprès des personnes en insertion.

E. ESTIMATION BUDGETAIRE

Une estimation budgétaire du coût de cet aménagement est difficile à évaluer. Néanmoins quelques préconisations peuvent être faites sur la tarification par exemple.

➤ Coût d'investissement

Il prend en compte l'achat du minibus équipé pour les PMR. Un seul suffira dans un premier temps. Mais il est possible que l'acquisition d'un second soit nécessaire si la demande devient plus forte, et les fréquences alors plus importantes :

- Minibus Master Renault (9 places) : 29182,40€
- Equipement pour fauteuils roulants (*cf. annexe n°4*)

Coût de fonctionnement

La difficulté d'évaluation du coût de fonctionnement réside dans l'évaluation fine de la demande. Ce service fonctionne « à la demande » et ne coûte en ce sens rien s'il ne fonctionne pas.

Coût pour l'utilisateur

Des tarifs préférentiels auraient pu être mis en application pour les personnes âgées, les moins de 18 ans et les chômeurs, mais formant la quasi totalité du public visé, un tarif unique peut-être préconisé. Son prix devra être fixé par le Conseil Général, selon notamment la hauteur de son financement.

Conclusion

Les services d'un TAD sont très coûteux pour la collectivité, si l'on regarde ceux déjà mis en place. Cependant, le coût social positif et le coût certainement moindre pour la santé publique, de garantir l'autonomie des personnes âgées, relativisent le poids financier de ce service.

Un tarif unique, dans un premier temps, sera indiqué, étant donné que l'ensemble du public cible pourrait faire l'objet de tarification préférentielle. Par la suite, si une extension à d'autres usagers est faite, une tarification préférentielle pour les personnes sans revenu ou aux faibles revenus sera à préférer.

CONCLUSION

Les caractéristiques rurales du canton de Moncontour sont au cœur des problèmes de transport sur ce territoire. La faible densité du territoire et les habitats dispersés rendent difficile la desserte par les lignes régulières de toute la population captive. L'absence de transport abordable équipé pour les personnes à mobilité réduite exclut également l'accès à un certain nombre de personnes. Par ailleurs, le difficile renouvellement des jeunes générations et le vieillissement de la population ajoutés à la baisse démographique générale sur le canton fragilisent l'économie et le dynamisme locaux.

Toutes ces raisons font de la mise en place d'un système de transport spécifique répondant aux contraintes du canton, un aménagement nécessaire pour l'amélioration de la vie locale. Satisfaire la demande de mobilité du canton permettrait, outre la satisfaction des usagers, la relance de l'activité locale et la préservation des santés individuelles.

La préconisation d'un transport à la demande apparaît légitime par sa possible souplesse dans la desserte mais aussi par ses règles imposées qui empêche la concurrence aux sociétés de transport privées. L'aménagement a été pensé pour satisfaire le public cible et permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite tout en favorisant les flux locaux.

L'analyse spatiale de ce TAD a permis la réalisation de circuits de desserte et de destinations. Un circuit interne au canton a été décidé pour encourager la consommation locale. Les autres destinations ont été choisies de manière à ce que la population puisse accéder à tous les services qui peuvent lui être nécessaire. Les circuits des lignes ont été établis de façon à pouvoir desservir toute la population. Les horaires ont été pensés pour laisser le temps aux gens de pouvoir bénéficier pleinement des services auxquels ils souhaitent accéder.

Les préconisations légères sur les articulations entre acteurs placent le Conseil Général au cœur de la gestion du TAD, en tant qu'autorité organisatrice la mieux armée pour assurer cette fonction. Une communication efficace doit aussi être menée pour diffuser le projet, en sensibilisant les élus et les usagers, et finalement le pérenniser.

Cette étude propose un aménagement tendant vers la mise en place d'un TAD sur le canton de Moncontour. Ces propositions résolvent les problèmes de mobilité et d'accès à un service complet, pour la population du canton, en répondant aux enjeux locaux. Le coût social positif de cet aménagement se substituant aux charges négatives pour la collectivité doit être mis en avant devant les acteurs pour que la démarche se poursuive et soit adoptée.

Les problèmes de transport rural influent généralement sur l'accès aux services de santé, à l'emploi, à l'instruction et aux activités sociales. Pour les membres vieillissants de la société rurale, ces questions de transport se répercutent sur leur santé et sur leur capacité à préserver un sentiment d'indépendance.

