



HAL
open science

Quelle stratégie d'actions en matière de déplacements mettre en place dans un département confronté à de profondes mutations territoriales ? L'exemple du Schéma Départemental des Mobilités de Tarn-et-Garonne

Jérémy Amiot

► To cite this version:

Jérémy Amiot. Quelle stratégie d'actions en matière de déplacements mettre en place dans un département confronté à de profondes mutations territoriales ? L'exemple du Schéma Départemental des Mobilités de Tarn-et-Garonne. Gestion et management. 2012. dumas-00790041

HAL Id: dumas-00790041

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00790041>

Submitted on 19 Feb 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Mémoire de Master Professionnel
Transports Urbains et Régionaux de Personnes

Quelle stratégie d'actions mettre en place dans un département confronté à de profondes mutations territoriales ?



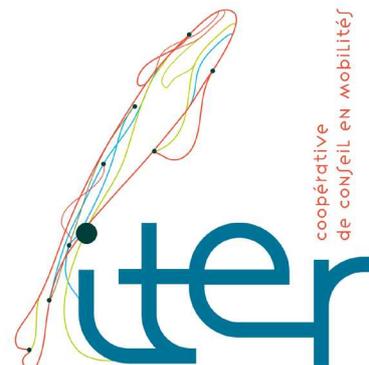
L'exemple du Schéma Départemental des Mobilités de Tarn-et-Garonne

Présenté par :
Jérémy AMIOT

Sous la direction de :
Géraud ACQUIER

Jury présidé par :
Pascal POCHE

Soutenance le 5 septembre 2012



FICHE BIBLIOGRAPHIQUE

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles] - Université Lumière – Lyon 2 - École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE)		
[Titre] Quelle stratégie d'actions en matière de déplacements mettre en place dans un département confronté à de profondes mutations territoriales ?		
[Sous-titre] L'exemple du Schéma Départemental des Mobilités de Tarn-et-Garonne		
[Auteur] Jérémy AMIOT		
[Membres du Jury (nom et affiliation)] Louafi BOUZOUINA (LET – ENTPE) Pierre LANG (Iter) Malika MAZOUZ (Iter) Pascal POCHET (LET – ENTPE)		
[Nom et adresse du lieu du stage] Iter – Coopérative de conseil en mobilités 24 boulevard Riquet 31000 Toulouse		
[Résumé] Historiquement orientées vers le public scolaire, les politiques de transport départementales intègrent peu à peu de plus larges champs de compétences. C'est le cas en Tarn-et-Garonne, département connaissant de profondes évolutions territoriales et sociales, où le Conseil Général a souhaité réorienter son action en matière de déplacements en se dotant d'un Schéma des Mobilités. Démarche originale à plusieurs titres, cette étude prospective entend développer une vision partagée des enjeux en matière de déplacements afin de définir in fine quelques actions concrètes devant être appliquées en partenariat avec les acteurs locaux de la mobilité. Ce mémoire vise, à travers l'état des lieux de la mobilité en Tarn-et-Garonne, à identifier les enjeux fondamentaux d'une politique de transport départementale et à esquisser quelques propositions de réponses face à des besoins de mobilité variés.		
[Mots clés] Transport interurbain Mobilités périurbaines et rurales Métropolisation		Diffusion : - papier : [oui / non] - électronique : [oui / non] (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au : 1 ^{er} février 2013
[Date de publication] 29 août 2012	[Nombre de pages] 144	[Bibliographie (nombre)] 42

PUBLICATION DATA FORM

<p>[Entitled of diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies</p>		
<p>[Supervision by authorities] - Université Lumière – Lyon 2 - École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE)</p>		
<p>[Title] What strategy of actions in terms of travels set up in a department (french local authority) that undergoes profound territorial transformation?</p>		
<p>[Subtitle] The example of the Local Scheme of Mobilities of Tarn-et-Garonne</p>		
<p>[Author] Jérémy AMIOT</p>		
<p>[Members of the Jury (name and affiliation)] Louafi BOUZOUINA (LET – ENTPE) Pierre LANG (Iter) Malika MAZOUZ (Iter) Pascal POCHET (LET – ENTPE)</p>		
<p>[Place of training] Iter – Coopérative de conseil en mobilités 24 boulevard Riquet 31000 Toulouse (FRANCE)</p>		
<p>[Summary] Historically focused on school public, local transport policies gradually integrate wider areas of expertise. This is the case in the french department of Tarn-et-Garonne, a local authority knowing profound territorial and social changes where the local council wished redirect its action in terms of travels by establishing a Scheme of Mobility. Original approach for several reasons, this prospective study aims to develop a shared vision of travels issues to ultimately define some concrete actions to be implemented in partnership with local authorities of mobility. By taking stock of the mobility situation in Tarn-et-Garonne, this dissertation aims to identify the fundamental issues of local transport policy and outline some suggestions to respond to the varied needs of mobility.</p>		
<p>[Key words] Interurban transport Periurban and rural mobilities Metropolization</p>	<p>Distribution statement : - Paper : [yes / no][*] - Electronic : [yes / no][*] (* Scratch the useless mention)</p> <p>Declassification date : February 1, 2013</p>	
<p>[Publication date] August 29, 2012</p>	<p>[Number of pages] 144</p>	<p>[Bibliography] 42</p>

REMERCIEMENTS

Ce document résulte d'un stage réalisé au sein du bureau d'études Iter, société coopérative et participative (SCOP) de conseil en mobilités. Cinq mois durant, j'ai ainsi assisté l'équipe toulousaine de la société sur plusieurs missions, et travaillé plus particulièrement sur la mise en œuvre d'un Schéma Départemental des Mobilités pour le compte du Conseil Général de Tarn-et-Garonne.

Ce stage de fin d'études aura constitué une expérience professionnelle particulièrement enrichissante et je tiens à remercier les différentes personnes qui m'ont apporté leur soutien au cours du stage ou pendant la rédaction de ce mémoire :

Géraud Acquier, gérant d'Iter, qui m'a accordé sa confiance pour ce stage ;

Malika Mazouz et Pierre Lang, mes encadrants, dont l'accompagnement au quotidien et les précieux conseils m'ont permis de mener à bien la mission qui m'était confiée ;

Mes collègues de travail — Bertrand, Céline, Chantal, David, Delphine, Émilie, Florence, François, Jean-Jacques, Nicolas et Rémy — qui, par leur accueil chaleureux, ont contribué au bon déroulement de ce stage ;

Mes proches — Adeline et Dominique, mes parents, Coralie et Marie, mes sœurs, ainsi qu'Alexandre, Marie et Selem — pour l'aide précieuse qu'ils m'ont apporté tout au long de ce moment de vie.

La mobilité des hommes est un des facteurs structurants majeurs de la société. C'est le champ du déplacement qui a organisé l'ordre social en délimitant l'espace. Mais aussi, depuis toujours, les plus téméraires des hommes ont cherché à découvrir ce qu'il y avait au-delà des bornes, de l'autre côté de la ligne d'horizon. La mobilité est à la fois une contrainte et une liberté, un facteur de structuration et d'ordre comme un facteur de dépassement et de transgression.

Jean-Pierre Corniou

SOMMAIRE

INTRODUCTION	11
1. LA COLLECTIVITÉ DÉPARTEMENTALE FACE AUX PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ : ÉLÉMENTS DE CADRAGE	13
1.1. Les mobilités périurbaines et rurales à l'épreuve du « tout automobile »	13
1.2. Quel rôle pour les autorités organisatrices départementales ?	20
1.3. La démarche de Schéma Départemental des Mobilités	32
2. LES MOBILITÉS EN TARN-ET-GARONNE : DIAGNOSTIC	39
2.1. Des territoires aux structures et dynamiques hétérogènes	39
2.2. Une offre alternative à la voiture particulière limitée	57
3. VERS LA DÉFINITION D'UNE STRATÉGIE DES MOBILITÉS À L'ÉCHELLE DÉPARTEMENTALE	79
3.1. Quels besoins de mobilités ?	79
3.2. Quelles perspectives d'actions pour le Conseil Général ?	98
3.3. Quelles échelles d'action ?	105
CONCLUSION	109
BIBLIOGRAPHIE	111
TABLE DES MATIÈRES	117
LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX	119
PRINCIPALES ABRÉVIATIONS UTILISÉES	123
ANNEXES	125

INTRODUCTION

Après plusieurs décennies d'un règne absolu de l'automobile, les modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière semblent connaître un regain d'intérêt de la part des pouvoirs publics mais aussi de la population. Sous l'effet de politiques publiques volontaristes, les grandes agglomérations ont vu se développer l'utilisation des transports en commun, la pratique des modes doux ainsi que les nouveaux usages de l'automobile tandis que les régions se sont investies dans le renouvellement de leurs réseaux de transports express régionaux (TER). À l'échelle départementale, les conseils généraux, gestionnaires historiques des transports scolaires, s'investissent également de plus en plus dans les politiques de déplacements. Cependant, les faibles densités de leurs territoires de compétence — espaces ruraux et périurbains — complexifient les possibilités de desserte offertes par les transports départementaux et limitent l'attractivité de ces services pour les publics autres que les « captifs ».

Le département de Tarn-et-Garonne (3 718 kilomètres carré et 239 291 habitants en 2009) s'inscrit pleinement dans cette situation : sur ce territoire contrasté, la voiture particulière assure une grande majorité des déplacements tandis qu'en dehors des TER, les transports en commun sont essentiellement destinés à répondre aux besoins de mobilité des élèves de tous âges. Prenant conscience des limites inhérentes à un tel fonctionnement et face aux mutations que connaissent les territoires départementaux — un taux de croissance démographique de 1,5 % par an entre 1999 et 2008, 40 000 habitants supplémentaires attendus en 2025 et 90 000 à l'horizon 2040 —, le Conseil Général de Tarn-et-Garonne a initié l'élaboration de son Schéma des Mobilités.

Cette démarche prospective vise à améliorer la connaissance des enjeux et besoins en termes de déplacements à l'échelle départementale à l'horizon 2025. Elle suit une approche concertée, puisque l'individu et ses attentes sont au cœur de la réflexion, et partagée, associant les différents acteurs de la mobilité au sein du département et de ses territoires dans l'objectif d'aboutir à l'application de solutions concrètes. Cette étude se veut différente du schéma des transports collectifs « classique », auxquels les conseils généraux sont habitués. Au-delà des transports en commun gérés par le département et de la simple question des déplacements (« le fait de se déplacer »), la démarche entreprise ici entend en effet aborder le champ complet des mobilités (« la capacité de déplacement ») et de leur diversité.

C'est au début de l'année 2012 que le bureau d'études Iter a été retenu pour mener à bien cette étude qui, concrètement, se déroule en trois phases :

- un état des lieux de la mobilité, articulé en trois étapes (le diagnostic de l'offre de mobilité, le diagnostic de la structuration du territoire et des flux de déplacements et l'identification du système de mobilité départemental, dans son ensemble et par bassin de mobilité),

- une analyse prospective permettant la scénarisation des besoins, par la définition d'un scénario « au fil de l'eau », à 10-15 ans, puis l'élaboration du diagnostic prospectif et la définition des enjeux d'amélioration de la mobilité qui en découlent,
- des propositions de mesures d'accompagnement qui, après que les enjeux et objectifs aient été précisés au regard des orientations politiques des élus, permettront la mise en application du Schéma Départemental des Mobilités.

Dans le cadre de mon stage et de la mission qui m'a été confiée, j'ai pu participer à la première phase d'élaboration du Schéma des Mobilités en réalisant l'état des lieux des mobilités départementales. Ce travail a fortement structuré l'orientation de ce mémoire mais l'avancement de la réflexion sur les phases suivantes a pu quelquefois enrichir mon propos si bien que l'approche développée ici s'articule en trois temps.

- Une première partie permet de faire le point sur le contexte de cette étude, abordant les enjeux des mobilités en dehors des espaces urbains et la place que peut y occuper la collectivité départementale. Il s'agira également de présenter la méthodologie particulière développée dans le cadre de la démarche de Schéma Départemental des Mobilités.
- Dans un deuxième temps, ce sont les différents éléments du diagnostic des mobilités en Tarn-et-Garonne qui seront présentés : l'analyse des territoires et de leur fonctionnement permettra d'évaluer la demande de mobilité tandis que celle de l'offre de mobilité existante donnera les pistes d'améliorations à apporter.
- Enfin, la dernière partie esquissera les éléments pouvant préfigurer l'élaboration d'une stratégie des mobilités, autour de la problématique des besoins de déplacements, de la question des champs d'actions à investir puis du point de vue des enjeux en termes d'échelle et de gouvernance.

I. LA COLLECTIVITÉ DÉPARTEMENTALE FACE AUX PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ : ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Avec les évolutions profondes qu'ont connues nos pratiques de déplacements, les conseils généraux — du fait que leurs territoires de compétence (le périurbain et le rural) sont directement concernés par ces changements — sont confrontés à de nouveaux enjeux en terme d'organisation des mobilités. La démarche de Schéma Départemental des Mobilités initiée par le Conseil Général de Tarn-et-Garonne s'inscrit pleinement dans ce cadre et sa méthodologie particulière entend répondre à la complexité des défis identifiés en la matière.

I.1. Les mobilités périurbaines et rurales à l'épreuve du « tout automobile »

Notre société, que certains qualifient d'« hypermobile » a vu, malgré certains « paradoxes¹ », ses pratiques de mobilité s'accroître considérablement depuis une cinquantaine d'années. Alors que globalement le nombre de déplacements n'a que peu évolué, leur portée spatiale, dans un premier temps, puis leur durée, se sont en revanche fortement développées. À l'extérieur des agglomérations, là où la collectivité départementale a conservé ses prérogatives, ce phénomène, entraîné par la motorisation rapide des ménages, a ainsi profondément modifié les territoires et leur fonctionnement. En parallèle, tandis que la voiture individuelle, concrétisant nos envies croissantes de mobilité, devenait partie prenante de nos modes de vie, les déplacements ont également évolué dans leurs « formes », leurs modalités. Mais ces nouvelles logiques de mobilité, et plus particulièrement le poids considérable de l'automobile, ne vont pas sans poser quelques problèmes d'ordre sociétaux.

L'accroissement des distances parcourues et les nouveaux territoires de la mobilité

La démocratisation de l'automobile, en permettant notamment un accroissement significatif des distances parcourues a modifié de façon significative notre mobilité. Dès les années 1970, les travaux du chercheur Yacov Zahabi, menés à l'échelle mondiale, ont ainsi montré que les budgets monétaires et temporels consacrés aux transports étaient constants mais que l'augmentation de la vitesse des déplacements (permise, en particulier, par l'automobile) conduisait à l'allongement des distances parcourues. Cette contraction de l'espace-temps permise par la motorisation massive des ménages a en effet engendré de nouvelles aspirations auprès de la population : grâce à l'automobile, les ménages accèdent ainsi à de nouvelles conditions de vie plus attractives dans les espaces périurbains ou ruraux sans forcément consacrer davantage de temps aux déplacements. Associées à d'autres

¹ V. Kaufmann (2008).

phénomènes, ces nouvelles pratiques permises par le développement de notre motilité² (en physiologie, la notion de « motilité » désigne la capacité à effectuer des mouvements) ont des conséquences sur la morphologie des territoires. Les interactions sociales ne dépendent désormais plus de la densité urbaine dont la fonction originelle de rapprochement des individus et de concentration des activités est maintenant dépassée.

À proximité des villes, ces processus ont engendré l'éclatement des bassins de vie et la fragmentation des territoires en plusieurs espaces, souvent spécialisés (zones résidentielles, zones d'activités, zones commerciales, etc.) où, dès leur conception, les déplacements automobiles ont été favorisés au détriment des autres modes de transports (absence de trottoirs, de pistes cyclables, voies en impasse, etc.). Dans les plus grandes agglomérations, la métropolisation a engendré la création de vastes espaces urbains, comme c'est aujourd'hui le cas autour de Toulouse³. Ce phénomène se traduit par une recomposition de la morphologie urbaine de ces espaces et interfère fortement avec les pratiques de mobilité des populations concernées pour lesquelles la voiture individuelle joue un rôle majeur. Plus loin, dans les espaces à dominante rurale, l'étalement de l'urbanisation s'est diffusé en marge des petites villes et des pôles de proximité en même temps que les pratiques quotidiennes convergeaient vers des modes de vie urbains, notamment en ce qui concerne l'accès aux emplois, aux services, ainsi qu'aux pratiques de consommation.

La carte suivante (figure n° 1), présentant les différentes aires urbaines de Tarn-et-Garonne telles que les identifie l'INSEE, illustre bien les relations et les dépendances qui existent aujourd'hui entre les territoires. On peut ainsi distinguer différentes échelles d'aires urbaines⁴ selon l'importance de son pôle urbain :

- les « grandes aires », quand le pôle compte plus de 10 000 emplois, comme c'est le cas avec Montauban et Castelsarrasin – Moissac en Tarn-et-Garonne, tandis que les aires de Villeneuve-sur-Lot, d'Agen et surtout de Toulouse voient leur influence se répandre sur les franges ouest et sud du département,
- les « moyennes aires », quand le pôle compte entre 5 000 à 10 000 emplois, comme avec Villefranche-de-Rouergue dont l'influence est limitrophe du département
- les « petites aires », comme Valence-d'Agen, Caussade et Beaumont-de-Lomagne, quand le pôle compte de 1 500 à 5 000 emplois.

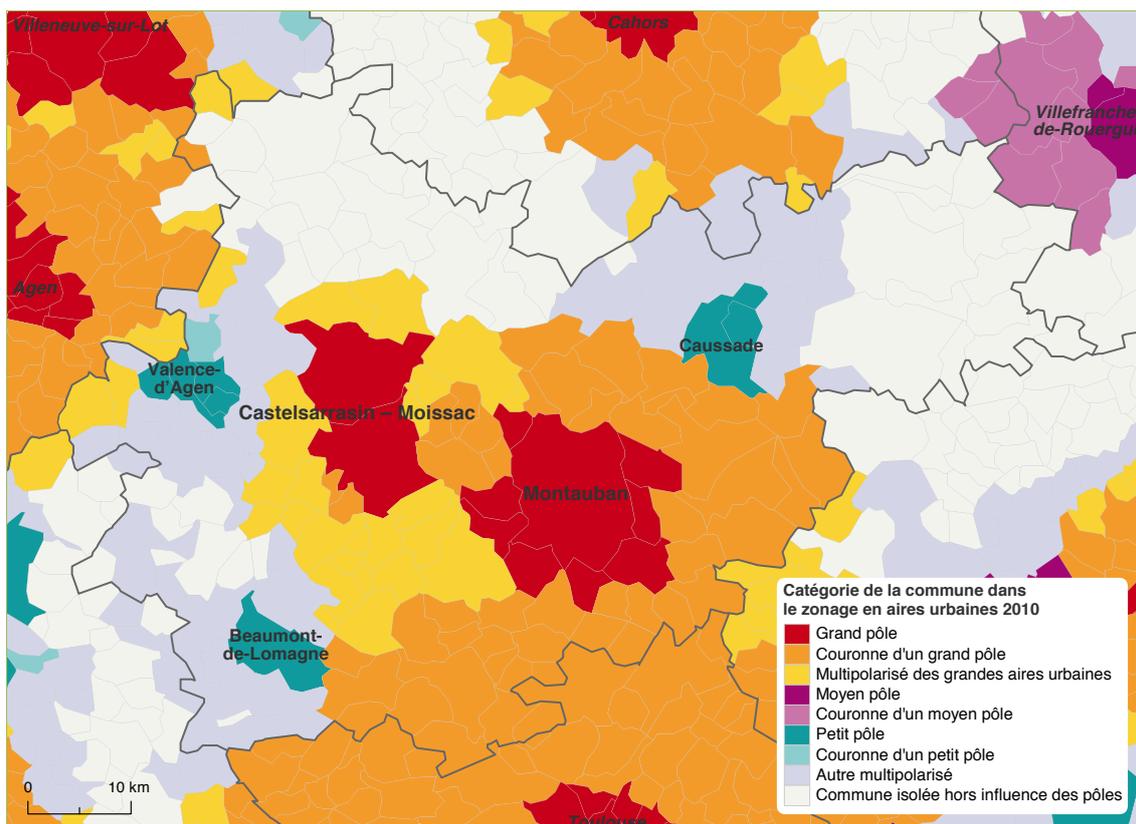
Entre l'attraction des grandes aires urbaines et celle, plus locale, des petites aires, ce sont donc une grande majorité des communes de Tarn-et-Garonne qui sont sous influence de pôles urbains.

² V. Kaufmann (2011).

³ La métropolisation (de « métropole », du grec *mêtropolis*, « ville-mère »), désigne la transformation, à la fois fonctionnelle et morphologique, des grandes agglomérations, se traduisant par un accroissement de leur poids dans la répartition de certaines fonctions et par une concentration de la population au sein de vastes aires métropolitaines.

⁴ Une aire urbaine est, d'après l'INSEE, un ensemble de communes (d'un seul tenant et sans enclave) constitué d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine dans laquelle au moins 40 % de la population résidente travaille dans le pôle ou les communes attirées par celui-ci.

Figure n° 1 — Le zonage en aires urbaines en Tarn-et-Garonne



Données : INSEE (2008) — Source : INSEE (2010)

Les territoires « historiquement ruraux⁵ » ont ainsi connu des transformations considérables. La distinction entre urbain et rural s'est estompée au profit de « tiers-lieux » : l'espace périurbain et le rural sous influence urbaine, territoires dont le développement a été conditionné par l'arrivée d'infrastructures et de modes de transports rapides, en premier lieu desquels l'automobile. Le phénomène de périurbanisation est complexe et lié à de nombreuses évolutions de la société, notamment aux nouvelles logiques résidentielles (aspiration au logement individuel, accès à la propriété facilité, logique foncière) et économiques (exurbanisation des activités). Entre extension urbaine en continuité de la ville compacte et éparpillement discontinu des espaces bâtis, ce phénomène est difficile à appréhender, même du point de vue des définitions de l'INSEE.

La « campagne », aujourd'hui plus accessible autorise des migrations quotidiennes, notamment pour des citadins ne disposant pas de moyens financiers suffisants pour se loger en ville. Elle est ainsi devenue « partie intégrante d'une maquette d'ensemble d'urbanisation⁶ ». En 2006, elle accueillait 39 % de la population métropolitaine (21 % en zone périurbaine et 18 % en zone rurale)⁷. Pour autant, les territoires périurbains et ruraux ne constituent pas un tout homogène et présentent une grande diversité de caractéristiques en ce qui concerne notamment :

⁵ M. Wiel (2010).

⁶ CAS (2012).

⁷ INSEE (2006).

- leur peuplement, plus ou moins dispersé,
- leur rattachement à des agglomérations urbaines, depuis les bourgs ruraux jusqu'aux métropoles régionales,
- leurs formes d'activités dominantes (agriculture, industrie, services, tourisme, etc.),
- leur composition sociale (classes moyennes périurbaines, bi-résidents touristiques, retraités, populations « fragiles », etc.).

La fonctionnalisation croissante des territoires a en revanche tendance à accentuer ces caractéristiques et à toujours plus « spécialiser » les espaces. Malgré leurs différences, ces territoires de faibles densités, qu'ils soient périurbains ou ruraux, présentent des caractéristiques communes qui influencent les pratiques de mobilité et leur organisation :

- l'habitat dispersé tient une part importante, malgré quelques concentrations urbaines ponctuelles,
- les bassins d'emplois sont vastes, engendrant des distances entre le domicile et le lieu de travail qui sont importantes,
- les services de la vie quotidienne (commerces, établissements scolaires, services administratifs et de santé, etc.) sont rares ou de faible niveau, nécessitant de longs trajets pour accéder aux services de niveaux supérieurs présents dans les grandes agglomérations,
- les transports collectifs sont peu développés, en raison de la dispersion de leur clientèle potentielle.

Toutefois, alors que pendant plusieurs décennies les gains de vitesse permis par l'automobile et les réseaux de transport qui lui étaient dédiés ont favorisé l'accroissement du budget-temps de déplacements, la saturation des infrastructures et les phénomènes de congestion y ont mis un terme. Le temps passé à se déplacer a ainsi augmenté et les personnes qui se déplacent sur de longues distances sont celles qui y consacrent davantage de leur temps.

De nouvelles formes de déplacements plus complexes

En parallèle à ces évolutions liées aux supports de la mobilité que sont les territoires, on assiste aussi, depuis quelques années, à l'évolution des formes de mobilités liée à celle des modes de vie, se traduisant par une complexification des déplacements. Bien qu'utilisant des données anciennes, le tableau suivant est ainsi riche d'enseignements quant aux tendances d'évolution des pratiques de mobilités locales dans les dernières décennies. Le concept de mobilité locale concerne l'ensemble des déplacements dont les origines et les destinations sont situées à moins de 80 kilomètres, à vol d'oiseau, du domicile. On peut ainsi les assimiler à « une distance effective de 100 kilomètres, qui fonde la frontière (en partie conventionnelle) entre mobilité locale et mobilité à longue distance⁸ ».

⁸ J.-P. Orfeuill (2004).

Tableau n° I — Les principales évolutions de la mobilité locale française entre 1982 et 1994

	1994	Évolution 1982-1994
Nombre de déplacements par personne et par jour	3,2	- 6 %
– Pour le travail ou les études	0,7	- 20 %
– Pour des achats ou d'autres démarches	0,8	- 7 %
– Pour des loisirs ou des visites	0,4	+ 33 %
– Pour le retour au domicile	1,3	- 4 %
– À pied ou en deux-roues	0,9	- 39 %
– En transports publics	0,3	0 %
– En voiture	2,0	+ 23 %
Distance parcourue par jour (kilomètres)	22,9	+ 30 %
Budget-temps par jour (minutes)	55,0	- 1 %
Vitesse moyenne (kilomètre par heure)	25,3	+ 34 %
Nombre de passagers-kilomètres par jour (millions de kilomètres)	—	—
– En interne à la ville-centre	90	- 5 %
– Entre la banlieue ou la périphérie et la ville-centre	315	+ 46 %
– Entre la banlieue et la périphérie	86	+ 79 %
– En interne à la banlieue ou à la périphérie	304	+ 28 %
– En échanges interurbains de proximité	382	+ 83 %

Données : INSEE / INRETS (1982 / 1994) — Source : J.-P. Orfeuill (2004).

Les raisons pour lesquelles nous nous déplaçons, tout d'abord, ont évolué : alors que les déplacements domicile – travail étaient prépondérants auparavant, depuis quelques années leur part se réduit et ne représente, aujourd'hui, plus que 20 à 30 % de l'ensemble des déplacements⁹. Plus largement, les déplacements « contraints » ont stagné voire diminué au profit des déplacements pour les autres motifs, notamment ceux liés aux loisirs, qui ont fortement progressé. L'augmentation observée du « chaînage des déplacements » (que Vincent Kaufmann définit par « l'enchaînement dans le temps d'activités extérieures sans que l'on repasse par son domicile ») renseigne également sur les mutations de notre mobilité de plus en plus complexe.

Les modes de déplacements utilisés ont eux aussi variés : alors que les déplacements à pied ou en deux-roues ont fortement baissé et que ceux en transports publics sont restés stables, ceux effectués en voiture ont largement progressé, en lien avec l'allongement des distances parcourues. Pour les différents motifs de déplacements, en effet, le territoire de proximité (domaine de pertinence de la marche) est de moins en moins le support des activités comme des relations sociales. Dans une moindre mesure, il en va de même des centres urbains (domaine de pertinence des transports publics). Plus largement, l'usage de la voiture individuelle est devenu une norme dans notre société, en témoigne la progression de la détention du permis de conduire dans la population ou l'importance de la multimotorisation des ménages (35,8 % en 2006)¹⁰, même si, à l'échelle nationale, le nombre de déplacements tend à stagner ces dernières années.

⁹ V. Kaufmann (2008).

¹⁰ INSEE (2006).

Enfin, en lien avec les observations précédentes, les déplacements se complexifient aussi du point de vue des liaisons qu'ils concernent : si les déplacements entre le centre et la périphérie sont toujours importants, l'éclatement des villes en une structure hétérogène et discontinue ainsi que l'apparition de nouvelles centralités dans les espaces périurbains ont amené les liaisons entre périphérie à se développer. Plus généralement, ce sont les déplacements extra-urbains qui se développent le plus, comme le montre l'explosion des échanges interurbains de proximité (+ 83 % entre 1982 et 1994) et des liaisons entre banlieue et périphérie (+ 79 %). Quand ils existent, les transports en commun ont du mal à s'adapter à ces nouveaux besoins : les lignes de transport (qu'elles soient urbaines, départementales ou régionales) suivent généralement une logique de convergence vers le centre des villes plutôt que de maillage entre banlieues. Alors que la liaison est plus directe en automobile grâce aux infrastructures routières (périphériques, rocade, voies rapides, etc.), il est souvent nécessaire de transiter par le centre pour rallier deux espaces périphériques, ce qui rend les transports en commun peu attractifs.

Une dépendance à l'égard de l'automobile remise en cause

La démocratisation de l'automobile, conjuguée à l'apparition de nouvelles aspirations sociales et de nouvelles conditions économiques, a bouleversé notre rapport au territoire et nos pratiques de mobilité. Face aux nouvelles formes de mobilité qui se sont développées dans les espaces périurbains et ruraux, les transports collectifs sont le plus souvent délaissés : les longues distances et les faibles densités les rendent en effet peu compétitifs (en termes de coût et de temps) et donc peu attractifs. Il en va de même des modes doux (principalement la marche et le vélo) qui ne trouvent pas leur place dans des espaces pensés pour l'automobile. Cependant, l'évidente suprématie de l'automobile est source de plusieurs problèmes, si bien que l'on évoque parfois un phénomène d'addiction de notre société à la voiture individuelle.

Ce sont d'abord les problèmes environnementaux multiples qui expliquent la volonté actuelle de maîtrise de l'automobile. Émissions de gaz à effet de serre, pollution de l'air, nuisances sonores, consommation d'énergies fossiles, consommation d'espaces agricoles et naturels, notre *Dépendance à l'égard de l'automobile*¹¹ est dénoncée. Bien que dans ce domaine, la réponse attendue soit souvent technologique (biocarburants, véhicules électriques, etc.) — un report modal étant considéré comme peu plausible —, des changements de pratiques de déplacements apparaissent néanmoins nécessaires dans certains contextes localisés.

En effet, la logique du tout automobile a aussi des conséquences sociales : alors que la possession d'un véhicule représente un coût élevé que toute la population ne peut assumer, certaines personnes non motorisées peuvent se retrouver isolées et contraintes dans leur mobilité. Ces « captifs » peuvent par exemple être des jeunes, des femmes au foyer ou des

¹¹ G. Dupuy (2006).

personnes âgées. La difficulté des personnes sans permis ou sans véhicule à trouver un emploi illustre aussi cette dépendance de plus en plus forte de notre société à l'égard de l'automobile et pose la question des enjeux sociaux de cette dépendance. En effet, dans le monde du travail, la situation a évolué en faveur d'une utilisation massive de la voiture particulière : les lieux d'emploi se dispersent, les emplois à durée déterminée se banalisent, nécessitant de changer souvent de lieu d'emploi, les horaires « flexibles » se multiplient et avec eux le nombre de déplacements pour aller travailler, etc. Plus largement, on peut évoquer aussi le phénomène de « mobilités subies¹² » : dans les agglomérations, principaux lieux d'emploi, les logiques propres au marché de l'habitat et à celui du travail se confrontent si bien que les populations les moins solvables sont évincées des espaces les plus convoités et sont contraintes de s'installer plus loin.

La mobilité dans les territoires à faible densité s'apparente donc à un enjeu sociétal global, touchant à des problématiques variées : développement économique, accès à l'emploi, intégration sociale, accès aux services publics, environnement, etc. Quels que soient les réalités territoriales de ces espaces (milieu périurbain, espace multipolarisé, rural sous influence urbaine, rural isolé), les mêmes problèmes de mobilité y sont identifiés. Ainsi, du fait de la dispersion de l'habitat et de l'éloignement des emplois et des services urbains, les distances sont importantes et engendrent des temps de trajets et des coûts de déplacements importants. Ces caractéristiques rendent difficile l'organisation de transports collectifs performants, que ce soit en termes de service rendu, de charge financière pour les budgets publics et même d'émissions de CO₂ par voyageur transporté. La population de ces territoires est donc majoritairement « captive » de l'automobile pour ses déplacements quotidiens.

Face à ces éléments, et sous l'impulsion notamment des conseils généraux, de nouvelles réponses aux besoins de mobilités de ces espaces sont apportées. Et même s'il reste aujourd'hui encore beaucoup à faire en termes de mobilité, en particulier dans les territoires périurbains et ruraux, l'ère du « tout automobile » semble terminée et de nouvelles mesures en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle font leur apparition.

¹² J. Viard (2006).

I.2. Quel rôle pour les autorités organisatrices départementales ?

Les conseils généraux sont triplement concernés par les problématiques de mobilité de par leurs compétences en termes de voirie (l'essentiel du réseau routier relève de la responsabilité du département), d'action sociale et de solidarité ainsi que, bien sûr, de transports interurbains. Ces aspects rendent la prise en considération de la thématique des déplacements par les départements primordiale de même qu'ils expliquent la diversité des réponses pouvant être apportées, en termes d'aménagements des routes, de favorisation du covoiturage, d'adaptation des horaires de fonctionnement des services sociaux, de mise en place de transports en commun, de services de transports à la demande (TAD), etc.

Une mission de transport « historique » à destination du public scolaire

La collectivité départementale est devenue autorité organisatrice des transports (AOT) dans les années 1980. Comme les communes ou leurs groupements ont pour responsabilité les transports urbains et les régions les transports ferroviaires¹³, la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)¹⁴ puis les différentes lois de décentralisation¹⁵ lui ont en effet donné la responsabilité d'organiser les services réguliers et à la demande du transport routier non urbain de personnes, « à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national ». Le département est également responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires (qui « sont des services réguliers publics »), sauf à l'intérieur des périmètres de transports urbains (PTU) dont l'existence est antérieure au 1^{er} septembre 1984. Le département a donc une responsabilité conséquente puisqu'il doit organiser (et financer) les lignes régulières, les circuits scolaires ainsi que les TAD, en dehors des espaces urbains. Cela concernait, en 2009, 47 % de la population française (hors Île-de-France)¹⁶.

Néanmoins, avec l'élargissement des PTU lié au renforcement progressif de l'intercommunalité, notamment depuis la loi « Chevènement »¹⁷, les territoires desservis par les transports départementaux ont tendance à se rétracter. Entre 2001 et 2008, le nombre de communes intégrées à un PTU a ainsi progressé de 57,3 %, passant de 2 349 à 3 695¹⁸, réduisant, par conséquent, le territoire d'action des départements. En parallèle, la montée en puissance des politiques de transports régionales a également conduit les départements à tenter d'articuler leur offre de transport avec celle des régions. D'autre part, même en

¹³ Voir annexe I, p. 126.

¹⁴ Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

¹⁵ Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions. Loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État. Loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983.

¹⁶ CERTU (2012).

¹⁷ Loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale.

¹⁸ CERTU (2012).

dehors des PTU, le Conseil Général peut décider de déléguer ses compétences auprès d'une commune ou d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), voire d'un établissement d'enseignement ou d'une association (de parents d'élèves par exemple) pour les transports scolaires.

En février 2012, le CERTU a publié le compte-rendu de l'enquête sur les transports collectifs départementaux qu'il réalise chaque année. Bien que parfois incomplètes, les données collectées auprès de 88 conseils généraux (hors DROM – COM, Île-de-France et Territoire de Belfort notamment) permettent de dresser un portrait de leurs réseaux de transport et de mettre en avant leurs évolutions sur la période 2006-2009.

Tableau n° 2 — Les principales caractéristiques du transport collectif départemental

	2009 ¹⁹	Évolution 2006-2009
Offre kilométrique par an (millions de kilomètres)	680 à 800	+ 3 % ²⁰
- Circuits scolaires	400 à 470	—
- Lignes régulières	260 à 320	—
- Services de TAD	10 à 20	—
Fréquentation par an (millions de voyages)	670 à 820	—
- Circuits scolaires	400 à 490	—
- Lignes régulières	270 à 330	—
- Services de TAD	2 à 3	+ 22 % ²¹

Données : CERTU (2007-2010) — Source : CERTU (2012).

Ainsi, en 2009, les transports collectifs départementaux présentaient un visage encore majoritairement scolaire puisque les services dédiés aux élèves de tous âges constituaient 59 % de l'offre kilométrique. Concernant la fréquentation, entre 615 et 755 millions de voyages étaient le fait du public scolaire qui représentait ainsi plus de 90 % de la fréquentation totale. Avec 1,6 à 2 millions d'élèves transportés chaque jour, ce sont plus de 20 % des élèves français (hors Île-de-France et DROM – COM) qui utilisaient les transports départementaux en 2009. La majorité (60 %) des élèves transportés l'était sur des circuits spécifiquement scolaires tandis que 34 % empruntaient les lignes régulières (les 6 % restant utilisaient d'autres services, notamment les TER)²². Le poids des lignes régulières dans cette répartition tend à s'accroître depuis quelques années, si bien qu'en 2009 les élèves de tous âges représentaient 79 % de la clientèle des lignes régulières. Alors que le nombre d'élèves transportés baissait depuis la fin des années 1990, un mouvement inverse s'observe entre 2006 et 2009 avec une hausse de 3,2 % des effectifs transportés et ce, malgré la légère baisse de la population scolaire globale française sur la période (- 0,5 %)²³. L'étalement urbain et les évolutions de l'implantation des établissements scolaires expliquent cette progression :

¹⁹ Fourchettes basses et hautes réalisées d'après les estimations du CERTU. Du fait des arrondis, les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des éléments qui y concourent.

²⁰ Sur un échantillon de 44 départements. CERTU (2012).

²¹ Sur un échantillon de 35 départements. CERTU (2012).

²² Sur un échantillon de 54 départements. CERTU (2012).

²³ Sur un échantillon de 55 départements. CERTU (2012).

installation de nombreuses familles avec enfants dans les secteurs périurbains, en dehors des PTU, développement des regroupements pédagogiques intercommunaux (RPI), surtout dans les secteurs ruraux, hausse générale des effectifs en collège, etc.

Vers un acteur de la mobilité quotidienne des territoires périurbains et ruraux

Toutefois, et bien que leur action était traditionnellement tournée vers le transport scolaire, les départements cherchent de plus en plus à développer des réseaux de transports adaptés aux besoins de mobilité de l'ensemble des habitants, notamment ceux des territoires périurbains, en agissant d'une part sur le niveau de service offert et, d'autre part, sur l'étendue de la desserte territoriale. Les collectivités départementales ont tendance à accroître et à banaliser leur offre en mettant en place des lignes régulières, ouvertes à tous les publics, organisées de façon hiérarchique, à l'image des réseaux urbains. En 2009, ces lignes régulières représentaient 39 % de l'offre kilométrique et concernaient 270 à 330 millions de voyages, soit 40 % de la fréquentation globale des réseaux de transports départementaux. Malgré cela, la clientèle « commerciale », autre que scolaire, ne représentait encore que 21 % de la fréquentation de ces lignes en 2009. Néanmoins, entre 2006 et 2009, une hausse de près de 25 % du nombre de voyages a été observée pour cette clientèle, si bien que le nombre moyen de voyages sur les lignes régulières par an et par habitant (hors PTU) s'est établi à 14 en 2009²⁴.

En parallèle du développement de lignes régulières, les conseils généraux ont amorcé la diversification de leur offre de mobilité. Des services de TAD, notamment, sont couramment proposés et permettent de répondre aux besoins de desserte des espaces de faibles densités, en complémentarité des lignes régulières. Entre 6 500 et 9 500 communes étaient desservies par les TAD en 2009, un nombre qui a doublé depuis 2006²⁵. Ils représentaient 2 % de l'offre kilométrique et entre 2 000 et 3 000 voyages chaque jour, soit une progression de 22 % depuis 2006²⁶.

Pour rendre leurs réseaux plus performants et plus attractifs, les départements agissent également sur d'autres leviers, comme la tarification. Ainsi, en 2009, 41 % des départements avaient mis en place une tarification unique²⁷ : quelle que soit la distance parcourue, le prix du ticket est le même (souvent bas, à moins de deux euros). En rendant plus abordable le coût d'un déplacement, notamment pour les secteurs les plus éloignés, la tarification unique renforce la solidarité entre les différents territoires d'un département et se traduit par une augmentation importante de la fréquentation des transports collectifs départementaux. Certains départements coopèrent avec les autres AOT pour proposer des titres de transport pouvant être utilisés sur les différents réseaux partenaires. En 2009, cette

²⁴ Sur un échantillon de 45 départements. CERTU (2012).

²⁵ Sur un échantillon de 34 départements. CERTU (2012).

²⁶ Sur un échantillon de 35 départements. CERTU (2012).

²⁷ Sur un échantillon de 84 départements. CERTU (2012).

intégration tarifaire concernait près de la moitié des départements²⁸ : 28 % proposaient une tarification intégrée avec un ou plusieurs réseaux urbains, 5 % avec le réseau TER et 16 % avec ces deux niveaux de réseau. La coopération du département avec d'autres AOT peut également porter sur la mise en place d'un système billettique commun, la gestion de l'information multimodale, la création de pôles d'échanges ou simplement viser une meilleure coordination des différentes offres de transport, autant de politiques qui permettent d'améliorer le passage d'un mode de transport à un autre et donc de favoriser leur combinaison par l'utilisateur.

Grâce à cet ensemble de mesures, les transports collectifs départementaux connaissent un nouvel élan depuis 2006, avec une fréquentation en progression. Si le public scolaire s'est légèrement accru (+ 3 % entre 2006 et 2009²⁹), ce sont surtout les autres usagers qui sont de plus en plus nombreux (+ 25 %³⁰) à utiliser les lignes régulières, notamment pour se rendre au travail. L'augmentation de l'offre kilométrique (+ 3 %³¹ sur la période) alors que le territoire desservi a diminué (du fait de l'extension des PTU), ne suffit donc pas à expliquer cette évolution favorable : le renforcement des coopérations avec les autres AOT et la mise en place de nouveaux systèmes de tarification, notamment, simplifient l'usage des transports départementaux, les rendant ainsi plus attractifs. Il existe cependant de fortes disparités entre départements : ceux très urbanisés, où une vaste portion du territoire est comprise dans un PTU, ont un usage par habitant supérieur à la moyenne tandis qu'inversement, les départements ruraux, peu denses, en ont un usage plus faible. Bien que paradoxal (c'est dans les territoires où les PTU, échappant à la compétence du département, sont les plus « puissants » que les transports collectifs départementaux connaissent davantage de succès), ces écarts sont logiques. En effet, dans ces départements très peuplés (tels que les Bouches-du-Rhône ou le Rhône), le PTU ne peut couvrir l'ensemble du territoire sous influence urbaine. En coordination avec les réseaux régionaux et urbains, ce sont donc les transports départementaux qui desservent le reste des espaces fortement polarisés par les agglomérations. Du fait des densités de population relativement élevées, les services proposés peuvent être plus performants tandis que les contraintes liées à l'usage de la voiture individuelle dans les grandes agglomérations (difficultés de circulation et de stationnement) plaident aussi en faveur de l'usage des transports en commun.

Au-delà de ces disparités territoriales, les enjeux de déplacements à l'échelle départementale semblent aujourd'hui de plus en plus prégnants. Depuis quelques années, la maîtrise des déplacements automobiles s'est imposée comme un impératif de la « ville durable » vers laquelle veulent tendre les politiques publiques³². Les transports en commun des territoires urbains connaissent ainsi un renouveau, porté notamment par la mise en service de transports en commun en site propre (TCSP). Dans le même temps, la diffusion de

²⁸ Sur un échantillon de 76 départements. CERTU (2012).

²⁹ Sur un échantillon de 55 départements. CERTU (2012).

³⁰ Sur un échantillon de 45 départements. CERTU (2012).

³¹ Sur un échantillon de 44 départements. CERTU (2012).

³² V. Kaufmann (2008).

l'urbanisation et les pratiques de déplacements qui s'y rattachent ont fait émerger de nouvelles responsabilités pour les départements : les politiques de transport des agglomérations sont confrontées au délitement de leur territoire d'action (en 2008, les grands pôles urbains et l'espace périurbain s'étendaient sur la moitié du territoire français quand les PTU n'en couvraient que 8 %³³) si bien que le département est amené à répondre aux problématiques de déplacements des territoires périurbains. Plus généralement, face à la prise de conscience des enjeux liés aux déplacements — notamment en matière environnementale et sociale —, l'action départementale en matière de mobilité devrait s'accroître. Ainsi, dans un contexte économique difficile qui se traduit par un renchérissement de l'usage de la voiture individuelle, les transports en commun et, plus largement, les modes de déplacements alternatifs (vélo, covoiturage, autopartage, etc.) devraient, à l'avenir, jouer un rôle croissant dans les déplacements quotidiens des populations périurbaines et rurales.

Toutefois, dans un contexte budgétaire de plus en plus contraint³⁴, ces politiques représentent un effort important pour les conseils généraux, d'autant plus qu'en matière de transports collectifs départementaux, par exemple, le taux de couverture des dépenses par les recettes de fonctionnement est faible (il s'établissait en moyenne à 11 % en 2009³⁵). Au-delà de la question de l'offre à mettre en place, la problématique de financement est donc primordiale.

En Tarn-et-Garonne, une mobilité essentiellement automobile...

Le projet de Schéma des Mobilités de Tarn-et-Garonne illustre la prise de conscience, par le Conseil Général, des enjeux que représentent les déplacements pour les territoires départementaux. Alors que l'étude prospective *Tarn-et-Garonne 2025*³⁶ a révélé que les transports et la préservation de l'environnement et du cadre de vie comptent parmi les attentes prioritaires des habitants du département, la volonté du Conseil Général est désormais de parfaire ses connaissances en matière de mobilité. Cette étude vise ainsi à « approfondir la question de la mobilité » à l'œuvre sur le département afin de « construire un projet de territoire cohérent dans ce domaine³⁷ ».

Aujourd'hui en effet, la voiture individuelle constitue le moyen de déplacement privilégié qu'utilisent les populations des espaces périurbains et ruraux pour leurs trajets quotidiens (figure n° 2). Du point de vue des déplacements domicile – travail, l'automobile assure ainsi à elle seule près de neuf déplacements sur dix en Tarn-et-Garonne. Ce taux monte même jusqu'à 96 % pour les déplacements vers le lieu de travail des habitants travaillant dans une

³³ CERTU (2012).

³⁴ V. Bouhour (2012).