Une contradiction apparente des tendances politico-économiques entretient le dysfonctionnement en milieu rural et contribue à la lenteur des progrès. La centralisation des services et les combats pour le maintien des services de proximité se poursuivent alors qu'une politique de maintien à domicile le plus longtemps possible est menée dans les campagnes.

Comment conduire une politique rationnelle sans assurer, parallèlement, sa pérennisation ? En effet, comment peut-on donner aux personnes âgées les moyens de vivre chez eux le plus longtemps, pour limiter les coûts de prise en charge en structure, sans assurer leur mobilité, garante de leur autonomie et en prévention leur santé individuelle ? Des choix politiques, et des considérations plus fortes envers les campagnes, loin des problématiques urbaines, sont peut-être à faire.

Sur un territoire faiblement peuplé, les transports publics, de la compétence des Conseils Généraux, se résumaient jusqu'alors à des lignes de ramassage scolaire ouvertes au public et des lignes régulières les jours de marché. Plus récemment, les collectivités s'essayaient à des moyens de transport originaux, mieux adaptés au monde rural. Des Transports A la Demande (TAD) fleurissent dans les régions, mais les initiatives restent timides. Au niveau national, 401 services innovants de transport ont été identifiés au total, dont 354 initiatives de transports à la demande. Les TAD sont présents dans 89 départements. Les personnes âgées constituent près de 90% de la clientèle.

Souvent localisées, ces initiatives dépendent la plupart du temps davantage du bon vouloir des élus que d'une volonté générale de répondre aux besoins de mobilité des populations captives. Il est maintenant à espérer que ce projet suscitera des initiatives plus concrètes.

- ❑ **Autorité Organisatrice** : elle a le rôle de gestionnaire principal du TAD. Elle organise le service, le finance, assure la communication, et contrôle son fonctionnement par rapport au transporteur notamment. Dans le propositions amenées, l'AO du TAD sur le canton de Moncontour serait le Conseil Général de la Vienne.
- ❑ **Bassin de vie** : « le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements et à l'emploi » (INSEE).
- ❑ **Mobilité** : Capacité de se déplacer par ses propres moyens avec ou sans aide technique. Elle peut être à vocation professionnelle, ludique, marchande, civile, culturelle ou militaire. Quelle que soit sa motivation, la mobilité reste l'instrument pertinent de la découverte entre les cultures, les hommes et les territoires.
- ❑ **Personnes Captives (du transport public)**: ce sont les personnes sans moyen de transport individuel et dépendantes des transport publics ou de leurs proches en terme de mobilité.
- ❑ **Pôle de services intermédiaires** : ils correspondent aux communes les plus fréquentées pour des motifs non professionnels, qui exercent, par les commerces et équipements de la gamme intermédiaires qu'elles possèdent, une attraction sur les autres communes alentour. Les équipements de la gamme intermédiaire recouvrent des commerces et des services (publics et privés) d'usage relativement fréquent mais ne relevant néanmoins pas de la proximité immédiate (commissariat, collège, librairie, banque, etc.). Leur implantation et leur attraction définissent des pôles de services intermédiaires et une aire autour de chacun d'eux. (INSEE)
- ❑ **PMR** : Les Personnes à Mobilité Réduite regroupent les personnes handicapées physiquement mais également les personnes âgées dont les capacités physiques se dégradent ; les personnes avec des paquets ou bagages encombrants ; les parents accompagnés d'enfants en bas âge ou en poussette ; les femmes enceintes ; les personnes ayant une incapacité temporaire ; les malvoyants ; les malentendants.
- ❑ **STAO** : Société de Transport de l'Automobile Ouest
- ❑ **TAD** : Le Transport A la Demande est un transport public dont le fonctionnement est régi par la demande préalable. Sa souplesse est variable selon ce qu'impose son organisation (horaires, destinations, point de montée, point de descente, etc.)

BIBLIOGRAPHIE

Guide des opérations de transport collectif en milieu rural, Ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire, Ministère de l'Agriculture.