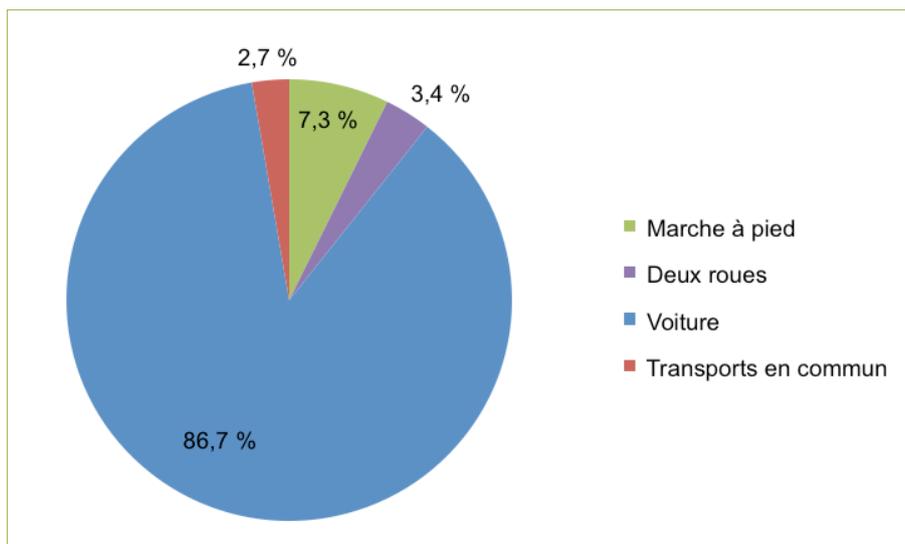
³⁵ Sur un échantillon de 56 départements. CERTU (2012).

³⁶ ADE 82, CG 82, CRP Consulting (2008).

³⁷ CG 82 (2011).

autre commune que leur commune de résidence, à l'exception de ceux qui résident dans une commune urbaine et travaillent dans une commune appartenant à une autre unité urbaine qui ont un taux d'utilisation des transports en commun deux fois plus élevé que la moyenne départementale (par ailleurs caractérisée par sa faiblesse). Les personnes dont le lieu de travail est situé sur la commune de résidence ont également un taux d'utilisation de la voiture plus faible du fait du poids plus important occupé par la marche à pied pour ces déplacements.

Figure n° 2 — La répartition modale des déplacements domicile – travail en Tarn-et-Garonne en 2009



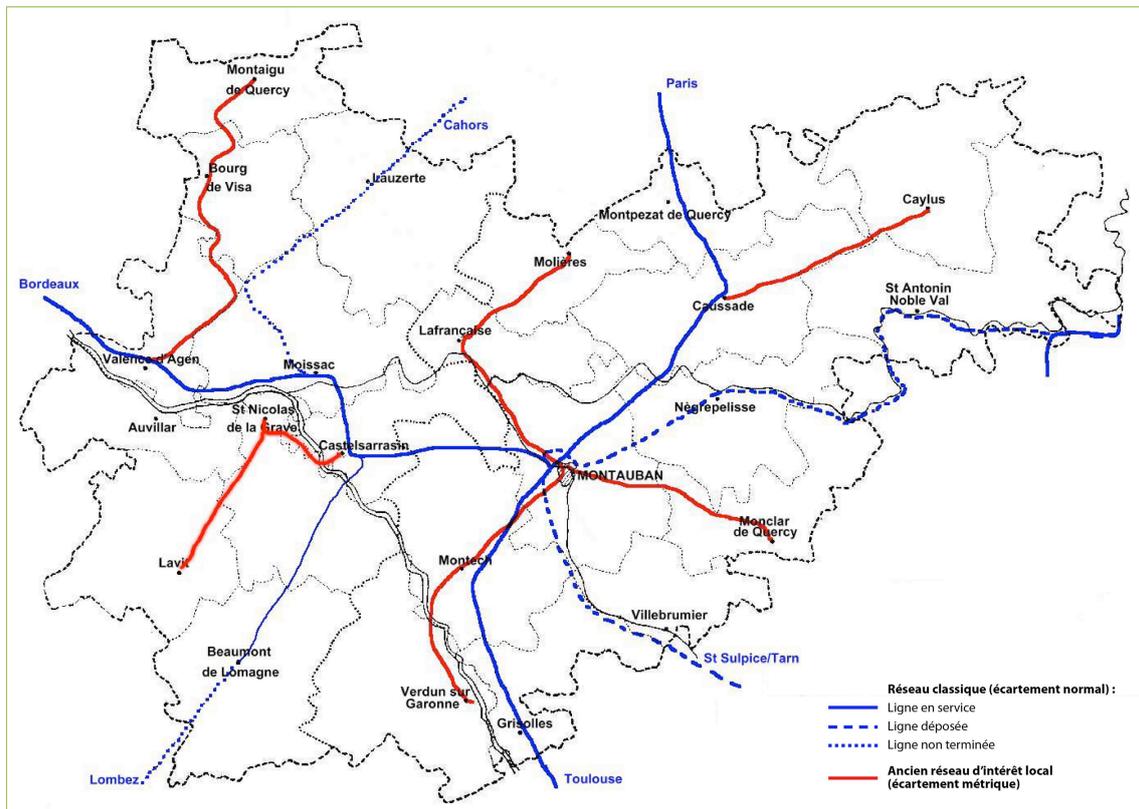
Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2012).

Malgré de légères variations selon les contextes territoriaux, la part modale de la voiture apparaît largement majoritaire. Les alternatives, en premier lieu desquelles les transports en commun départementaux, apparaissent insuffisantes ou inadaptées. Cela n'a pourtant pas toujours été le cas : au début du XX^e siècle, comme dans de nombreux départements français, un réseau de chemin de fer d'intérêt local irriguait le territoire départemental. En effet, en complément des voies ferrées d'intérêt général existantes et de celles prévues par le plan Freycinet de 1879 (dont certaines ont aujourd'hui disparu ou n'ont jamais été achevées), le Conseil Général de Tarn-et-Garonne a voté, le 12 octobre 1906, la création d'un réseau de tramways à vapeur composé de six lignes (figure n° 3). Les 182 kilomètres de lignes à voie métrique sont successivement construits entre 1913 et 1927 et exploités par la compagnie des Tramways de Tarn-et-Garonne (TTG). Au début des années 1930, quasiment chaque chef-lieu de canton est alors desservi à raison d'environ deux allers-retours par jour.

Cet « âge d'or » des chemins de fer d'intérêt local sera cependant de courte durée. Alors qu'aucune ligne ne dégage de bénéfices, la crise économique des années 1930, l'exode rural qui vide les communes de leur population et surtout la concurrence de l'automobile naissante (avec notamment les premiers autocars) amorcent, quelques décennies avant le démantèlement des réseaux de tramway dans les villes, le fort recul que connaîtront les transports ferroviaires — et les transports en commun en général — jusqu' à la fin du XX^e

siècle. En 1931, le département rachète la compagnie des TTG et dès l'année suivante le trafic de voyageurs est transféré sur la route (seuls subsistent quelques trains de marchandises ainsi que les liaisons voyageurs des jours de marché). L'exploitation cesse définitivement le 1^{er} janvier 1934 et le réseau est déclassé le 10 juillet 1936³⁸. Les lignes ferroviaires sont elles aussi concernées par ces fermetures : dès 1955 pour Montauban – Lexos, en 1989 pour Montauban – Saint-Sulpice. La ligne Castelsarrasin – Beaumont-de-Lomagne a quant à elle été fermée au trafic de voyageurs en 1939 mais reste exploitée pour le fret.

Figure n° 3 — L'ancien réseau de chemin de fer d'intérêt local de Tarn-et-Garonne



Source : J.-F. Look (2010).

Malgré la forte réduction du nombre de liaisons ferroviaires, le département était encore parcouru par de nombreuses lignes d'autocars jusque dans les années 1980-1990. Ces lignes ouvertes à tous les usagers ont progressivement disparu, du fait de la motorisation croissante des ménages et de leur inadaptation aux nouveaux besoins de mobilité, au profit des seules liaisons destinées au public scolaire. De nos jours, les services de transport de Tarn-et-Garonne ciblent en effet très spécifiquement les déplacements des élèves. Le CERTU distingue, en termes de transports collectifs départementaux, trois types d'activités complémentaires :

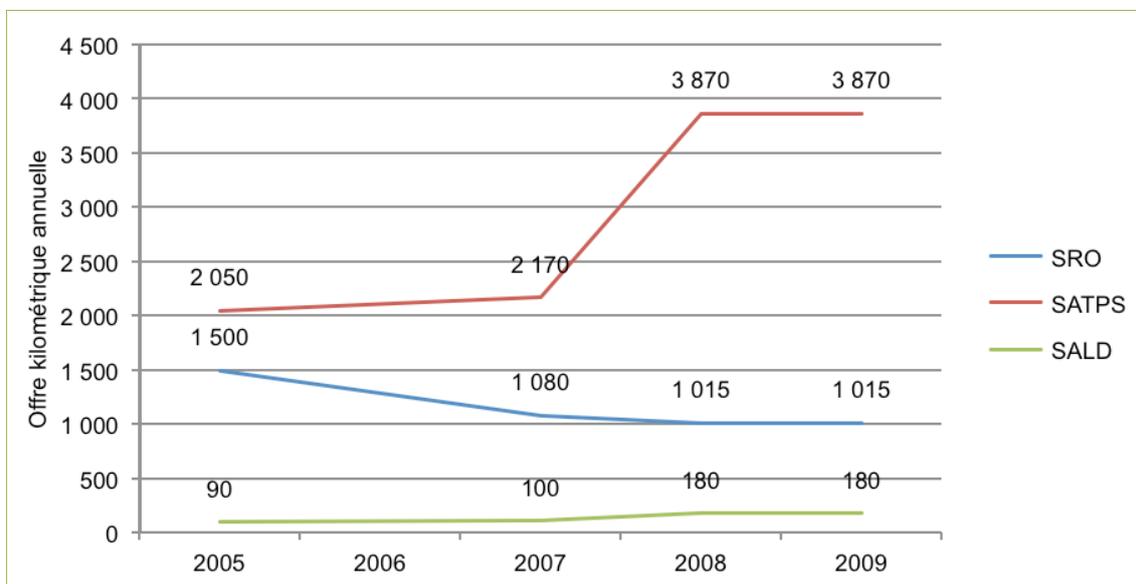
- les services réguliers ordinaires (SRO) sont constitués de liaisons régulières, ouvertes à tous les usagers,

³⁸ J.-F. Look (2010).

- les services à titre principal pour les scolaires (SATPS) rassemble les différents circuits destinés, de façon plus ou moins spécialisée, aux élèves,
- les services à la demande (SALD) sont constitués des services de TAD.

Comme l'illustre la figure suivante, les services scolaires, les SATPS, ont fortement progressé depuis 2005 pour représenter plus des trois-quarts de l'offre kilométrique (76,4 % en 2009). Les lignes régulières, les SRO, comptent elles pour 20 % des kilomètres du réseau et sont en diminution sur la période observée. Surtout, comme nous le verrons plus en détail dans la suite de l'étude, ces lignes régulières n'en sont pas réellement : théoriquement accessibles à tous les publics, elles circulent en fait à des horaires et sur des circuits inappropriés pour satisfaire à un usage commercial. Les services de TAD, les SALD, qui tendent également à se développer, ne représentent quant à eux que 3,6 % de l'offre kilométrique annuelle en 2009.

Figure n° 4 — L'évolution des différents types de services de transports collectifs en Tarn-et-Garonne entre 2005 et 2009



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : CERTU (2011).

L'organisation actuelle de son réseau de transports collectifs représente un effort financier conséquent pour le Conseil Général : les dépenses de fonctionnement s'élevaient ainsi à 11 889 000 euros pour l'année scolaire 2009-2010. Rapporté au nombre d'élèves inscrits (12 482), cela représente un coût moyen de 952 euros par élève et par an quand la moyenne nationale s'établissait pour cette même année à 840 euros³⁹. Le Conseil Général prend en charge le coût du transport scolaire et seul un forfait annuel est demandé aux familles (en 2008, il s'élevait par exemple à 92 euros pour un élève demi-pensionnaire et à 46 euros pour un interne⁴⁰) tandis que certaines communes financent elles-mêmes ce service.

Appréciée de la population, d'après l'étude *Tarn-et-Garonne 2025*, la gratuité des transports scolaires explique, dans le même temps, la faiblesse des recettes perçues par le Conseil

³⁹ AGIR (2010).

⁴⁰ M. Cassan (2008).

Général qui atteignent 1 399 000 euros en 2009. Le taux de couverture des dépenses par les recettes de fonctionnement est alors limité, s'établissant à 11,8 % en 2009, mais il est cependant dans la moyenne à l'échelle nationale. En 2009, sur l'ensemble des élèves subventionnés, moins de la moitié l'étaient pour les SRO (49,2 %) tandis que les SATPS concernaient plus de trois élèves sur cinq (61,2 %). Moins d'un élève subventionné sur vingt empruntait le train (4,1 %) tandis que l'allocation particulière de transport (APT), compensation prévue en cas d'absence de service de transport scolaire, représentait 3,5 % des élèves subventionnés⁴¹. Depuis 2007, il semble que le nombre d'élèves subventionnés tende à baisser légèrement du fait de la diminution des effectifs transportés sur les lignes régulières (SRO), par train, ainsi que de la baisse du nombre d'allocations particulières de transport accordées.

En lien avec l'évolution de l'offre kilométrique observée précédemment, les élèves subventionnés au titre de l'utilisation des SATPS sont quant à eux toujours plus nombreux. Cette tendance résulte de la politique particulière qu'a développée le département : à savoir rapprocher au maximum les points d'arrêt de ses lignes du domicile des élèves, notamment pour des raisons de sécurité (l'habitat étant relativement dispersé dans le département). La multiplication des arrêts a une incidence forte en termes budgétaires puisque, d'une part, leur aménagement ou leur mise en sécurité demande des investissements importants et, d'autre part, leur desserte provoque l'inflation des dépenses de fonctionnement (allongement en distance et en temps de parcours des itinéraires). Leur adaptation aux besoins du public scolaire rend aussi ces circuits peu propices à une utilisation commerciale, par tous les usagers. Surtout, comme nous le verrons plus tard, l'augmentation prévue de la population (40 000 habitants supplémentaires sont attendus dans le département en 2025), avec une part importante de couples avec enfants, rend difficilement supportable la poursuite de cette logique de desserte au plus près du domicile des élèves pour les finances de la collectivité départementale.

... Mais des enjeux en lien avec la mobilité croissants

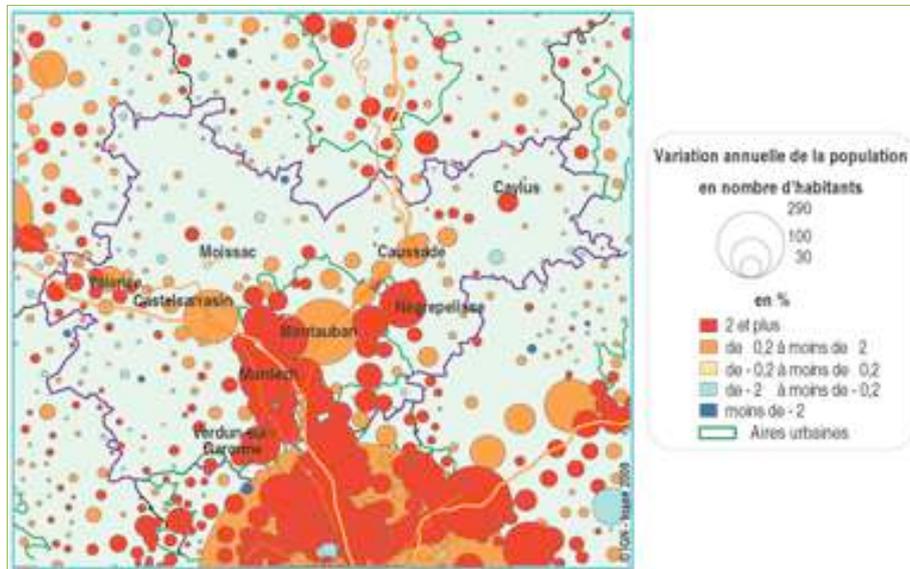
Au-delà du premier enjeu que représente le seul transport des élèves et son évolution future, plusieurs autres aspects plaident en faveur d'une meilleure prise en compte des problématiques de mobilité par le Conseil Général. Les mutations que connaissent les territoires du département, en particulier, induisent de nouveaux besoins en termes de déplacements.

Ainsi, la forte progression de la population départementale (+ 1,5 % par an entre 1999 et 2008) a des conséquences importantes sur le système de déplacements du département. C'est notamment dans sa partie la plus méridionale, soumise à l'influence métropolitaine, là où la croissance démographique est la plus intense (figure n° 5), que les enjeux apparaissent

⁴¹ Du fait des élèves subventionnés au titre de plusieurs services, la somme des pourcentages est supérieure à 100. CERTU (2011).

les plus prégnants. La proximité de l'agglomération toulousaine conduit ici au desserrement de l'habitat et des activités et à la densification rapide d'espaces autrefois ruraux, dans une typologie périurbaine favorable à l'utilisation exclusive de la voiture individuelle en tant que mode de déplacement.

Figure n° 5 — Le processus de densification entre Montauban et Toulouse entre 1999 et 2006



Source : INSEE (2009).

En plus de cette forte croissance démographique, ce sont également les mutations des caractéristiques sociales des habitants du Tarn-et-Garonne qui font évoluer les besoins de mobilité. La progression de la population que connaît le département est ainsi largement le fait d'un solde migratoire positif. Ces nouveaux arrivants sont majoritairement des jeunes actifs, provenant d'autres régions que Midi-Pyrénées, relevant de catégories socioprofessionnelles intermédiaires (les employés, les professions intermédiaires et les ouvriers sont les plus nombreux), souvent accompagné d'enfants ou d'adolescents⁴². Comme pour les 20 % de salariés résidant en Tarn-et-Garonne qui quittent chaque jour le département pour aller travailler (en particulier au sein de l'agglomération toulousaine), ces nouveaux arrivants voient leurs pratiques de déplacements se « dilater » pour s'inscrire dans des territoires de vie élargis par rapport au seul espace résidentiel. En dehors de la mobilité liée au travail, les espaces les plus attractifs apparaissent en effet sous-équipés⁴³ face aux modes de vie de ces ménages, en termes d'achats ou de loisirs notamment. Ils exigent donc des déplacements sur de moyennes distances pour lesquels la voiture individuelle apparaît aujourd'hui la plus appropriée. En parallèle, le vieillissement de la population se traduira par une hausse de 10 000 habitants de 75 ans et plus d'ici 2025, autant de personnes aux besoins de déplacements variés mais dont certaines sont en perte d'autonomie.

Enfin, il apparaît également nécessaire de prendre en compte les projets structurants du territoire, notamment en termes de transport. Alors que le département constitue déjà un

⁴² DDT 82, F. Laumière (2011).

⁴³ INSEE (2008).

important carrefour autoroutier et ferroviaire, l'implantation à l'horizon 2020 d'une gare intermodale au sud de Montauban, sur le tracé de la ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux – Toulouse, devrait conforter cette position. Amenée à améliorer l'accessibilité du département, cette nouvelle gare devrait également devenir un point d'accès majeur à l'échelle de l'espace métropolitain toulousain et de la région Midi-Pyrénées et donc, accueillir d'importants flux d'usagers. En lien avec ce projet, les perspectives de restructuration des liaisons régionales et urbaines et d'organisation de dessertes interurbaines peuvent être l'occasion de développer les transports collectifs et leur utilisation.

La dépendance quasi-exclusive de la population tarn-et-garonnaise à l'automobile ne va pas sans poser de problèmes. En plus son impact environnemental (pollutions locales et globales) et économique (tendance à la saturation des infrastructures routières, besoins de nouveaux équipements), cette mobilité représente un coût important pour le budget des ménages. Ceux dont les revenus sont moyens voire faibles peuvent alors être contraints par la tendance à l'augmentation de leurs dépenses de déplacements, particulièrement du fait des fluctuations du prix des carburants. Nous le verrons plus tard, la plupart des perspectives d'évolution du prix des carburants annoncent une hausse progressive du coût de la mobilité individuelle, ce qui pourrait notamment remettre en question la croissance démographique du Tarn-et-Garonne dans son modèle de développement actuel. Dès aujourd'hui, l'absence de réelle alternative à l'automobile a également des conséquences sociales pour certains publics particuliers qui ne peuvent se déplacer pour effectuer différentes démarches. De même, alors que le département possède un taux de chômage plus élevé que la moyenne régionale, certaines entreprises de Tarn-et-Garonne ne réussissent pas à recruter de personnel du fait des mauvaises conditions de déplacements. C'est par exemple le cas pour la main-d'œuvre peu qualifiée (et souvent peu motorisée) que recherchent les nombreuses entreprises de logistique implantées dans des secteurs peu accessibles autrement qu'en voiture mais également pour les cadres, résidant dans l'agglomération toulousaine (et souhaitant y rester) qui sont peu enclin à utiliser leur voiture au quotidien mais ne trouvent pas de services de transport adaptés, notamment pour les trajets entre la gare et le lieu de travail⁴⁴. Les difficultés des personnes exclues du système automobile sont amplifiées en Tarn-et-Garonne du fait de la faible densité du territoire tandis que le vieillissement de la population, l'afflux de nouveaux arrivants et le renchérissement du coût des carburants devraient, dans les années à venir, rendre ces problèmes plus prégnants.

Ces « nouveaux défis sociétaux⁴⁵ » ont fait prendre conscience au Conseil Général qu'il était nécessaire d'agir en termes de mobilité. L'enjeu est aussi politique puisque face à la métropolisation et à la montée en puissance des agglomérations, le département doit savoir rester attractif s'il veut conserver ses prérogatives et ne pas voir son rôle se « diluer » entre l'échelle locale des intercommunalités et le niveau régional. Il peut au contraire assurer le rôle d'interface nécessaire entre ces deux échelons de collectivité. Il devra cependant composer avec des ressources financières limitées

⁴⁴ Entretien avec la CCI de Montauban et de Tarn-et-Garonne.

⁴⁵ CG 82 (2011).

Face à ces différents éléments, il s'agit alors de se demander quelle configuration de l'offre de transports et de services en matière de mobilité doit être mise en place pour répondre à des besoins actuels diversifiés et préparer les territoires départementaux aux mobilités de demain. Plus largement, à travers l'exemple du Schéma Départemental des Mobilités de Tarn-et-Garonne, il s'agit de s'interroger sur les stratégies d'actions à mettre en place en matière de déplacements dans un département confronté à de profondes mutations territoriales.

D'ores et déjà, il semble que l'échelle de l'étude justifie la mise au point d'une stratégie de mobilité qui soit globale tandis que le caractère contrasté du territoire tarn-et-garonnais implique des réponses variées afin de répondre aux différents besoins. Plusieurs éléments peuvent alors alimenter la réflexion.

- La mise en place de transports en commun attractifs (par leur qualité de service, leur tarification, etc.) à destination du plus grand nombre est-elle justifiée ? Quelles sont les liaisons les plus à même d'être concernées par des services commerciaux de ce type ? En parallèle, quelles solutions de mobilité développer ailleurs, dans les territoires de plus faibles densités ? Les services de TAD existants sont-ils suffisants ?
- Comment répondre de façon adéquate à des besoins spécifiques de publics en difficultés face à la mobilité ? Faut-il des solutions dédiées ou une action globale qui puisse répondre aux différentes demandes ?
- Comment articuler les différents réseaux et services entre eux dans la perspective de proposer une organisation hiérarchisée, en particulier pour prendre en compte les liaisons avec l'agglomération toulousaine ? Des complémentarités, notamment d'un point de vue billettique et tarifaire, sont-elles envisageables avec les réseaux TER et urbains ? En dehors des transports en commun, quel soutien apporter aux autres solutions de mobilité (modes doux, covoiturage, autopartage, etc.) ?
- Quel peut-être, d'un point de vue pratique, le rôle du Conseil Général dans l'organisation de l'offre de mobilité ? Comment doit-il se positionner face au niveau local (rôle « directeur » ou « incitateur ») ? Quelle doit-être la gouvernance en matière de mobilité en Tarn-et-Garonne ?
- Quelles sont les priorités et comment financer cette politique ? Comment réorienter la desserte scolaire afin de pérenniser une politique des déplacements départementale ?

Face à la multiplicité des questionnements et du fait de la portée donnée au projet de Schéma Départemental des Mobilités, la mise au point d'une méthodologie particulière a été nécessaire comme nous allons le voir maintenant.

I.3. La démarche de Schéma Départemental des Mobilités

La démarche de Schéma de Mobilités initiée par le Conseil Général de Tarn-et-Garonne et mise en œuvre par le bureau d'études Iter est novatrice à plusieurs titres : dans son objet tout d'abord — les « mobilités » —, mais également dans son processus de construction associant les acteurs locaux ainsi que dans sa finalité, fortement opérationnelle.

Une approche élargie des mobilités

Tout d'abord, le Schéma des Mobilités de Tarn-et-Garonne intègre l'ensemble des mobilités, et pas seulement les transports collectifs interurbains comme c'est souvent le cas pour les autres départements. À ce titre, le dossier de consultation des entreprises (DCE) précise que « le champ de l'étude devra embrasser l'ensemble des dispositifs de transport pertinents (transports collectifs, transport à la demande, covoiturage, taxi subventionné, modes doux, etc.) ». Cette approche des différentes mobilités est également déclinée du point de vue des publics pour lesquels le Conseil Général, dans le DCE, identifie deux grandes typologies :

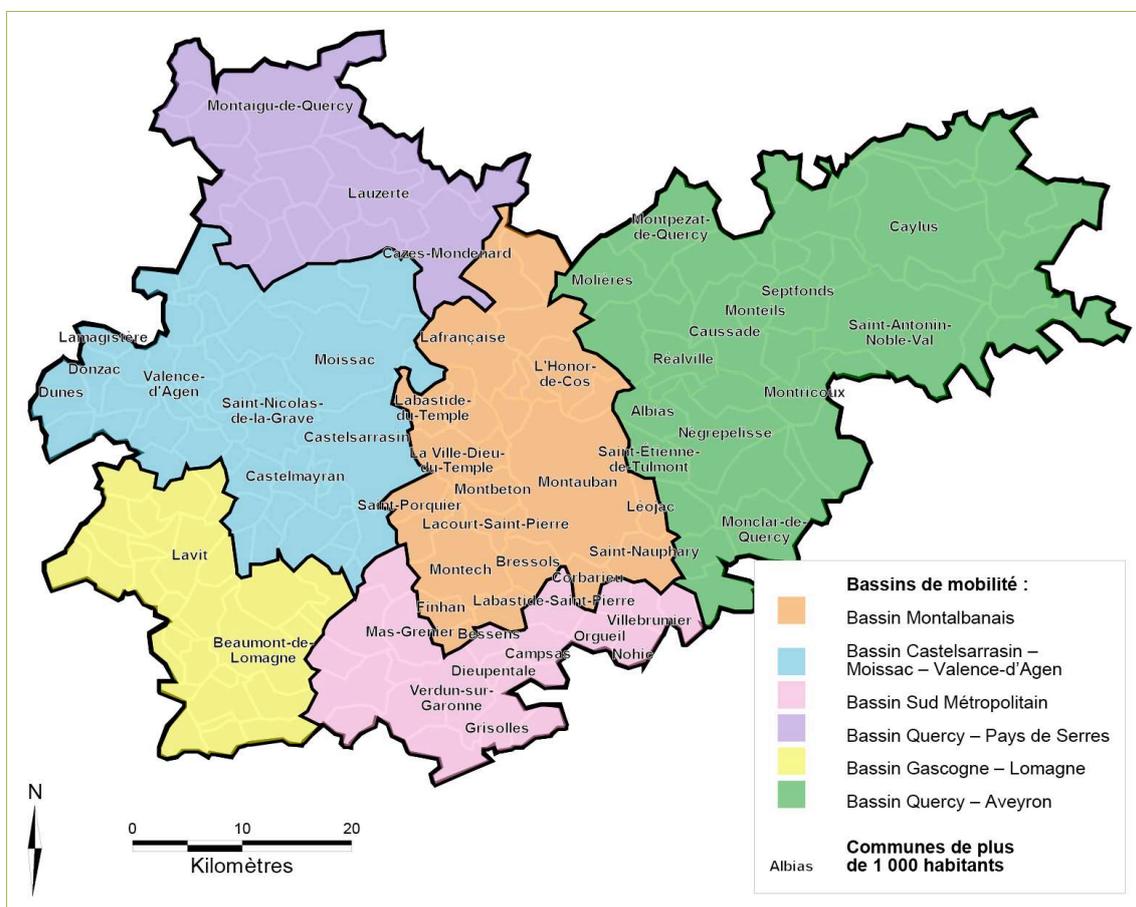
- les « actifs salariés », au taux de motorisation important, dont les pratiques de déplacements impliquent la mise en place de solutions alternatives à la voiture individuelle afin de réduire leur impact environnemental,
- les « publics empêchés », c'est-à-dire les personnes contraintes face à la mobilité, que sont principalement les jeunes, les personnes âgées en perte d'autonomie, les personnes en situation de handicap, celles en situation d'exclusion ou en parcours d'insertion professionnelle, dont les situations différentes se traduisent par des besoins spécifiques.

Un processus de co-construction territorialisé en « bassins de mobilité »

Au-delà du sujet d'étude qui vise à aborder les problématiques de mobilité au sens large, c'est aussi la démarche mise en œuvre pour y parvenir qui se veut novatrice. En effet, conformément aux attentes exprimées par le Conseil Général dans le DCE, il était important de prendre en compte les logiques de mobilités, en particulier celles internes au Tarn-et-Garonne, à travers des territoires d'échelle plus restreinte que le département dans son intégralité. Dans son offre, Iter a ainsi proposé la définition de « bassins de mobilité » permettant une approche désagrégée des problématiques liées à l'offre de transport, des besoins et attentes en termes de mobilité et de l'organisation des déplacements en général. Cette déclinaison du système de mobilités départemental en quelques grandes unités locales, en mettant en lumière les spécificités de chacun des secteurs, vise aussi à mieux percevoir les jeux d'échelles et, donc, à mieux les intégrer dans le processus de construction du Schéma des Mobilités, notamment dans le cadre des ateliers de concertation.

Dans l'objectif de proposer une organisation en bassins de mobilité qui soit appropriée par le plus grand nombre (élus locaux et habitants en particulier) et qui facilite, in fine, la mise en place d'actions locales, le parti-pris a été d'utiliser les EPCI⁴⁶ EPCI à fiscalité propre en tant qu'unité de base de la trame des bassins de mobilité. Leur définition a donc été progressivement construite à partir des similitudes relevées et des cohérences observées entre communes au cours du diagnostic qui ont été agrégées par EPCI. Par ailleurs, du fait des évolutions attendues des périmètres de ces structures (l'objectif étant d'achever et de rationaliser la carte intercommunale), il a semblé judicieux de suivre les préconisations du Schéma Départemental de Coopération Intercommunale⁴⁷ (SDCI). Les quelques communes n'appartenant encore à aucune structure intercommunale ont ainsi été rattachées à un des quatorze EPCI prévus, à terme, dans le département : treize communautés de communes et une communauté d'agglomération (celle du Grand Montauban).

Figure n° 6 — Les six bassins de mobilité et les principales communes de Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2012)

⁴⁶ Voir Annexe II, p. 127.

⁴⁷ Voir Annexe III, p. 128.

Les différentes données et informations analysées (organisation territoriale, offre de transport, pratiques de déplacements, localisation des équipements, etc.)⁴⁸ ont peu à peu mis en lumière des polarités et des enjeux d'échanges spécifiques selon les espaces pour aboutir à six bassins (figure n° 6) qui traduisent la diversité des territoires départementaux.

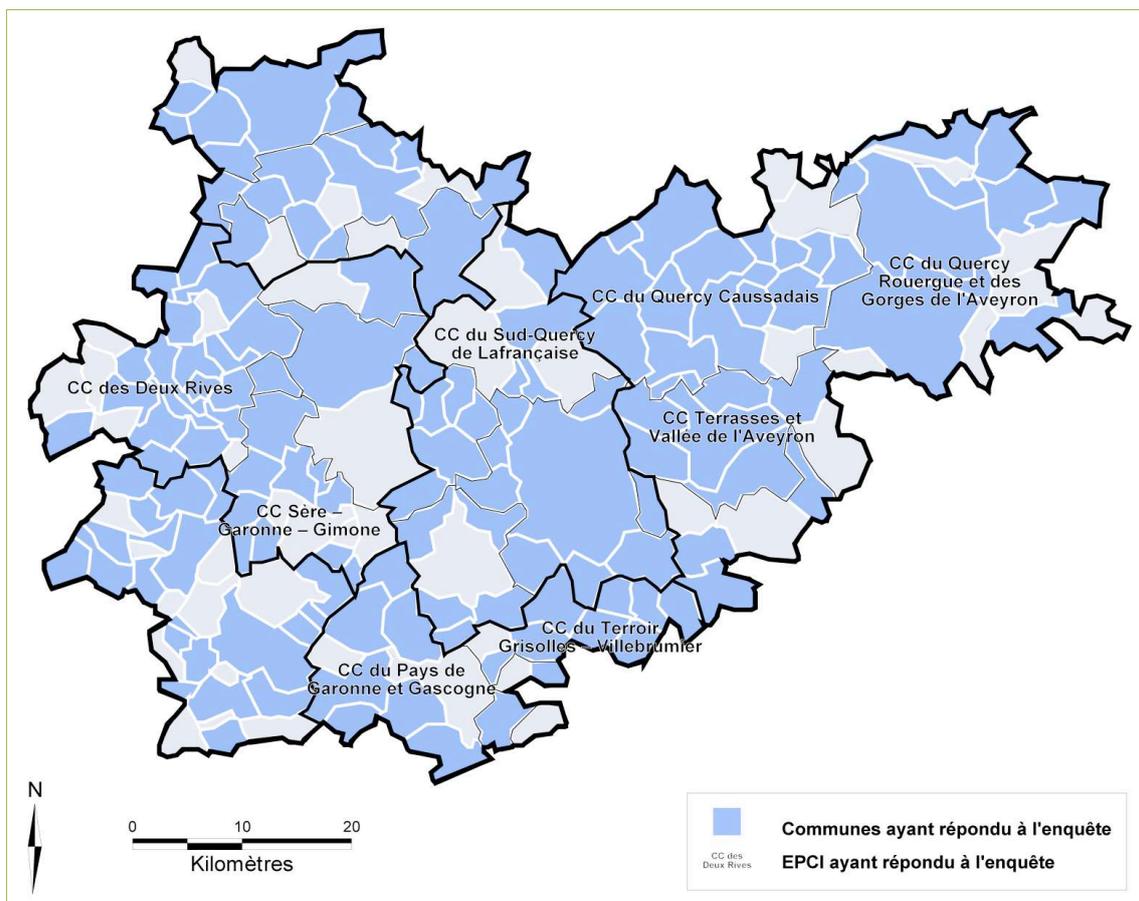
- Le bassin Montalbanais est constitué de la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban et de trois communautés de communes (Garonne et Canal, Sud Quercy de Lafrançaise et Terrasses et Plaines des Deux Cantons). Ce secteur se caractérise par l'influence forte qu'y exerce la préfecture ; l'agglomération montalbanaise attire la majorité des flux domicile-travail et abrite l'essentiel des équipements.
- Le bassin Castelsarrasin – Moissac – Valence-d'Agen regroupe trois communautés de communes (Castelsarrasin – Moissac, Deux Rives et Sère – Garonne – Gimone) ainsi que les communes isolées qui doivent s'y rattacher, selon les dispositions du SDCI. Cet espace se caractérise par des échanges internes importants, pour les déplacements liés au travail notamment, entre les trois pôles de Castelsarrasin, Moissac et Valence-d'Agen qui regroupent de nombreux équipements et emplois.
- Le bassin Sud Métropolitain intègre deux communautés de communes (Terroir Grisilles – Villebrumier et Garonne et Gascogne) et quelques communes isolées situées au sud du département, en contact avec la métropole toulousaine. Ce secteur périurbain est à l'interface des agglomérations toulousaine et montalbanaise et subit leur influence combinée. Bien équipé, ce territoire sous tension est soumis à des enjeux particuliers qui justifient qu'il constitue un bassin de mobilité à part entière.
- Le bassin Quercy – Pays de Serres est constitué de deux communautés de communes (Montaigu-de-Quercy – Pays de Serres et Quercy – Pays de Serres, amenées, dans le cadre du SDCI, à être regroupées). Assez isolé, ce secteur rural est faiblement polarisé autour de Lauzerte et dépend fortement des villes les plus proches : Castelsarrasin, Moissac, Valence-d'Agen et Villeneuve-sur-Lot.
- Le bassin Gascogne – Lomagne intègre la Communauté de Communes de la Lomagne Tarn-et-Garonnaise, étendue et polarisée autour de Beaumont-de-Lomagne et, dans une moindre mesure, de Lavit.
- Le bassin Quercy – Aveyron rassemble, dans le nord-est du département, quatre communautés de communes (Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron, Quercy Caussadais, Terrasses et Vallée de l'Aveyron et Quercy Vert, ces deux dernières devant, selon les orientations du SDCI, se regrouper). Bien que rural, ce secteur se distingue des deux précédents par sa trame urbaine constituée de nombreux bourgs ruraux. Caussade, malgré l'influence montalbanaise, polarise l'ensemble de la zone.

⁴⁸ La délimitation des six bassins de mobilité est intervenue progressivement durant le diagnostic, dont les principaux éléments sont présentés dans la partie suivante. Pour plus de compréhension, les limites de ces bassins de mobilité ont été représentées dans la plupart des cartes présentées dans la suite de l'étude.

Ce sont donc trois bassins à dominante urbaine et trois autres plus ruraux qui ont été identifiés. Cette organisation permet d’ores-et-déjà de percevoir des enjeux en ce qui concerne les liaisons internes à ces bassins ainsi que les relations entre eux, notamment entre territoires ruraux et espaces urbains. La déclinaison en bassins de mobilité vise aussi à faciliter le caractère partagé de la démarche de construction du Schéma des Mobilités que le Conseil Général a souhaité introduire et qu’lter a précisé. Ainsi, un processus de concertation a été mis en place afin d’associer à la démarche des partenaires qui seront amenés, à différents degrés, à devenir partie prenante du projet final. Outre les réunions de travail et comités de pilotage prévus, trois temps de concertation ont été définis.

Le premier prend la forme d’une enquête menée auprès des communes et intercommunalités qui composent le territoire. Cette enquête a pris la forme d’un questionnaire⁴⁹ auquel les acteurs locaux (maires, autres élus, techniciens) étaient invités à répondre en ligne. Les sujets abordés visaient à profiter de la connaissance que ces acteurs locaux ont de leurs territoires pour recueillir leur vision de la mobilité de la population : évolution sociodémographique et économique, pôles de destination principaux par motif de déplacements, modes de déplacements utilisés, perception de l’offre de transport collectif, initiatives mises en place ou en projet, etc.

Figure n° 7 — La participation à l’enquête des communes et intercommunalités



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes et intercommunalités

⁴⁹ Voir annexe IV, p. 129.

Bien qu'ayant pris du retard sur le calendrier initialement prévu, les trois quarts des communes (146 sur 195) et la moitié des EPCI (8 sur 16) ont finalement répondu à l'enquête, comme le montre la figure n° 7. Le taux de participation des communes varie selon les bassins de mobilité, de 66 % dans le bassin Gascogne – Lomagne à 86 % dans le bassin Montalbanais. Même si quelques communes importantes comme Castelsarrasin ou Montech n'ont pas répondu, le taux de participation est relativement élevé au regard de la longueur du questionnaire transmis aux collectivités. Il démontre aussi l'intérêt porté à ces problématiques de mobilités par les acteurs locaux ; une mobilisation des acteurs confirmée par l'affluence observée lors du premier comité de pilotage, où de nombreux élus étaient présents, à la surprise même du Conseil Général.

Le deuxième élément de concertation a été entrepris parallèlement à la réalisation du diagnostic : il s'agit d'entretiens menés, sur site ou par téléphone, avec des personnes ressources pour la démarche de Schéma Départemental des Mobilités : acteurs locaux (principalement les autorités organisatrices) et autres porteurs de projets dont la thématique concerne, plus ou moins directement, celle de la mobilité (SNCF, acteurs sociaux, etc.)⁵⁰.

Enfin, un troisième temps de concertation est également prévu, avec la réalisation d'ateliers de concertation. Dans chacun des six bassins de mobilité, un atelier d'une demi-journée visera ainsi à identifier de façon plus précise les différents besoins des publics selon les territoires ainsi que les solutions de mobilité actuelles qui peuvent y répondre. Il s'agira ensuite de définir collectivement les améliorations à apporter.

Ces différentes étapes de la concertation entendent permettre, dès la première phase de l'étude, une co-construction de la démarche et de ses problématiques. Cette orientation est par ailleurs conforme avec la finalité du projet : la portée opérationnelle du Schéma des Mobilités implique en effet son acceptation par les différents acteurs locaux et autres partenaires indispensables pour mettre en place des actions concrètes.

Une vision pragmatique et stratégique à la portée fortement opérationnelle

Une autre particularité du Schéma des Mobilités initié par le Conseil Général de Tarn-et-Garonne réside dans son caractère très opérationnel. Pourtant, l'étude intègre aussi une réflexion prospective, devant permettre, à l'horizon 2025, la scénarisation des besoins à venir. Des hypothèses réalistes doivent ainsi permettre d'établir un scénario global prenant en compte différentes variables, et notamment l'évolution de la population, du coût des carburants et des flux de déplacements. Les résultats devront ainsi permettre d'identifier les leviers qui faciliteront la mobilité aux différentes échelles du territoire départemental et donc de définir les objectifs prioritaires. Surtout, l'outil prospectif apparaît ici comme un moyen de faire prendre conscience au plus grand nombre, notamment aux élus et aux

⁵⁰ Voir annexe V, p. 140.

acteurs locaux, qu'un changement est nécessaire en ce qui concerne la gestion des déplacements en Tarn-et-Garonne.

Car la portée de cette étude est clairement opérationnelle puisqu'au final ce sont quinze à vingt propositions de mesures, sous la forme de « fiches préconisations », qui devront être élaborées. Déçu par la grande étude prospective *Tarn-et-Garonne 2025* dont la complexité de la démarche n'a finalement abouti qu'à peu de résultats pouvant servir des applications concrètes, le Conseil Général a souhaité en effet fortement orienter le Schéma des Mobilités vers une dimension opérationnelle. Comme nous l'avons vu précédemment, le choix d'intégrer les contours des EPCI dans la définition des bassins de mobilité va dans ce sens. C'est également dès la phase de diagnostic, afin de ne pas reproduire la lourdeur de l'étude *Tarn-et-Garonne 2025* et face aux nombreuses données disponibles, que la logique opératoire développée par Iter a consisté, par exemple, à privilégier l'utilisation des données issues de l'enquête et des entretiens et à limiter celles provenant des diverses études aux plus pertinentes. Les documents produits visaient ainsi à ne pas complexifier les résultats de l'étude, afin de faciliter son appropriation par les élus du Conseil Général et les acteurs locaux dans une finalité opérationnelle efficace.

2. LES MOBILITÉS EN TARN-ET-GARONNE : DIAGNOSTIC

Cette partie va s'attarder à présenter le principal travail de la mission de stage, à savoir l'analyse de la structuration des territoires et de leurs dynamiques puis celle de l'offre de mobilité proposée à l'échelle départementale.

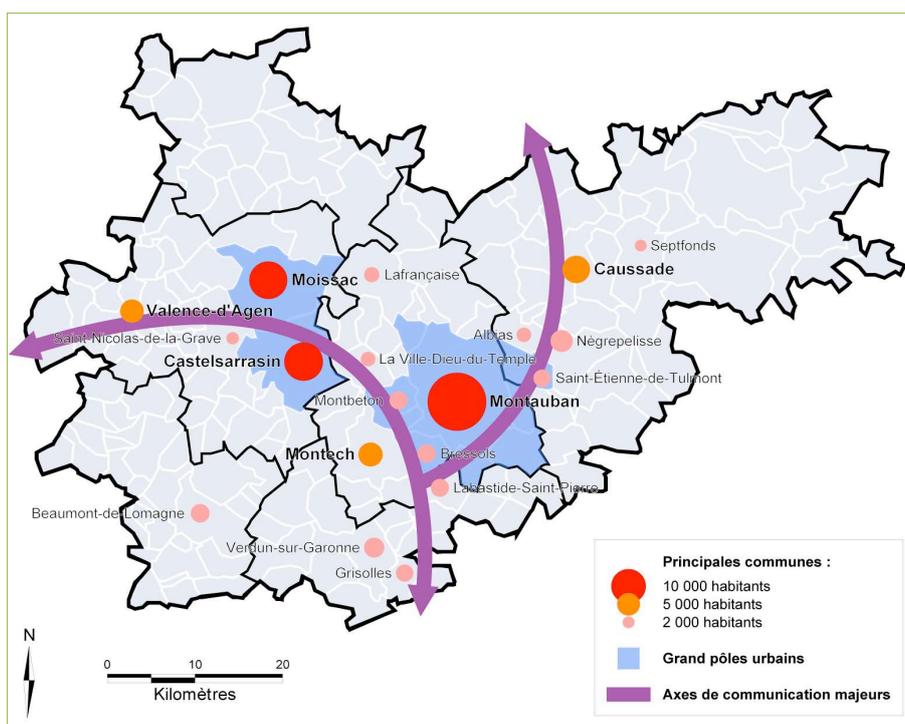
2.1. Des territoires aux structures et dynamiques hétérogènes

Dans l'objectif d'aboutir à une vision du territoire pouvant donner lieu à un constat partagé entre les acteurs, le diagnostic territorial s'est attaché à retenir quelques-uns des éléments les plus significatifs pour la compréhension du fonctionnement du territoire départemental.

L'organisation des territoires départementaux

Une première approche par la population des communes de Tarn-et-Garonne montre une organisation urbaine fortement structurée par deux axes de communication majeurs : un axe Toulouse – Agen (la vallée de la Garonne) et un axe Toulouse – Cahors dont Montauban constitue le carrefour. Les communes les plus importantes du département sont situées à proximité de ces axes et seule celle de Beaumont-de-Lomagne échappe à cette logique.

Figure n° 8 — L'organisation urbaine de Tarn-et-Garonne



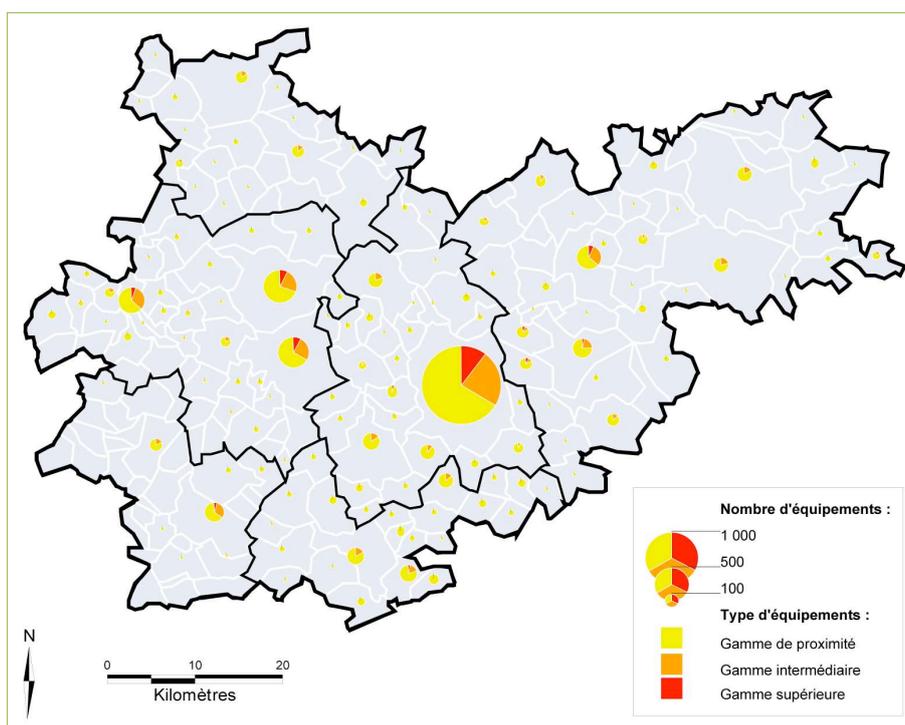
Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2012)

Le département présente par ailleurs une grande diversité de contextes territoriaux.