Transports Publics et avenir des zones rurales, édition de la documentation française, 1998

Comment améliorer le TAD en Drôme?, Iup3, Groupe 2006 Drôme

Les cahiers de décimal de l'Insee, Atlas Social du Poitou-Charentes

Insee, recensement général de la population de 1975, tome VI

Insee, recensement général de la population de 1982, tome XV

www.certu.fr site de l'Organisme d'études du Ministère français de l'Urbanisme

www.ort-poitou-charentes.asso.fr site de l'Observatoire Régional des Transports

www.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/ Site du Ministère des transports du Québec

www.carrefourlocal.org/ Site du Sénat consacré aux collectivités locales.

www.cg86.fr site officiel du Conseil Général de la Vienne

www.pays-loudunais.fr/, site officiel du pays du loudunais.

www.moncontour-vienne.org/ site officiel de la mairie de Moncontour et de ces communes associées.

www.sir-poitou-charentes.org/ site officiel du système d'information régional Poitou-Charentes : un réseau de partenaires au service de l'aménagement du territoire.

www.iaat.org/ site de l'Institut Atlantique d'Aménagement des Territoires

TABLE DES CARTES

- Carte 1 : Canton de Moncontour, p6
- Carte 2 : Densité de la population dans le Vienne, p7
- Carte 3 : Les pôles d'attractivité du canton de Moncontour, p21
- Carte 4 : Offres de transport public existantes, les lignes régulières du Conseil Général sur le canton de Moncontour, p24
- Carte 5 : Les circuits, jours et destinations desservis par le TAD, p27
- Carte 6a : Circuit 1, service direct vers Poitiers, p28
- Carte 6b : Circuit 2, service vers Châtellerault via Mirebeau, p29
- Carte 6c : Circuit 3, service au sein du canton vers St-Jean-de-Sauves, Moncontour et Angliers, p30
- Carte 6d : Circuit 4, service direct vers Mirebeau, p31
- Carte 6e : Circuit direct vers Loudun, p32

TABLE DES PHOTOS

- Photo 1 : La Poste de Moncontour, p10
- Photo 2 : bar-tabac de Moncontour, p10
- Photo 3 : arrivée d'un bus scolaire à Moncontour, p23
- Photo 4 : bus de la STAO dans les rues de Moncontour, p37

TABLE DES GRAPHIQUES

- Graphique 1 : Evolution de la population entre 1968 et 1999, p8
- Graphique 2 : Evolution des 0-39ans depuis 1975 sur le canton de Moncontour, p8
- Graphique 3 : Population du canton par tranche d'âge, p9
- Graphique 4 : Evolution des + 60 ans depuis 1975 sur le canton de Moncontour, p9
- Graphique 5 : Pyramide des âges en 1990 et 1999 sur le canton de Moncontour, p17
- Graphique 6 : Taux de remplissage de la ligne n°7 du mardi (ligne régulière de marché), p23

TABLE DES FIGURES ET TABLEAUX

- Figure 1 : organigramme du jeu d'acteurs, p38
- Tableau 1 : Les activités recensées par communes, p11
- Tableau 2 : Comparaison des lignes régulières, TAD et taxi, p15
- Tableau 3 : Horaires du TAD, circuit 1, p33
- Tableau 4 : Horaires du TAD, circuit 2, p34
- Tableau 5 : Horaires du TAD, circuit 3, p35
- Tableau 6 : Horaires du TAD, circuit 4, p35
- Tableau 7 : Horaires du TAD, circuit 5, p36

- **Annexe n°1** : Lignes régulières du Conseil Général sur le canton, horaires et dessertes
- **Annexe n°2** : Cadre Législatif, fonctionnement du TAD et accessibilité aux PMR.
- **Annexe n°3** : Liste des activités sur le canton par communes, données de l'Insee 2005, démographie des entreprises
- **Annexe n°4** : Devis de la SOMAC, filiale de Renault, pour un véhicule équipé pour les PMR
- **Annexe n°5** : exemple de tract informatif

ANNEXE n° 1

Lignes Régulières du Conseil Général sur le canton de Moncontour

Itinéraire

Ligne : R12101A : CRAON

LOUDUN (lun, mar, mer, jeu, ven) _____

6h35 CRAON Place St Michel	7h15 MONCONTOUR Place Mairie
6h40 GRIMAUDIERE D725	7h20 MONCONTOUR Sauzeau
6h43 GRIMAUDIERE Notre Dame D'Or Eglis	7h25 MONCONTOUR Ouzilly-Vignolles
6h50 ST JEAN DE S Frontenay s/D 1 a	7h32 MARTAIZE La Croix Marie
6h55 ST JEAN DE S Place M. Chauvineau	7h35 MARTAIZE Doismont
6h56 ST JEAN DE S La Tuilerie	7h40 LOUDUN Lycée Guy chauvet
7h02 ST CLAIR Place des Resistants	7h45 LOUDUN Col P Chavagnes
7h05 MONCONTOUR Mont s/Messais	7h50 LOUDUN CES
7h08 MONCONTOUR Messais	7h53 LOUDUN LEP Marc Godrie

Itinéraire

Ligne : R12105R :

LOUDUN CRAON (lun, mar, jeu, ven) _____

17h30 LOUDUN CES	18h30 MONCONTOUR Mont s/Messais
17h40 LOUDUN Aire d'Ech. 2000	18h38 ST CLAIR Place des Resistants
18h00 MARTAIZE Doismont	18h45 ST JEAN DE S Place M. Chauvineau
18h03 MARTAIZE La Croix Marie	18h46 ST JEAN DE S La Tuilerie
18h10 MONCONTOUR Ouzilly-Vignolles	18h50 ST JEAN DE S Frontenay s/D 1 a
18h15 MONCONTOUR Sauzeau	18h53 GRIMAUDIERE Notre Dame D'Or Eglis
18h20 MONCONTOUR Place Mairie	18h55 GRIMAUDIERE D725
18h30 MONCONTOUR Messais	19h00 CRAON Place St Michel

Itinéraire

Ligne : R12102R :

LOUDUN CRAON (mer) _____

12h25 LOUDUN Col P Chavagnes	12h27 LOUDUN CES 12h30 LOUDUN LEP R Stade
12h25 LOUDUN Place Chaussée	12h35 LOUDUN Aire d'Ech. 2000

12h55 MARTAIZE Doismont
12h58 MARTAIZE La Croix Marie
13h05 MONCONTOUR Ouzilly-Vignolles
13h10 MONCONTOUR Sauzeau
13h15 MONCONTOUR Place Mairie
13h25 MONCONTOUR Messais
13h28 MONCONTOUR Mont s/Messais

13h33 ST CLAIR Place des Resistants
13h38 ST JEAN DE S Place M. Chauvineau
13h39 ST JEAN DE S La Tuilerie
13h45 ST JEAN DE S Frontenay s/D
13h48 GRIMAUDIERE Notre Dame D'Or Eglise
13h50 GRIMAUDIERE D725
13h55 CRAON Place St Michel

+ **Itinéraire**

Ligne : R12103A :

CRAON LOUDUN (mar) _____

8h25 ST JEAN DE S Place M. Chauvineau
8h30 ST CLAIR Place des Resistants
h40 MONCONTOUR Place Mairie
845 MONCONTOUR Ouzilly-Vignolles
h50 MARTAIZE Eglise 8h53 AULNAY Eglise

8h58 LA CHAUSSEE Place St Michel 9h00 LA
CHAUSSEE Renoué
910 ANGLIERS Centre
9h30 LOUDUN Place Chaussée

+ **Itinéraire**

Ligne : R12101R :

LOUDUN CRAON (mar) _____

12h00 LOUDUN Place Chaussée
12h15 ANGLIERS Centre
12h23 LA CHAUSSEE Renoué
12h25 LA CHAUSSEE Place
12h28 AULNAY Eglise

12h31 MARTAIZE Eglise
12h35 MONCONTOUR Ouzilly-Vignolles
12h40 MONCONTOUR Place Mairie
12h45 ST CLAIR Place des Resistants
12h50 ST JEAN DE S Place M. Chauvineau

+ **Itinéraire**

Ligne : R12102A :

CRAON LOUDUN (lun, mar, mer, jeu, ven) _____

7h00 GUESNES Place St Michel
7h10 LA CHAUSSEE Renoué
7h12 LA CHAUSSEE Place St Michel
7h14 AULNAY Eglise
7h17 MARTAIZE Eglise

7h25 ANGLIERS Centre
7h40 LOUDUN Col P Chavagnes
7h45 LOUDUN CES
7h48 LOUDUN LEP Marc Godrie
7h50 LOUDUN Lycée Guy chauvet

Itinéraire

Ligne : R12104R :

LOUDUN CRAON (lun, mar, jeu, ven) _____

17h40 LOUDUN Aire d'Ech. 2000

18h13 LA CHAUSSEE Place

18h00 ANGLIERS Centre

18h15 LA CHAUSSEE Renoué

18h08 MARTAIZE Eglise

18h20 GUESNES Place

18h11 AULNAY Eglise

18h25 VERRUE Centre

Itinéraire

Ligne : R12103R :