- Une partie est sous influence urbaine, avec deux agglomérations majeures qui rassemblent 42 % de la population départementale : celle de Montauban (72 719 habitants, soit 31 % de la population du département) et celle de Castelsarrasin – Moissac (25 204 habitants, soit 11 % de la population départementale).
- Des espaces ruraux variés constituent le reste du territoire départemental : certains sont sous l'influence urbaine de pôles de proximité (secteurs de Caussade ou de Beaumont-de-Lomagne) tandis que d'autres apparaissent à l'écart des dynamiques urbaines (nord-ouest et extrême est).

La répartition des équipements selon leur nombre et leur type (figure n° 9) témoigne de l'hétérogénéité du territoire départemental. Ceux-ci sont concentrés dans les espaces à dominante urbaine : Montauban et sa périphérie (au sud en particulier) ainsi que les principales villes du département. Ces espaces accueillent tous types d'équipements : ceux de la gamme de proximité (école, épicerie, etc.), ceux de la gamme intermédiaire (collège, supermarché, etc.) et ceux de la gamme supérieure (lycée, hypermarché, etc.).

Figure n° 9 — Le nombre et le type d'équipements en Tarn-et-Garonne

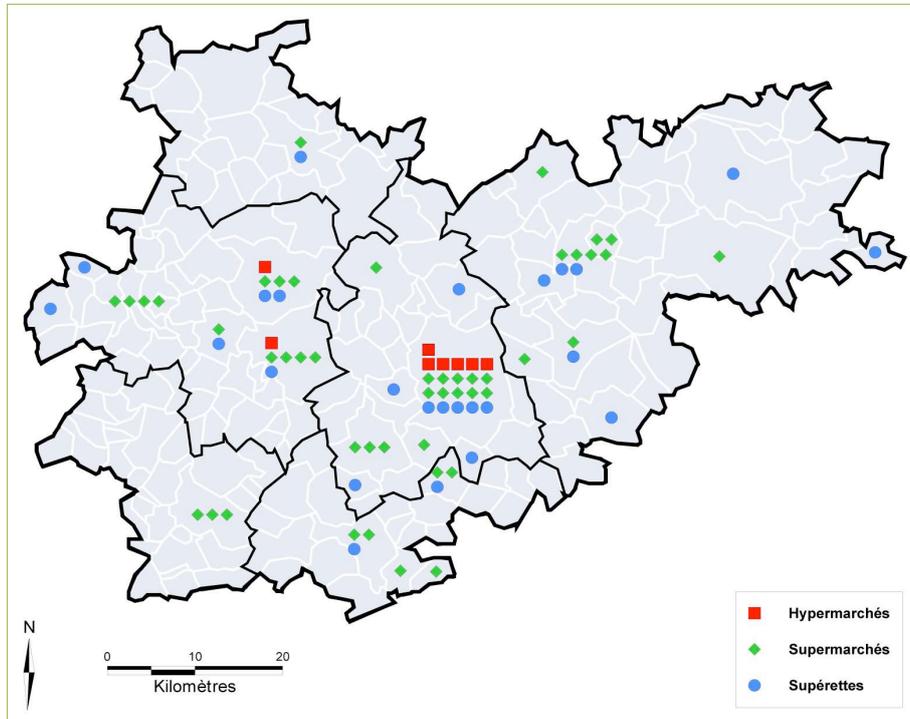


Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2012)

En milieu rural, on dénombre quelques pôles de proximité plutôt bien équipés (comme Beaumont-de-Lomagne) qui structurent les communes environnantes mais la dépendance aux zones urbaines reste forte pour les services de la gamme supérieure. La figure n° 10 confirme cette hypothèse en montrant la concentration des grandes surfaces dans les secteurs les plus denses des agglomérations et de leurs périphéries ainsi qu'au sein de

quelques pôles en milieu rural. Ces commerces sont rares dans les espaces ruraux les plus isolés, en particulier les bassins Quercy – Pays de Serres, Gascogne – Lomagne et Quercy – Aveyron dans sa partie est. Or, les grandes surfaces répondent à des besoins de base pour les ménages et ceux-ci sont obligés de se déplacer sur de longues distances pour y accéder.

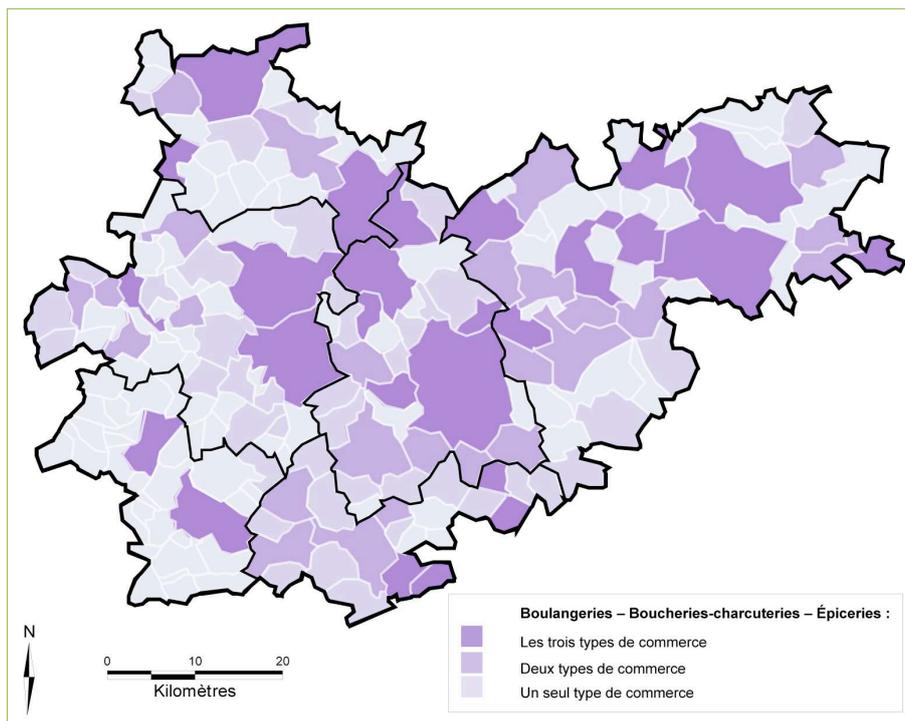
Figure n° 10 — Les supérettes, supermarchés et hypermarchés en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2012)

Cela est d'autant plus vrai que les petits commerces alimentaires de base que sont les boulangeries, les boucheries-charcuteries et les épiceries ne sont également pas toujours très accessibles. Les secteurs urbains sont globalement bien équipés, mais davantage le cœur des agglomérations que la périphérie. En milieu rural, en fonction de l'organisation urbaine et des densités de population, la répartition de ces équipements entre les communes peut être plutôt équilibrée (bassin Quercy – Aveyron) ou concentrée dans quelques pôles de proximité (bassin Gascogne – Lomagne), ce qui peut là encore impliquer des déplacements parfois relativement longs même pour de petits achats courants.

Figure n° 11 — Les boulangeries, boucheries-charcuteries et épiceries en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2012)

Au travers de ces quelques éléments, c'est l'organisation urbaine très diversifiée du territoire départemental qui est mise en avant, avec deux grands espaces placés sous influence urbaine, autour de Montauban et entre les trois villes de Castelsarrasin, Moissac et Valence-d'Agen, et des territoires de plus faibles densités aux profils variés : certains relèvent d'espaces périurbains (en particulier au sud du département), tandis que d'autres ont conservé leur caractère très rural avec, là encore, de fortes disparités en termes de structuration.

Les pratiques de mobilité

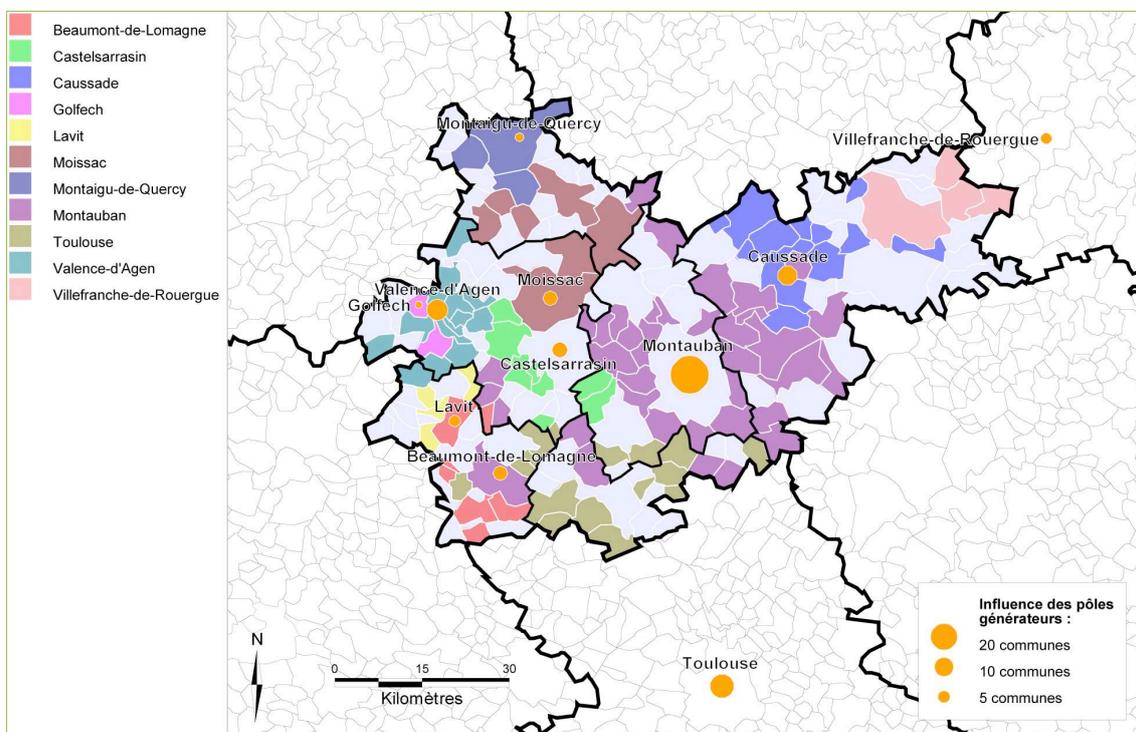
Il a semblé pertinent, dans le cadre de l'enquête, de demander aux acteurs locaux d'identifier, pour différents motifs ou activités, vers quels territoires les habitants de leurs communes se tournaient en majorité. Les données recueillies ont permis l'identification de pôles générateurs dont l'importance varie en fonction du nombre de communes qui l'ont cité comme lieu de destination de leurs habitants, pour un motif donné⁵¹.

Une première approche, concernant le travail, montre ainsi la forte influence de Montauban puisque ce pôle majeur est attractif sur une large part du département. Preuve du poids du phénomène de métropolisation, Toulouse apparaît comme le second pôle le plus cité par les

⁵¹ Sur les différentes cartes présentées ci-après, les communes non colorées sont celles qui n'ont pas participé à l'enquête, qui n'ont pas répondu à la question ou qui n'ont été citées qu'une seule fois (pour des raisons de lisibilité, il a été jugé préférable de ne pas les faire apparaître).

communes de Tarn-et-Garonne et voit son influence s'étendre sur l'ensemble de la partie sud du département. À une échelle inférieure, d'autres pôles se détachent nettement : Valence-d'Agen, Caussade, Castelsarrasin, Moissac tandis que les espaces ruraux les plus éloignés semblent partagés entre influence urbaine et emploi plus local dans les pôles secondaires.

Figure n° 12 — Pôles générateurs pour le motif « travail » en Tarn-et-Garonne

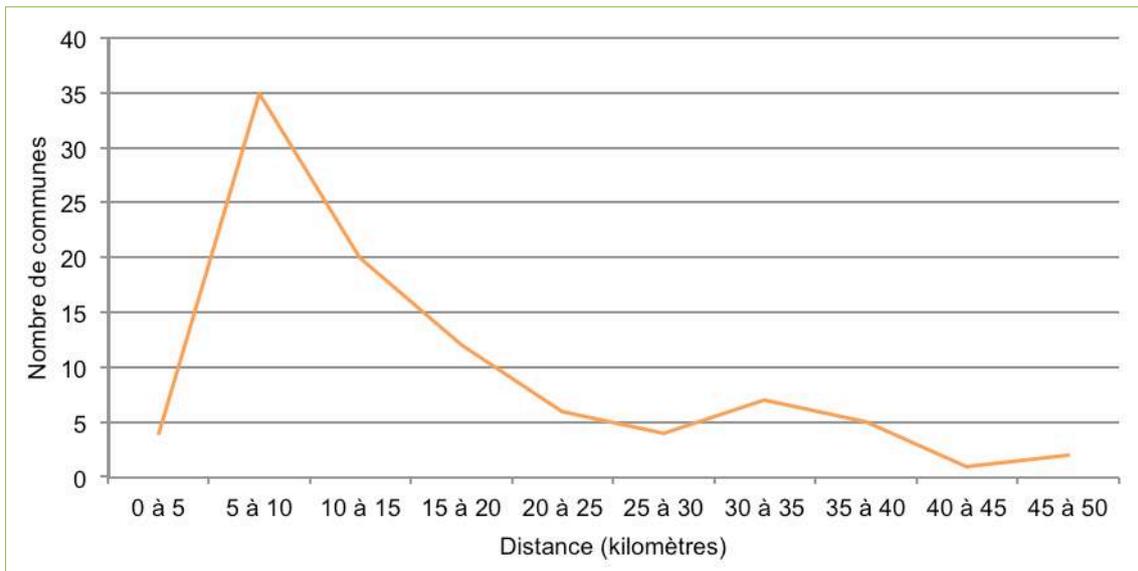


Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Globalement, ces données témoignent de l'étendue des bassins d'emplois en Tarn-et-Garonne, du fait de la métropolisation mais pas seulement. Les mobilités liées au travail exigent donc des déplacements de moyenne voire de longue distance et expliquent, du fait d'un déficit d'offre alternative (notamment en transport collectif), la dépendance à l'usage de la voiture particulière. Cependant, comme le montre le graphique suivant (figure n° 13), élaboré à partir du calcul des distances (à vol d'oiseau) entre les communes participant à l'enquête et celles qu'elles ont citées en tant que destination pour le travail, les distances moyennes sont, dans leur majorité, comprises entre 5 et 20 kilomètres, même si des distances plus importantes apparaissent en nombre également.

Ces deux échelles de distance mettent en évidence deux territoires d'enjeu en termes de gouvernance des questions de mobilité : celui des EPCI pour les distances inférieures à 15 kilomètres et celui du département, voire de l'aire urbaine toulousaine, pour les distances supérieures. Cette dichotomie pourrait par exemple être utilisée pour mettre au point une offre de transport collectif à deux niveaux.

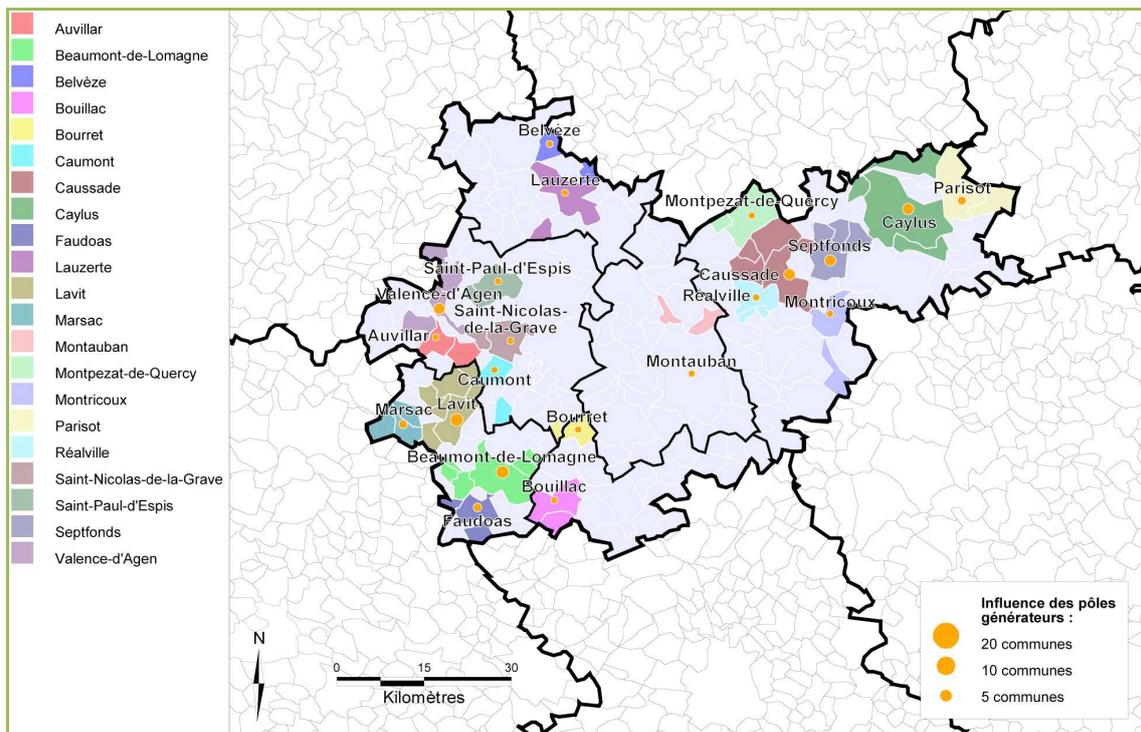
Figure n° 13 — Distance aux pôles générateurs pour le motif « travail » en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

En ce qui concerne les études, les réponses varient fortement avec le niveau. Ainsi, l'accès à l'école a lieu, en général, dans le territoire de proximité : les communes des espaces urbains et périurbains les plus dynamiques disposent souvent de leurs propres écoles tandis que dans les espaces de plus faibles densités, des regroupements intercommunaux sont nécessaires. Même dans ces derniers cas, les distances sont plutôt courtes si bien que ces transports scolaires, dont l'organisation est prise en charge par le Conseil Général, offre peu de possibilités d'ouverture pour un usage « grand public ».

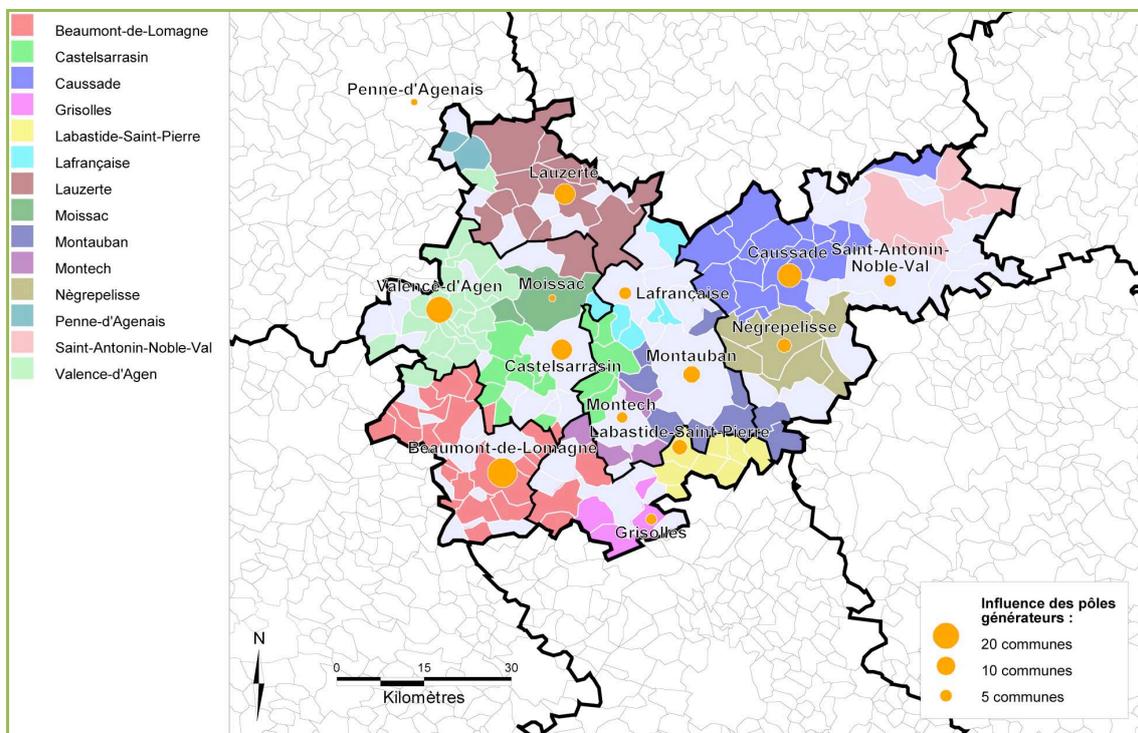
Figure n° 14 — Pôles générateurs pour le motif « école » en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

La situation est déjà très différente pour l'accès au collège. La perception des secteurs scolaires par les communes apparaît tout d'abord différente de la sectorisation officielle du département⁵² et s'insère dans les limites intercommunales.

Figure n° 15 — Pôles générateurs pour le motif « collège » en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

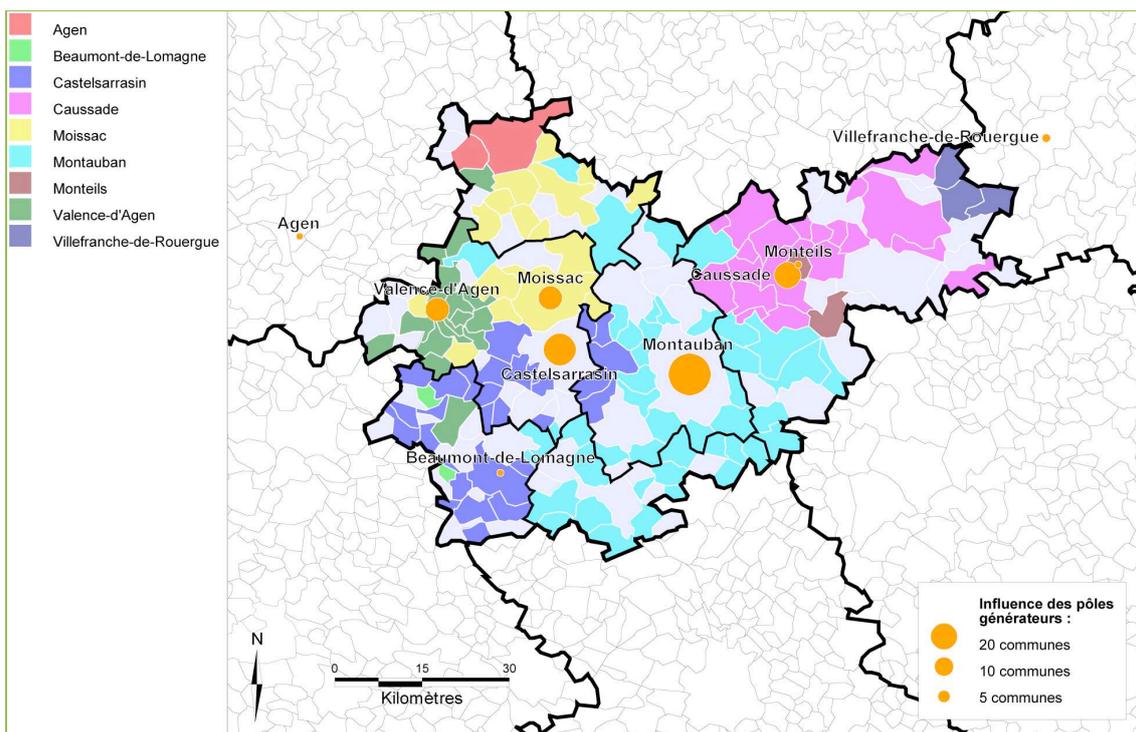
Parfois éloignés des espaces ruraux, les collèges sont situés dans les pôles de proximité si bien que le transport des élèves vers ces établissements pourrait être compatible avec celui d'une clientèle commerciale.

Pour l'accès au lycée, le constat est le même que pour les collèges, avec une perception des secteurs des lycées par les communes qui s'écarte de la sectorisation officielle⁵³. Les lycées étant l'apanage des principales villes du département, les déplacements qui y mènent excèdent le plus souvent les limites des EPCI.

⁵² Voir annexe VI, p. 141.

⁵³ Voir annexe VII, p. 142.

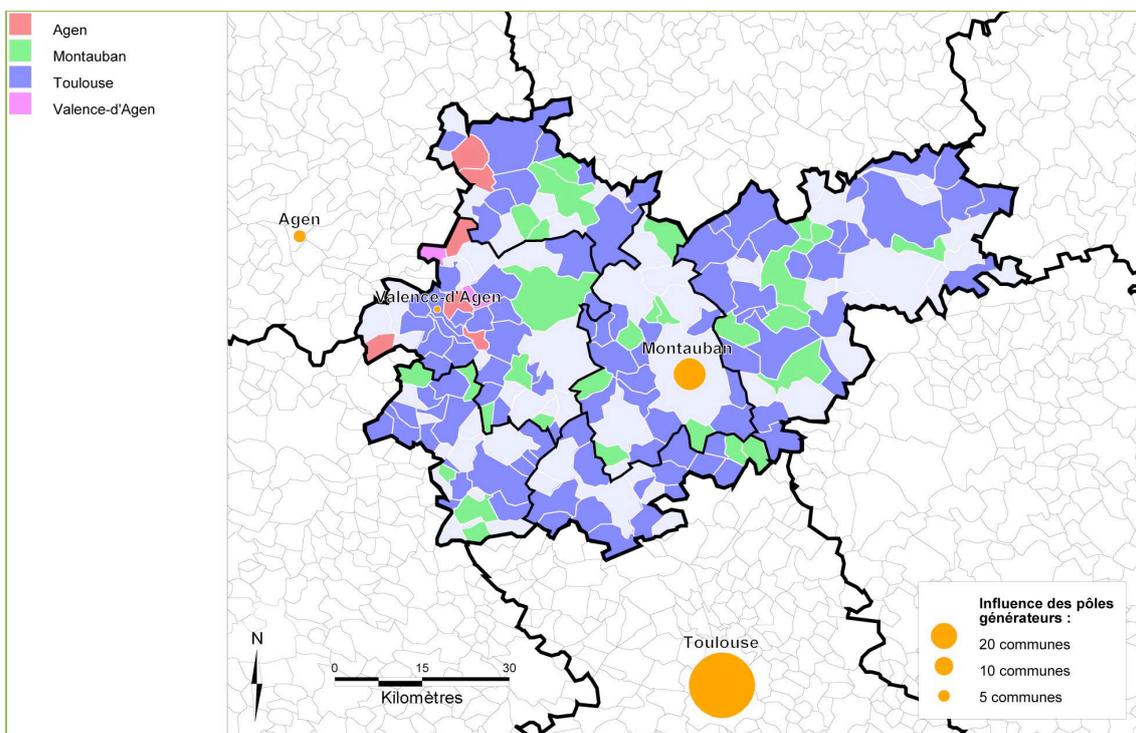
Figure n° 16 — Pôles générateurs pour le motif « lycée » en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Le rôle du département dans l'organisation du transport des lycées est donc conforté et les opportunités quand à une utilisation de telles liaisons par des usagers commerciaux sont réelles.

Figure n° 17 — Pôles générateurs pour le motif « enseignement supérieur » en Tarn-et-Garonne

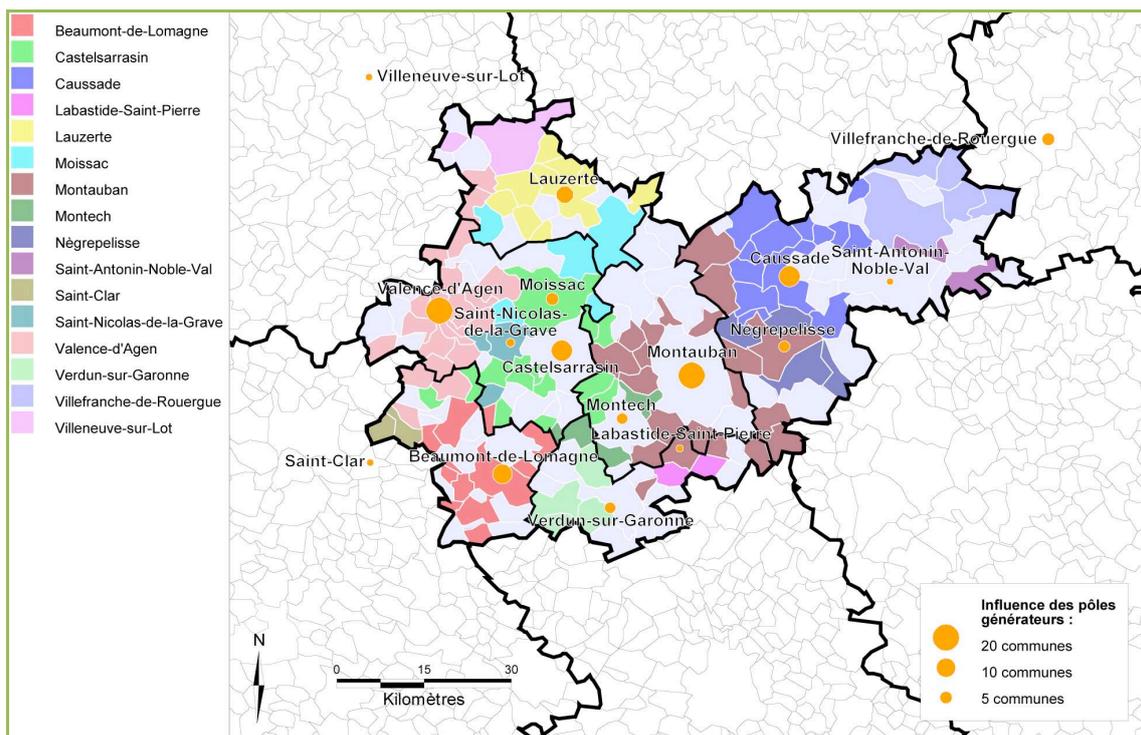


Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

C'est à l'échelle régionale que se répartissent les lieux d'enseignement supérieur. L'agglomération toulousaine polarise ainsi les étudiants, surtout pour les universités et les grandes écoles, tandis que Montauban reste une destination fréquente du point de vue des formations courtes. L'influence d'Agen se fait également ressentir pour les communes de la frange ouest du territoire départemental. La superposition des deux aires d'influence de la métropole régionale et du chef-lieu du département sur toute l'étendue du territoire départemental pose la question de l'accessibilité à ces deux polarités depuis l'ensemble du département.

En termes d'achats, et plus particulièrement pour l'accès aux grandes surfaces, deux logiques complémentaires peuvent être observées d'après les réponses des communes. D'une part, les principales villes développent un fort pouvoir d'attraction, Montauban en tête, et, d'autre part, plusieurs pôles secondaires d'échelle plus locale témoignent d'une présence de ces équipements dans l'ensemble des secteurs étudiés. Leur représentation reste néanmoins variable en nombre et en importance, mais ces logiques laisse à penser que c'est à l'échelle intercommunale que les mobilités s'organisent pour ce motif.

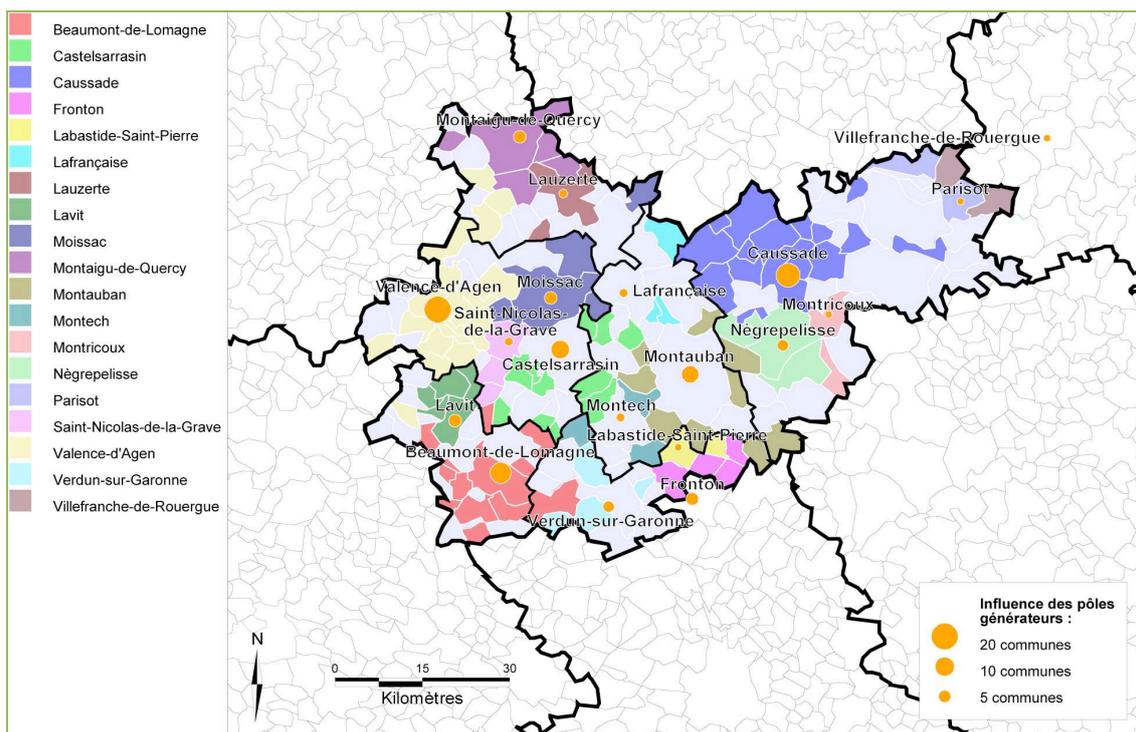
Figure n° 18 — Pôles générateurs pour le motif « achats en grande surface » en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Quant aux marchés, les résultats de l'enquête montrent l'importante attraction qu'ils induisent, notamment en milieu rural (les marchés ayant, en environnement urbain, une attraction souvent limitée à la ville). Très ancrés localement, les marchés animent la vie des espaces ruraux et constituent à ce titre des polarités aux temporalités spécifiques (généralement une à deux fois par semaine), en particulier pour les populations fragiles (personnes âgées, « captifs »).

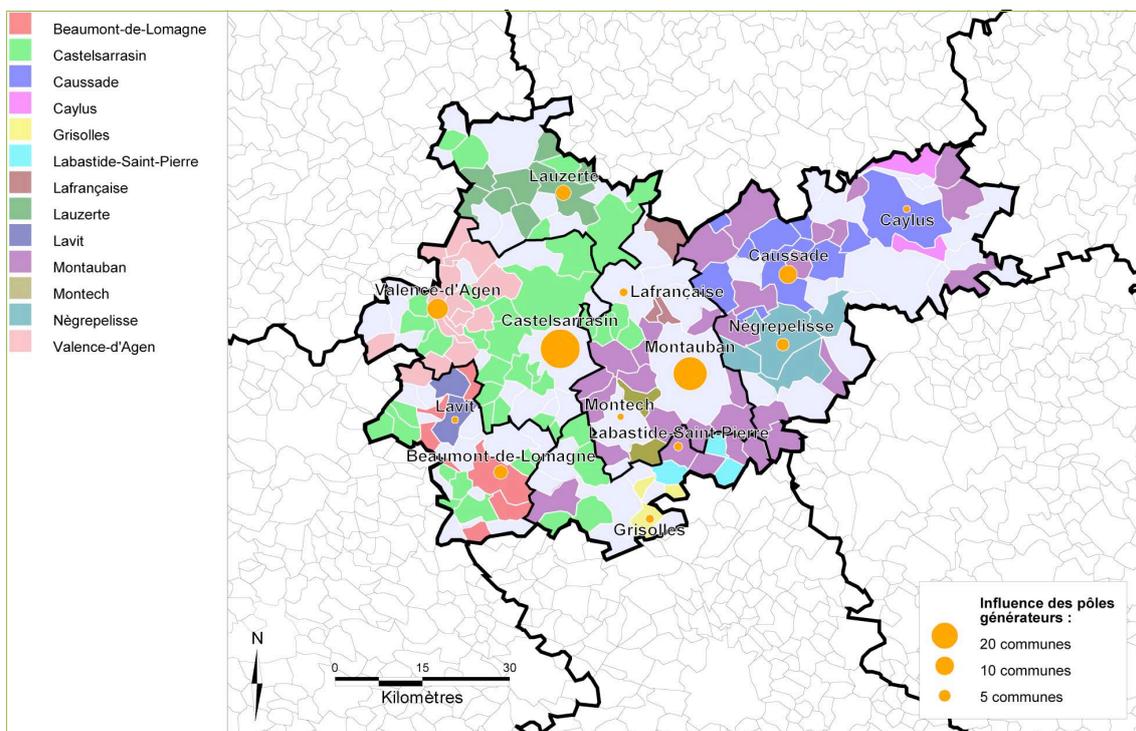
Figure n° 19 — Pôles générateurs pour le motif « achats au marché » en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

En ce qui concerne les diverses démarches, peu de phénomènes d'attraction ont été constatés de façon générale, en particulier pour les démarches administratives où c'est souvent la mairie de la commune interrogée qui était citée.

Figure n° 20 — Pôles générateurs pour le motif « démarches d'insertion » en Tarn-et-Garonne

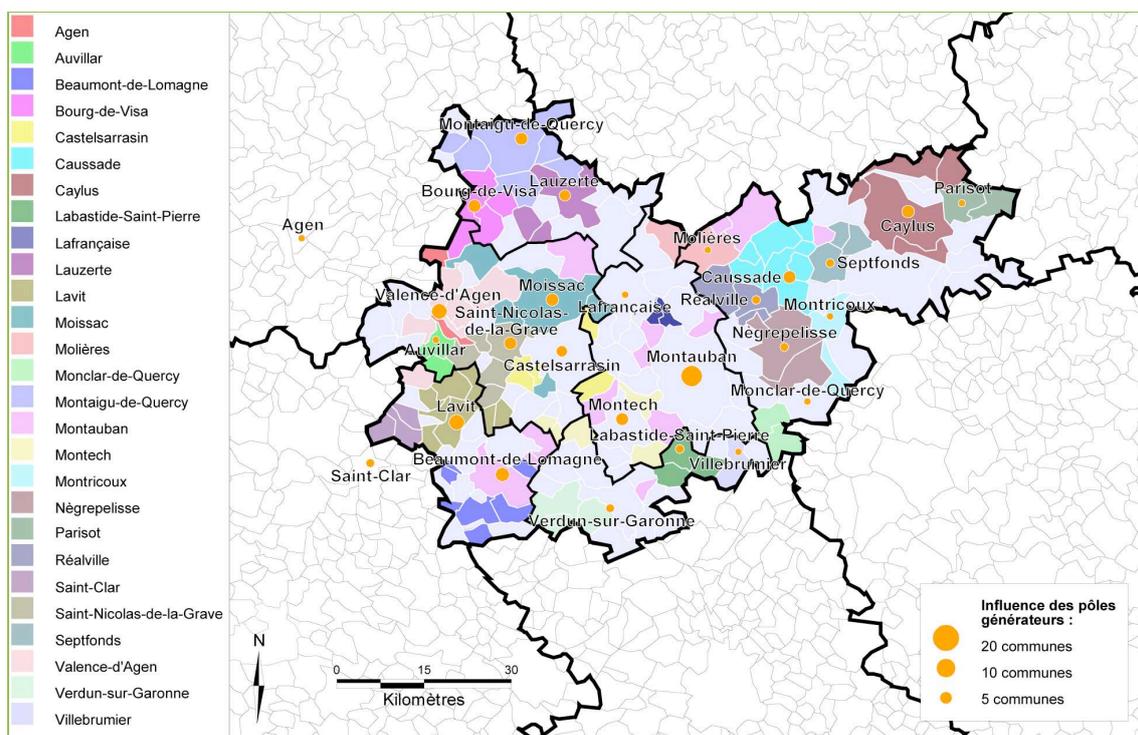


Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

La problématique de l'insertion, en revanche, a montré l'attractivité forte des implantations de Pôle Emploi à Castelsarrasin et à Montauban dont l'influence s'étend à pratiquement l'ensemble du département. Quelques pôles générateurs plus locaux ont été identifiés du fait de différents dispositifs tels que les missions locales. Cette vision renvoie à des mobilités dont l'échelle est très nettement celle du département et aux conditions d'accès à ces établissements, notamment en transport collectif, d'autant plus que l'on s'adresse à un public en difficulté sociale. Des solutions de délocalisations de services pourraient également apporter une réponse dans les espaces les plus éloignés.

Pour les services de santé, malgré l'influence plus forte du chef-lieu départemental, de nombreuses attractivités locales existent à l'échelle des EPCI, témoignant d'une manière générale d'un accès de proximité aux services de santé. Néanmoins, certaines populations contraintes comme les personnes âgées peuvent être amenées à les fréquenter de façon régulière si bien que l'organisation d'une offre de transport vers ces établissements doit pouvoir être organisée, en cas de besoin, à l'échelle intercommunale.

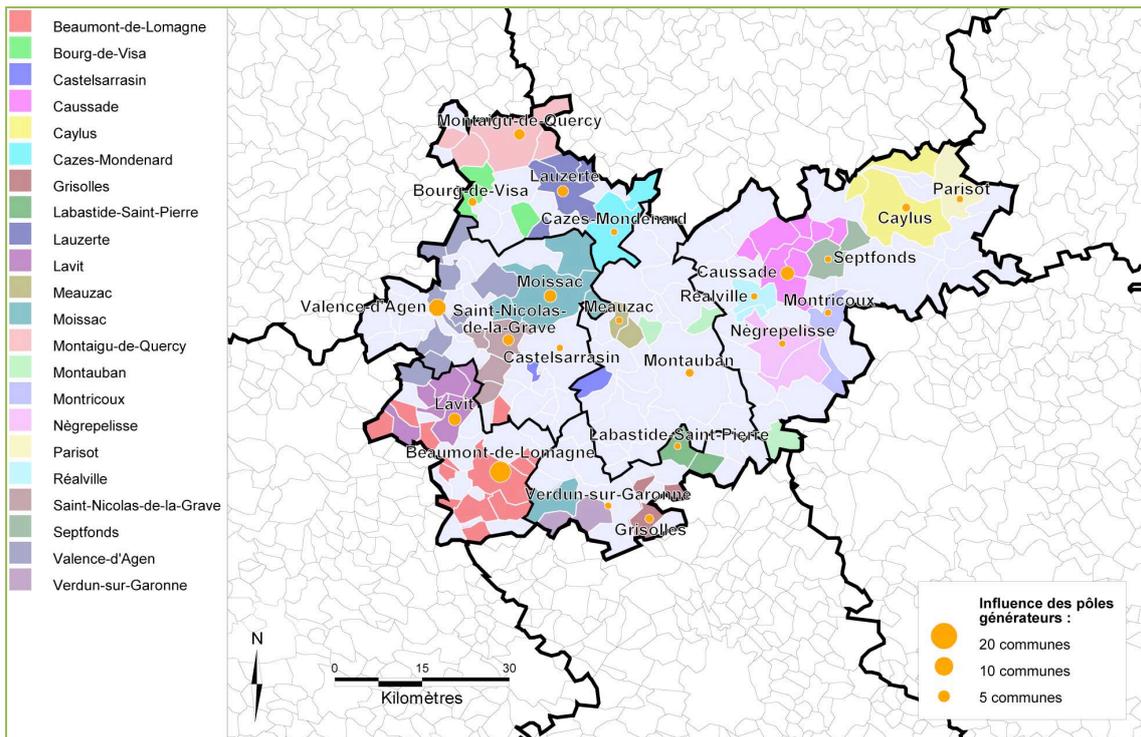
Figure n° 21 — Pôles générateurs pour le motif « services de santé » en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

En matière de loisirs, les pratiques, qu'elles soient sportives ou culturelles, relèvent avant tout d'un territoire de proximité. Pour le sport, les communes semblent relativement « autonomes » dans les secteurs sous influence urbaine : beaucoup ont en effet cité leur propre commune en tant que principale destination pour les pratiques sportives, probablement du fait de la présence d'équipements sportifs sur place. En milieu rural, les installations sont certainement plus rares, ce qui explique les nombreux petits pôles générateurs que l'enquête a révélé.

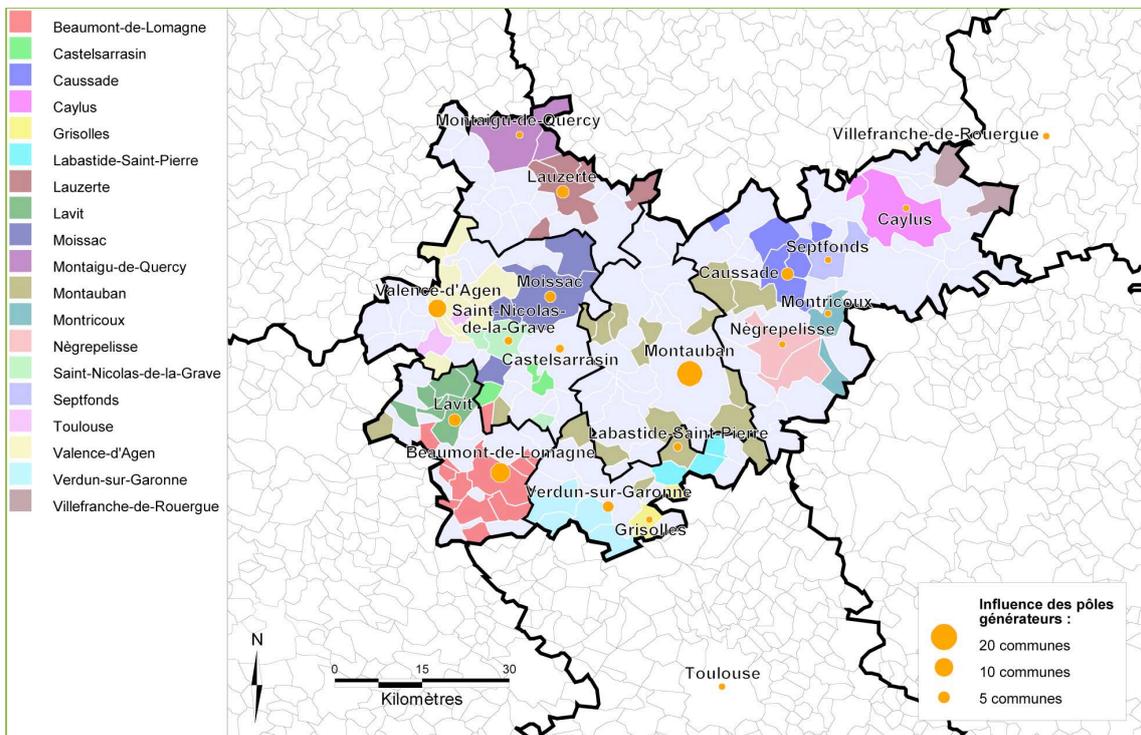
Figure n° 22 — Pôles générateurs pour le motif « loisirs sportifs » en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

En ce qui concerne plus spécifiquement les loisirs culturels, on observe une plus forte polarisation autour de Montauban, ce qui est logique du fait de l'importance de la ville et du nombre de ses équipements culturels.