LOUDUN CRAON (mer) _____

12h40 LOUDUN Aire d'Ech. 2000

13h03 LA CHAUSSEE Place

12h50 ANGLIERS Centre

13h05 LA CHAUSSEE Renoué

12h58 MARTAIZE Eglise

13h10 GUESNES Place

13h01 AULNAY Eglise

13h17 VERRUE Centre

Itinéraire

Ligne : R11301A :

MAZEUIL POITIERS (lun, mar, mer, jeu, ven) _____

6h22 MAZEUIL Centre

6h31 MASSOGNES Centre

6h35 MAISONNEUVE Centre

6h41 VOUZAILLES Centre

6h44 CHAMPI LE S La Rondelle

6h50 CHAMPI LE S Centre

6h52 ROCHEREAU Centre

6h54 ROCHEREAU Liniers

6h58 CHARRAIS Centre

7h15 MIGNE A Stade Arrivée

7h20 MIGNE A Stade Depart

7h30 POITIERS Chaussee

7h35 POITIERS Gare

7h40 POITIERS Prefecture

ANNEXE n°2 : CADRE LEGISLATIF

- LOTI

Publication au JORF du 31 décembre 1982
 Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982
Loi d'orientation des transports intérieurs

Article 7

Modifié par Ordonnance n°2005-1039 du 26 août 2005 art. 1 I (JORF 27 août 2005).

II. - L'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transports à la demande. L'exécution du service est assurée soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente. La convention fixe la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service. Elle définit les actions à entreprendre par l'une et par l'autre parties afin de favoriser l'exercice effectif du droit au transport et de promouvoir le transport public de personnes. Elle est résiliée de plein droit en cas de radiation du registre.

Article 29

Modifié par Loi n°2005-157 du 23 février 2005 art. 54 (JORF 24 février 2005).

Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées.

- Décret du 16 août 1985

Décret n°85-891 du 16 août 1985

relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes

TRANSPORTS ROUTIERS NON URBAINS DE PERSONNES : SERVICES PUBLICS REGULIERS ET A LA DEMANDE DE TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES

Article 26

Les services publics à la demande de transport routier de personnes sont des services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée par décret.

Article 27

Les services publics réguliers et les services publics à la demande de transport routier de personnes peuvent être organisés en faveur de catégories particulières d'usagers.

Article 28

A la demande des communes ou des groupements de communes, le département peut leur faire assurer tout ou partie de l'organisation et de la mise en oeuvre d'un service régulier ou d'un service à la demande.

ANNEXE n°3 : Activités sur le canton de Moncontour détaillées par communes

Démographie des entreprises, données Insee 2005

ANNEXE n°4 : Préconisations matérielles



Minibus Master Renault : 9 places, sièges amovibles, accueil possible de 1 à 5 fauteuils roulants, avec rampe ou suspension compressible.



Polytech'Tours
Département Aménagement
35 allée Ferdinand de Lesseps
37 200 Tours

RESUME

Les problèmes de mobilité en zone peu dense constituent l'un des enjeux majeurs du monde rural d'aujourd'hui. Or le Transport est un outil qui concourt à l'aménagement du territoire notamment dans le rôle qu'il peut jouer pour faciliter les déplacements des habitants en zone non-urbaine.

Réunissant les caractéristiques du milieu rural, *un habitat dispersé, un vieillissement croissant de la population, une desserte inadaptée des lignes régulières*, le canton de Moncontour souffre du manque de mobilité. Bien que la majorité des ruraux possèdent une voiture, l'automobile ne suffit pourtant pas à répondre aux besoins de mobilité de toute une partie de populations non motorisées, jeunes ou âgées, actives ou inactives, de manière occasionnelle ou permanente. Plus particulièrement, la situation bien connue des aînés en matière de transports dans cette région est souvent difficile, la centralisation des institutions et services de santé ajoutée à l'absence de services de transports abordables, sont autant d'éléments qui accentuent le problème.

Après avoir mis en évidence la malaise en terme de mobilité, des propositions seront émises pour tendre vers la mise en place d'un Transport A la Demande (TAD) sur le canton de Moncontour. L'objectif de ce projet est de proposer un aménagement original du territoire qui réponde aux besoins de mobilité tout en préservant voire en améliorant l'économie au canton.

Mots clés :

transport en milieu rural / problème de mobilité / accessibilité aux PMR / mobilité des personnes âgées / Transport A la Demande / maintien des commerces de proximité