Figure n° 23 — Pôles générateurs pour le motif « loisirs culturels » en Tarn-et-Garonne



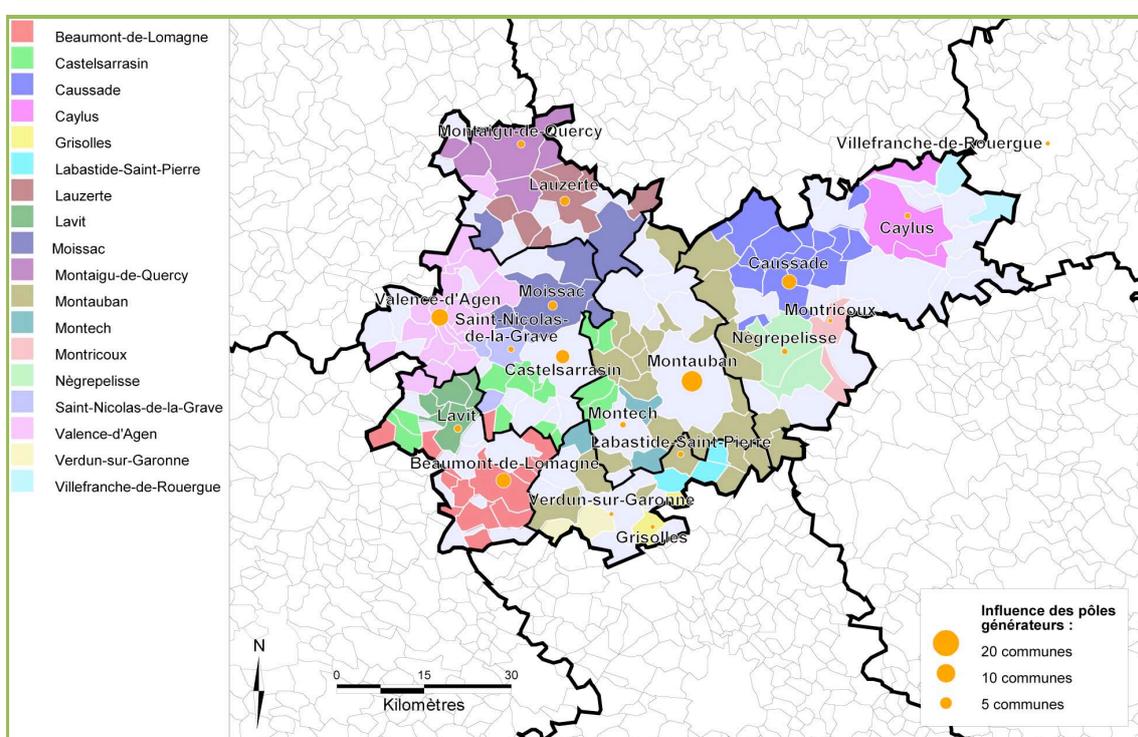
Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Néanmoins, d'autres polarités ont été identifiées dans les pôles de proximité sur de l'ensemble du territoire départemental. Les mobilités liées aux loisirs semblent donc relativement proches en terme d'échelle territoriale et demande donc des solutions de déplacements à l'échelle des EPCI.

Enfin, dans l'objectif de produire une image synthétisant l'ensemble des attractivités exprimées par les communes, l'ensemble des résultats précédemment exposés ont été agrégés afin d'identifier les logiques générales de polarisation dans le département (figure n° 24). Deux logiques de structuration différentes apparaissent alors :

- au sein du cœur urbain le plus dense du département, quelques pôles importants rayonnent sur de vastes bassins,
- dans les espaces périphériques du département, les pôles sont plus nombreux mais leur influence est plus réduite.

Figure n° 24 — Principaux pôles générateurs en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Ces différents éléments permettent de mettre en avant la structure diversifiée du territoire tarn-et-garonnais et donc de mieux appréhender les liens entre ces territoires à travers l'analyse des flux de déplacements.

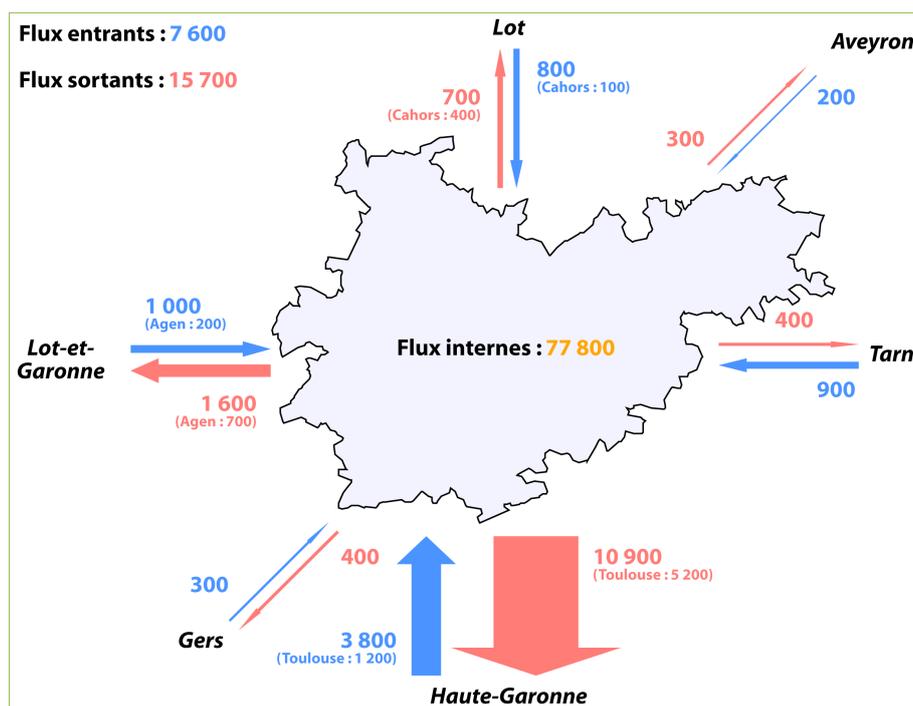
Les flux de déplacements

L'étude des flux de déplacements s'est basée sur les déplacements domicile – travail. Les autres déplacements, moins massifiés, renvoient une image beaucoup moins nette des

pratiques de mobilité. Surtout, les déplacements domicile – travail ont un effet structurant sur le mode de vie des actifs et les choix de mobilité des ménages, de même qu'ils permettent d'identifier les principaux corridors de déplacements.

À partir de la base des flux de mobilités professionnelles de l'INSEE (dont la dernière version correspond à l'année 2008), une première approche globale a consisté à étudier les relations à l'échelle du Tarn-et-Garonne tout entier, notamment du point de vue des échanges avec les départements voisins. Chaque jour, ce sont ainsi 100 000 déplacements domicile – travail qui ont pour origine ou destination le département de Tarn-et-Garonne. Parmi eux, 77 % représentent des flux internes au département tandis que 15 % sont des flux sortants et 7 % des flux entrants. Ces échanges avec d'autres territoires concernent avant tout la Haute-Garonne : le département représente ainsi près des deux tiers (63 %) des échanges extérieurs du Tarn-et-Garonne. La seule commune de Toulouse représente environ la moitié du flux sortant et un tiers du flux entrant. Cette relation privilégiée avec la Haute-Garonne est nettement plus forte qu'avec les autres départements et seul le Lot-et-Garonne (avec Agen) se détache aussi avec un nombre d'échanges relativement important mais nettement inférieur.

Figure n° 25 — Déplacements domicile – travail internes et externes au Tarn-et-Garonne

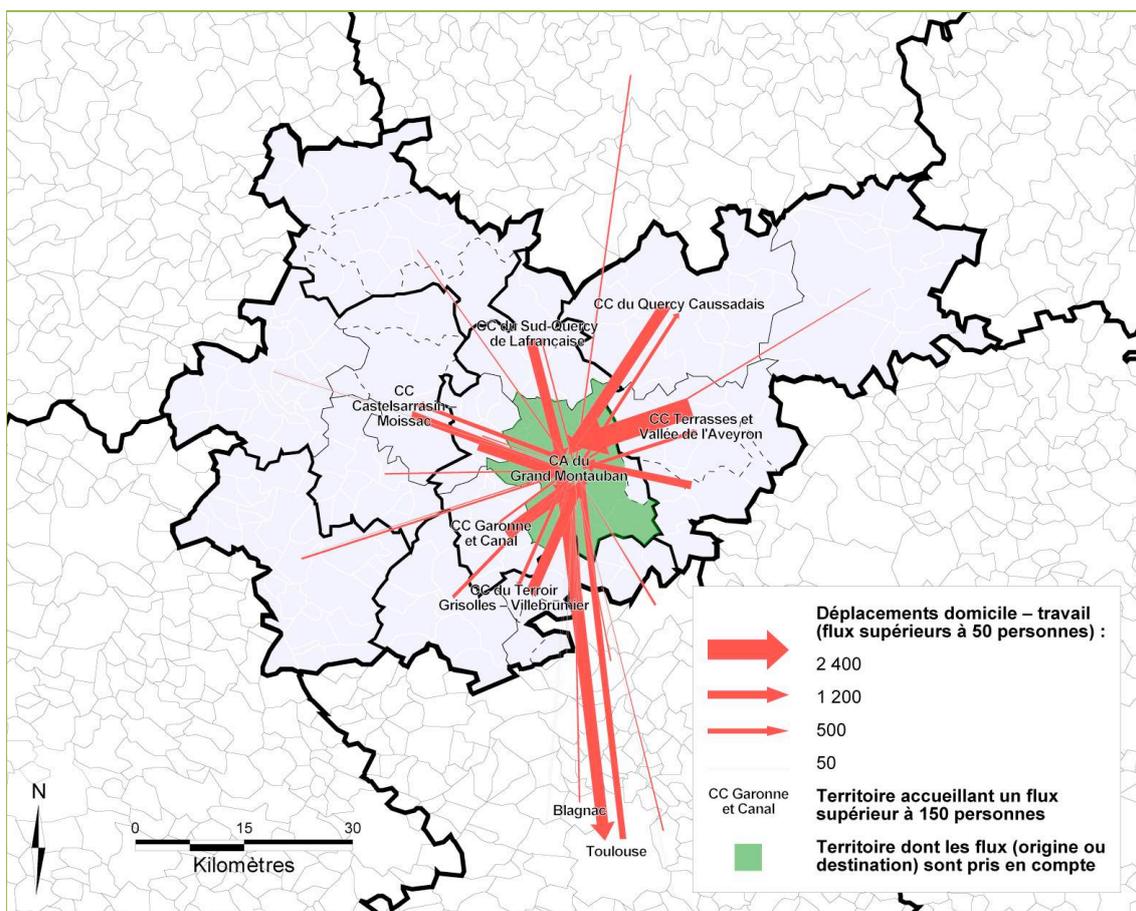


Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2008)

Du fait de la complexité de lecture des flux domicile – travail entre communes à l'échelle départementale, il a semblé plus judicieux de rendre compte de ces déplacements en les agrégeant par EPCI et de ne pas prendre en compte ceux représentant moins de cinquante personnes. De même, il a paru intéressant d'appréhender en deux temps les flux à destinations ou à l'origine de la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban puis les autres.

En isolant les flux du Grand Montauban, on constate que son territoire est le support d'un tiers des flux domicile – travail. Les échanges sont notamment accentués avec les espaces situés au nord-est tandis que malgré la distance qui les sépare, le Grand Montauban entretient des échanges nombreux avec la région toulousaine. En tant que pôle d'emploi majeur du département, le Grand Montauban accueille ainsi d'importants flux de déplacements liés au travail en provenance des territoires les plus proches. En revanche, il attire aussi quelques 800 salariés résidant à Toulouse tandis que près de 1 500 personnes vivant sur le territoire du Grand Montauban vont travailler à Toulouse (sans doute davantage en prenant en compte l'ensemble de l'agglomération).

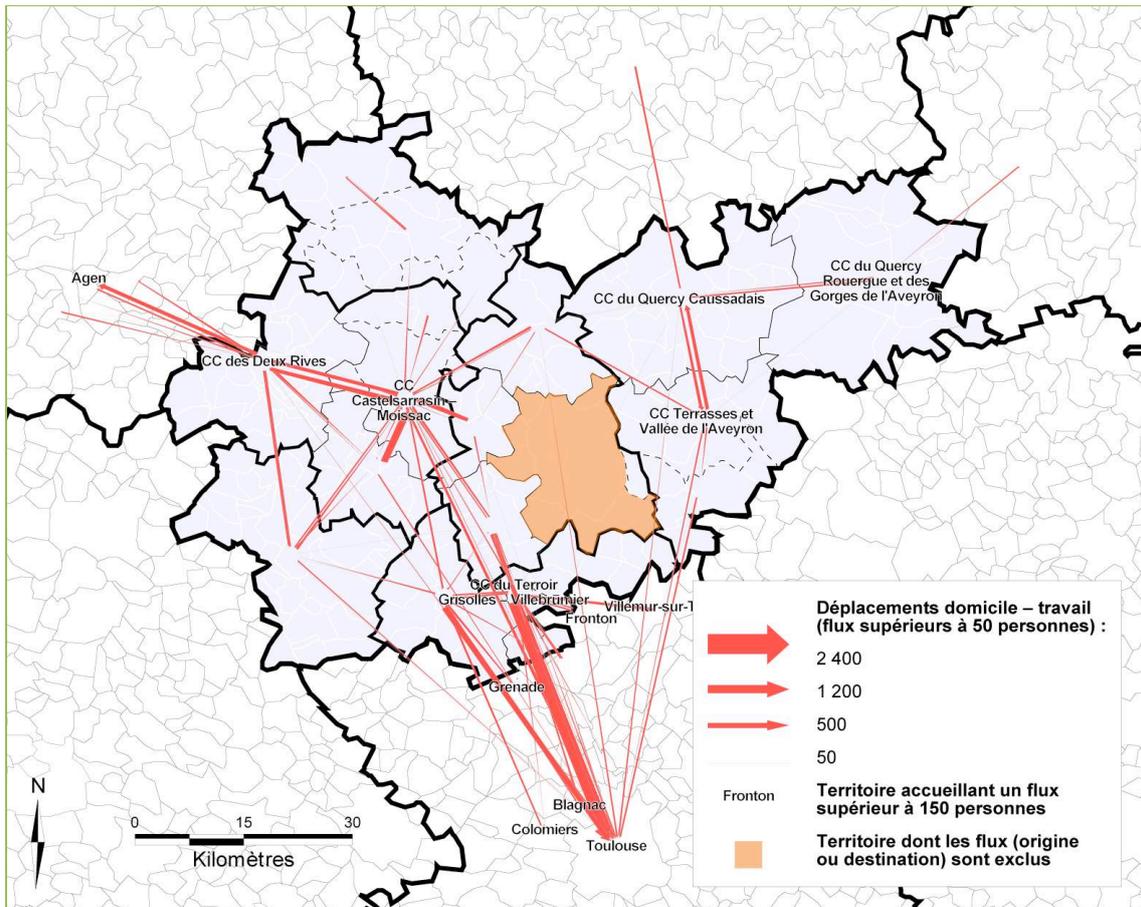
Figure n° 26 — Déplacements domicile – travail en provenance ou à destination de la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2008)

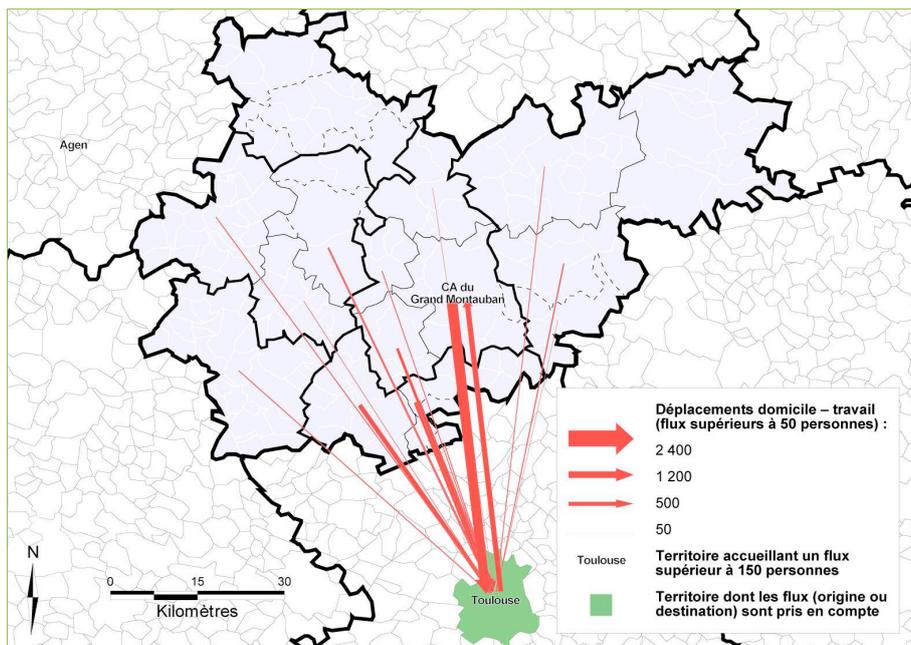
En dehors du Grand Montauban (figure n° 27), les flux domicile – travail témoignent également du poids de la métropolisation avec une forte influence de l'agglomération toulousaine dans la partie sud du département. Les flux avec Agen sont également significatifs mais on remarque surtout système d'échanges entre la Communauté de Communes Castelsarrasin – Moissac et celle des Deux Rives, où se trouve Valence-d'Agen. Les territoires les plus ruraux apparaissent quand à eux relativement autonomes en termes d'emploi, surtout au nord et à l'est du département où aucun flux majeur n'est identifié. D'une manière générale, les flux apparaissent plus diffus en dehors du Grand Montauban.

Figure n° 27 — Déplacements domicile – travail hors Communauté d’Agglomération du Grand Montauban



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2008)

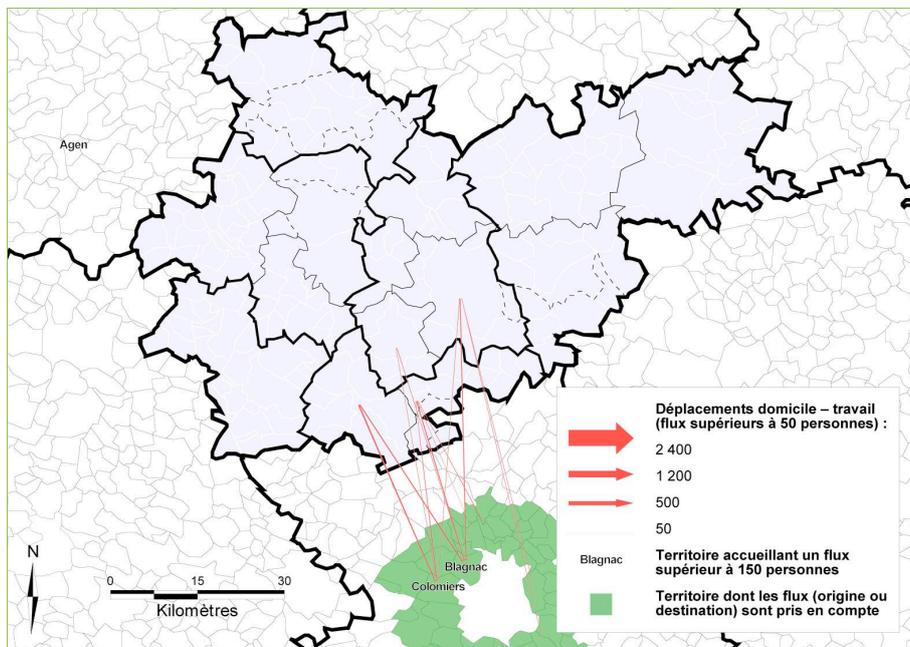
Figure n° 28 — Déplacements domicile – travail en provenance ou à destination de Toulouse



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2008)

Si l'on s'intéresse plus particulièrement aux échanges qu'entretient le Tarn-et-Garonne avec la métropole toulousaine (figure n° 28), en prenant en compte le territoire du PTU, on constate que la relation est déséquilibrée puisque sur l'ensemble des déplacements domicile – travail entre les deux territoires, 79 % sont des flux sortants, à destination de la métropole toulousaine, et seulement 21 % sont des flux entrants, à destination du Tarn-et-Garonne.

Figure n° 29 — Déplacements domicile – travail en provenance ou à destination de la banlieue toulousaine

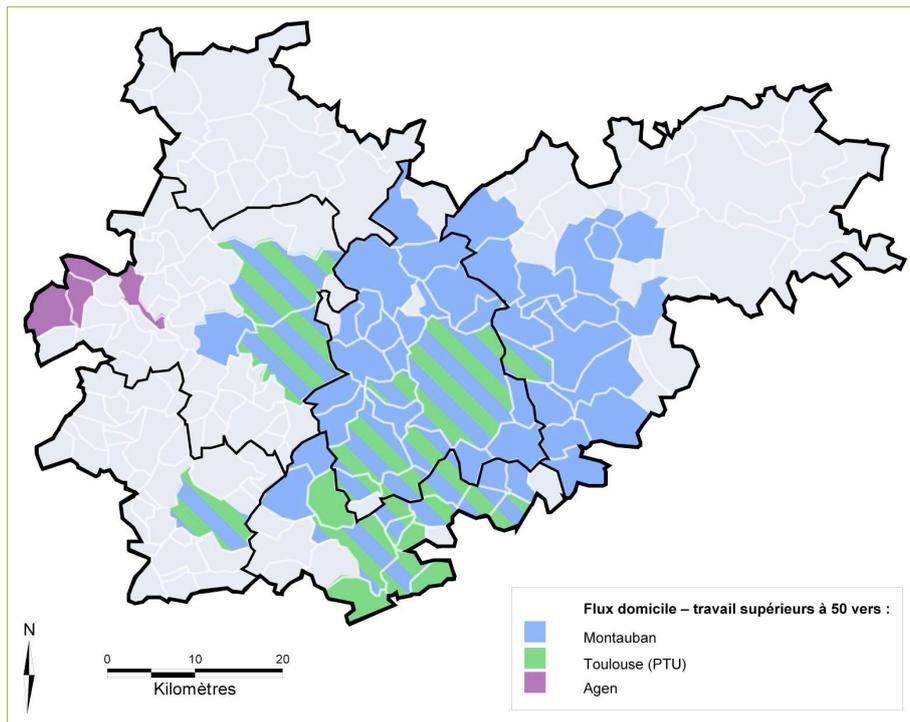


Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2008)

En isolant Toulouse de sa banlieue, on constate que 61 % des flux domicile – travail en provenance du Tarn-et-Garonne ont pour destination la ville-centre et 14 % le pôle aéronautique formé par Blagnac et Colomiers. Les 25 % restants sont répartis entre les autres communes de l'agglomération. Cette concentration des emplois dans la ville-centre et en proche banlieue peut être vue comme un point positif puisque ce sont ces espaces qui sont les mieux desservis par les transports en commun urbains qui pourraient donc être utilisés en complémentarité d'autres modes comme le train ou le car du moment que les connexions sont bien pensées.

À partir de ces flux domicile – travail, une autre approche a été possible : chaque commune dont le nombre de déplacements domicile – travail à destination d'un des trois grands pôles (Agen, Montauban et Toulouse) était supérieur à cinquante a été rattachée au pôle concerné de façon à illustrer à grande échelle les phénomènes d'attractions liés à l'emploi (figure n° 30).

Figure n° 30 — Les aires d'attraction d'Agen, Montauban et Toulouse



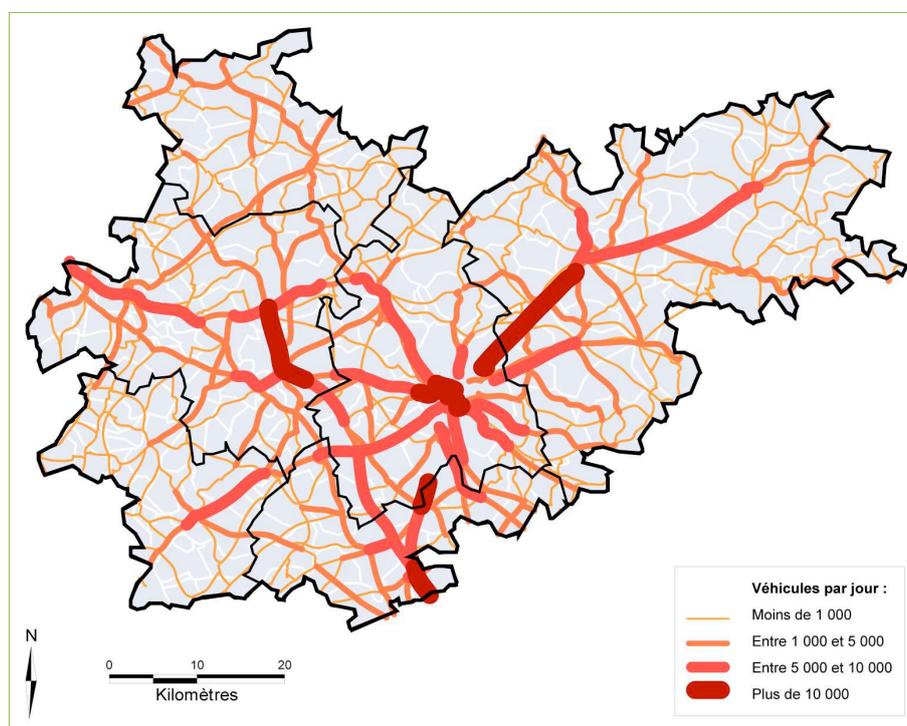
Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2008)

Le résultat permet de rendre compte de la forte influence de Montauban (la ville-centre uniquement) dont l'aire d'attraction concerne l'ensemble du cœur du département. Depuis Montauban et jusque dans le sud du département, un vaste corridor apparaît à la fois sous l'influence montalbanaise et celle de la métropole toulousaine tandis que l'agglomération agenaise possède elle une attraction moindre, limitée à l'extrême ouest du territoire départemental. Les territoires départementaux apparaissent néanmoins largement polarisés par les grandes agglomérations. Les déplacements quotidiens, notamment pour le travail, ont ainsi tendance à s'effectuer sur des distances qui peuvent être longues et interrogent sur l'offre de mobilité disponible en dehors de la voiture individuelle.

2.2. Une offre alternative à la voiture particulière limitée

Face à des besoins de mobilité importants liés au fonctionnement du territoire départemental, la voiture individuelle constitue le mode de déplacements privilégié. Elle profite par ailleurs d'un réseau routier qui irrigue tout le département⁵⁴. Les routes principales sont nombreuses, notamment au cœur du département où tous les pôles sont maillés entre eux. Les espaces ruraux bénéficient d'une trame de voies primaires plus lâche mais le réseau routier apparaît globalement satisfaisant. Cependant, certains secteurs sont pénalisés par des coupures, naturelles ou artificielles (voies d'eau, voie ferrée, autoroute) ; la rareté des franchissements peuvent ainsi contraindre la mobilité, comme c'est le cas dans la partie sud du département et au nord de la Haute-Garonne. Deux autoroutes desservent le territoire — l'autoroute A20 entre Montauban et Vierzon (puis Paris) et l'autoroute A62 entre Toulouse et Bordeaux — avec une densité d'échangeurs variable selon les territoires. Une portion gratuite de l'A20 contourne Montauban par l'est et constitue la rocade de la ville. Il pourrait par ailleurs être intéressant de valoriser la présence de ces deux autoroutes en proposant par exemple des services interurbains express à destination de l'agglomération toulousaine. Cependant, le manque d'échangeurs dans la partie sud du département, pourtant la plus soumise à l'influence métropolitaine, de même que la nécessité d'une coopération entre deux AOT bien différentes, peuvent constituer un frein à un tel projet.

Figure n° 31 — Le trafic routier en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : CG 82 (2012)

En termes de fréquentation, des comptages routiers sont menés régulièrement et permettent de rendre compte de l'importance des flux sur certains axes. Ainsi, logiquement,

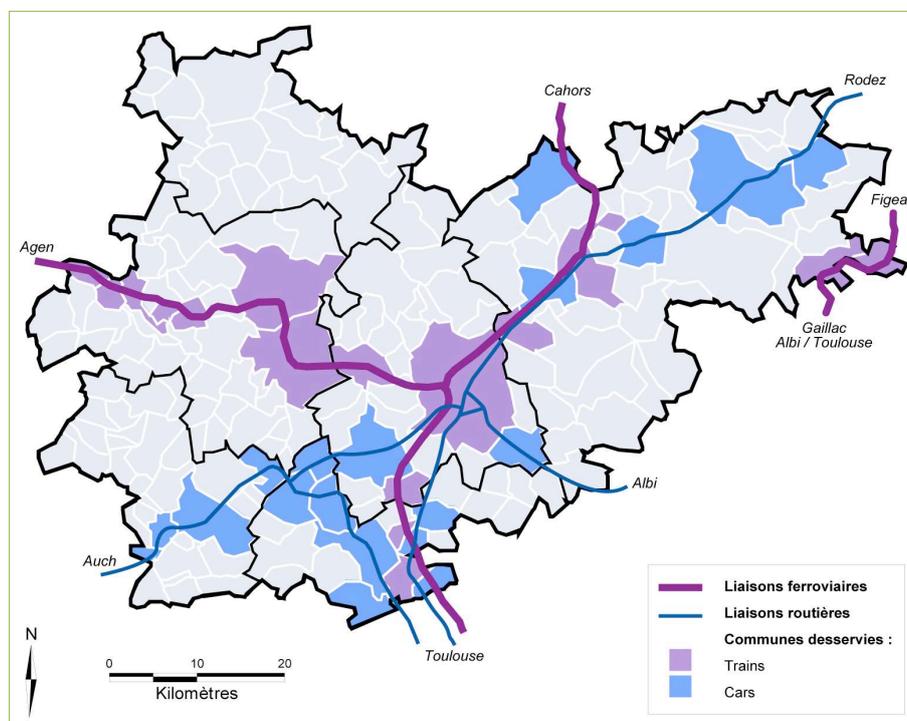
⁵⁴ Voir annexe VIII, p. 143.

les voies qui convergent vers Montauban sont très empruntées, de même que les routes du secteur de Castelsarrasin et Moissac et surtout les liaisons en direction de la Haute-Garonne et de l'agglomération toulousaine. Dans ce secteur plus qu'ailleurs, aux heures de pointe, les infrastructures saturent au fur et à mesure que l'on se rapproche de la métropole régionale. Le périphérique toulousain est également saturé, ce qui contribue à allonger encore les trajets des résidents de Tarn-et-Garonne qui se déplacent quotidiennement vers l'agglomération toulousaine pour travailler. Malgré sa densité, le réseau routier est donc déjà très fréquenté sur ses principaux axes. Entre Toulouse et Montauban notamment, il pourra difficilement supporter un fort développement du trafic, pourtant programmé du fait de la forte croissance démographique et des grands projets en cours dans ce secteur (nouvelle gare TGV, zone logistique en particulier). Pourtant, aujourd'hui, l'offre de déplacements alternative à la voiture individuelle semble, que ce soit en termes de transports en commun, de modes doux ou de covoiturage, nettement insuffisante.

Un réseau TER essentiel et objet de nombreuses attentes

Le réseau de transports collectifs géré par la région Midi-Pyrénées se compose principalement, en Tarn-et-Garonne, des deux liaisons ferroviaires Toulouse – Agen – Bordeaux et Toulouse – Montauban – Brive-la-Gaillarde. Leur tronc commun, entre Montauban et Toulouse, est par ailleurs renforcé par les services de la liaison Toulouse – Grissoles – Montauban.

Figure n° 32 — Le réseau régional : lignes et dessertes en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : SNCF (2012)

Le réseau forme alors une étoile à trois branches autour de Montauban. Une autre liaison ferroviaire concerne le département dans son extrême est avec les deux relations Toulouse – Figeac – Aurillac et Albi – Gaillac – Figeac. Cinq liaisons routières complètent les services ferroviaires, depuis Montauban vers les préfectures des départements voisins (Albi, Auch et Rodez) ainsi que vers Toulouse, depuis Montauban et Beaumont-de-Lomagne. Enfin, chaque relation ferroviaire ou presque est complétée de façon plus ou moins ponctuelle par des services routiers dont l’itinéraire peut parfois varier légèrement pour desservir par exemple le cœur d’un village plutôt que sa gare.

La préfecture, Montauban, et les principales villes du département (Castelsarrasin, Caussade, Moissac, Valence-d’Agen) sont donc desservies par le train qui permet des liaisons rapides avec les pôles régionaux proches (Agen, Cahors et Toulouse en particulier). Des gares secondaires desservent la plupart des communes se trouvant sur le parcours du chemin de fer, notamment dans le sud et l’ouest du département (*Montbartier, Dieupentale* et *Grisolles* vers entre Montauban et Toulouse, *La Ville-Dieu, Malause, Pommevic, Golfech* et *Lamagistère* entre Montauban et Agen), moins dans le nord et l’est (*Albias* entre Montauban et Cahors, *Lexos* et *Laguépie* entre Figeac et Gaillac). Les lignes routières quant à elles sont plus nombreuses dans la moitié sud du territoire départemental. En revanche, certains secteurs du territoire apparaissent à l’écart de ces liaisons d’intérêt régional, notamment le nord-ouest.

Tableau n° 3 — Le réseau régional : principales caractéristiques des lignes en Tarn-et-Garonne

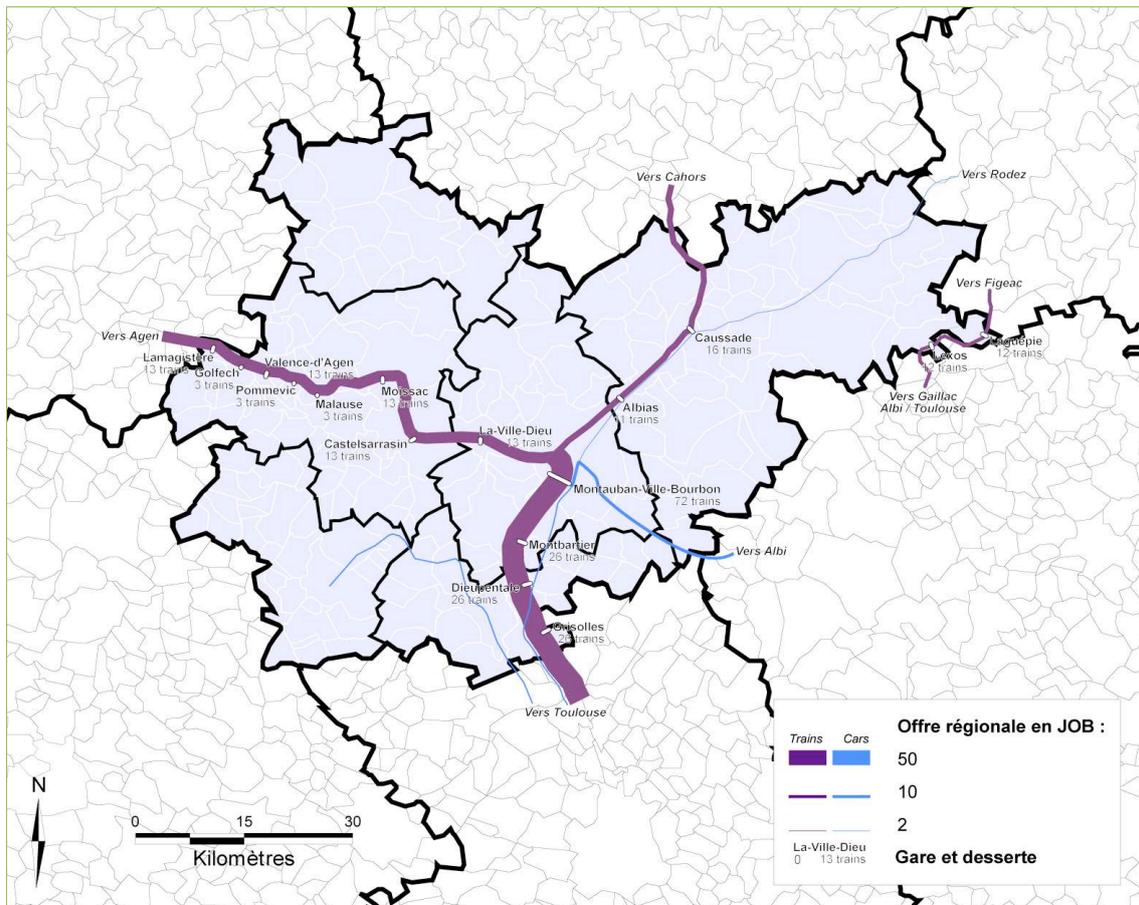
Type	N°	Intitulé	Communes desservies
Ferroviaire	03	Toulouse – Figeac – Aurillac	Laguépie, Varen
	11	Albi – Gaillac – Figeac	Laguépie, Varen
	14	Toulouse – Montauban – Brive-la-Gaillarde	Albias, Caussade, Montauban
	15	Toulouse – Grisolles – Montauban	Dieupentale, Grisolles, Montauban, Montbartier
	16	Toulouse – Agen – Bordeaux	Castelsarrasin, Golfech, Lamagistère, La Ville-Dieu-du-Temple, Malause, Moissac, Montauban, Pommevic, Valence-d’Agen
Routière	914	Rodez – Montauban	Albias, Caussade, Caylus, Montauban, Parisot, Réalville, Septfonds
	920	Beaumont-de-Lomagne – Toulouse	Aucamville, Beaumont-de-Lomagne, Larrazet, Mas-Grenier, Saint-Sardos, Verdun-sur-Garonne
	921	Montauban – Gaillac – Albi	Montauban, Saint-Nauphary
	923	Auch – Montauban	Beaumont-de-Lomagne, Bourret, Gimat, Larrazet, Marignac, Montauban, Montech
	924	Montauban – Toulouse	Campsas, Canals, Grisolles, Montauban, Pompignan

Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : SNCF (2012)

Les dessertes régionales sont cependant très inégales selon les liaisons comme en témoigne le nombre de desserte en jour ouvrable de base (JOB), ici un mardi. La figure n° 33 montre ainsi que si les dessertes entre Montauban et Toulouse et, dans une moindre mesure entre

Montauban et Agen et entre Montauban et Cahors, présentent des niveaux d'offre globalement satisfaisant, ceux des autres axes sont d'un rang nettement inférieur, notamment sur les liaisons routières (mise à part celle entre Montauban et Albi, avec dix services par jour). La ligne Auch – Montauban ne propose ainsi qu'un aller-retour hebdomadaire (un aller le lundi matin, un retour le vendredi soir). Même sur des liaisons ferroviaires où l'offre est consistante, toutes les gares ne sont pas systématiquement desservies ce qui se traduit par de fortes variations en termes de nombre de desserte : alors qu'en JOB treize trains desservent Valence-d'Agen, seuls trois s'arrêtent à Golfech.

Figure n° 33 — Le réseau régional : offre en JOB en Tarn-et-Garonne



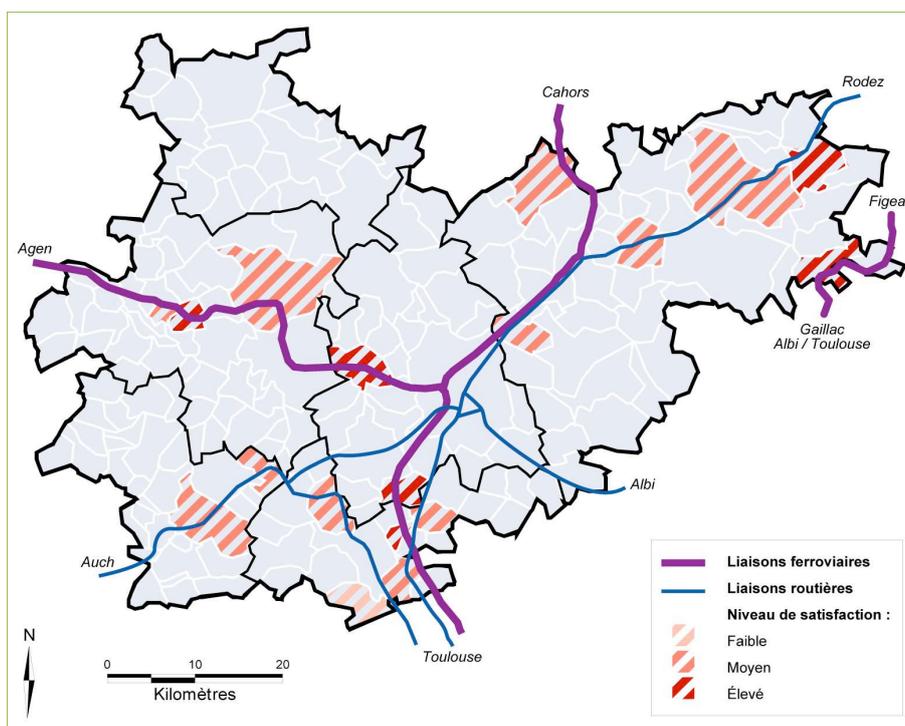
Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : SNCF (2012)

Globalement, le sud du département, correspondant au territoire sous influence métropolitaine, est le mieux desservi par le réseau régional, que ce soit en termes de couverture et d'offre. L'axe Montauban – Toulouse, notamment, dispose d'une desserte satisfaisante, avec, en JOB, 72 trains entre Montauban et Toulouse et 26 trains sur chacune des trois gares intermédiaires. Les autres liaisons sont le support d'une offre d'un niveau inférieur mais présentent néanmoins un intérêt pour des déplacements quotidiens, depuis les gares les mieux desservies (Montauban – Agen, Montauban – Cahors, Figeac – Gaillac, Montauban – Albi). Pour les autres lignes dont l'offre est plus restreinte, seuls les usagers « captifs » semblent être en mesure de les utiliser. D'une manière générale, toutes ces liaisons présentent néanmoins l'inconvénient de posséder un niveau de service très variable

selon l'heure de la journée : les dessertes sont concentrées aux heures de pointe du matin et du soir tandis qu'en dehors de ces périodes l'offre est souvent beaucoup plus faible voire inexistante.

Dans le cadre de l'enquête réalisée auprès des communes et intercommunalités, deux questions ont porté sur le niveau d'offre du réseau régional : une pour les trains TER et l'autre pour les liaisons routières. La commune devait ainsi juger si la desserte était « bonne », « insuffisante » ou « inexistante ». Pour faciliter le traitement de ces résultats, ces trois niveaux d'appréciation ont été convertis en une note sur 10 : 8 pour une bonne desserte, 5 pour une desserte insuffisante et 2 pour une desserte inexistante. Ainsi, les réponses des communes desservies ont permis d'apprécier la satisfaction globale du réseau TER qui a reçu une note moyenne de 5,9 sur 10. Les liaisons en train (6,2 sur 10) apparaissent mieux appréciées que celles en car (4,6 sur 10). Cependant, avec 18 communes ayant répondu, le taux de réponse est relativement faible et on peut imaginer que ce sont avant tout les mécontentements qui ont été exprimés.

Figure n° 34 — Le réseau régional : satisfaction des communes en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

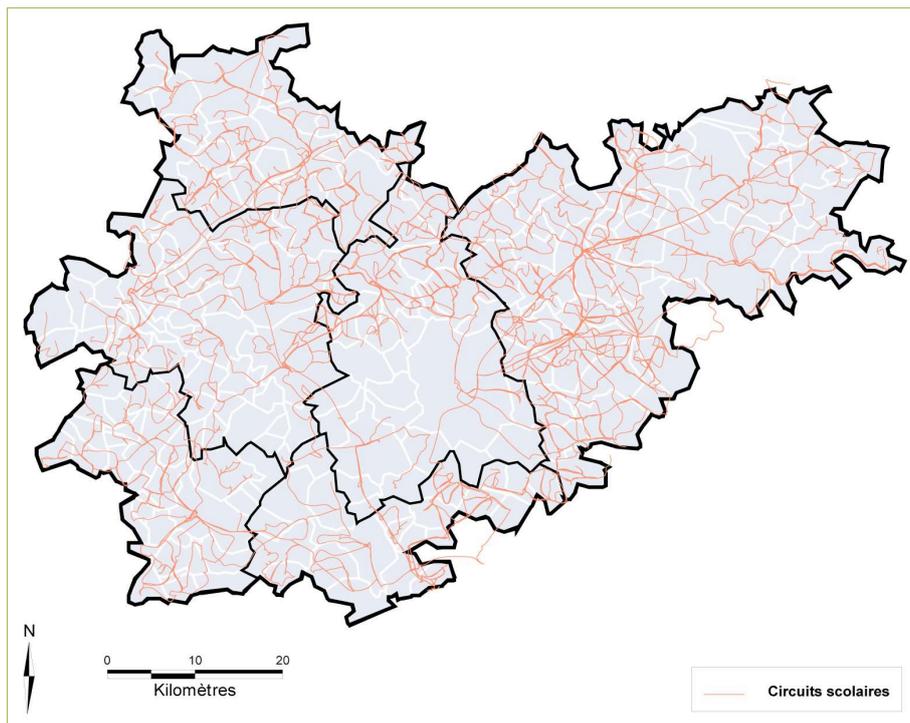
L'appréciation générale du réseau apparaît donc plutôt correcte, avec des écarts néanmoins importants selon les situations : La Ville-Dieu-du-Temple ou Montbartier ont mis en avant les bonnes fréquences de desserte tandis qu'elles ont été jugées insuffisantes à Campsas, Grisolles, Moissac ou Pommevic. Concernant les lignes routières, elles sont très moyennement appréciées du fait de la faiblesse de l'offre et de leurs horaires inadaptés aux besoins.

Il apparaît donc que les trois branches rayonnant autour de Montauban, parcourues à la fois par des TER, des trains Intercités et des TGV, proposent des fréquences et des temps de parcours relativement intéressants à partir des gares les mieux desservies (Castelsarrasin, Caussade, Moissac et Montauban). Ces lignes dont l'offre est relativement étoffée peuvent donc être attractives pour des déplacements quotidiens de type domicile – travail. Elles présentent également l'avantage d'une situation géographique très centrale à l'échelle départementale et une politique intermodale pourrait permettre de renforcer leur accessibilité depuis les territoires départementaux.

Un réseau départemental à construire

Comme nous l'avons vu précédemment, le réseau tarn-et-garonnais est caractérisé par son orientation en faveur du public scolaire. Les circuits spécifiquement scolaires (SATPS) sont ainsi particulièrement nombreux. Le département en comptait 211 au début de l'année 2012 et ils couvraient quasiment chacune des communes du territoire (voir figure n° 35).

Figure n° 35 — Le réseau départemental : circuits scolaires en Tarn-et-Garonne



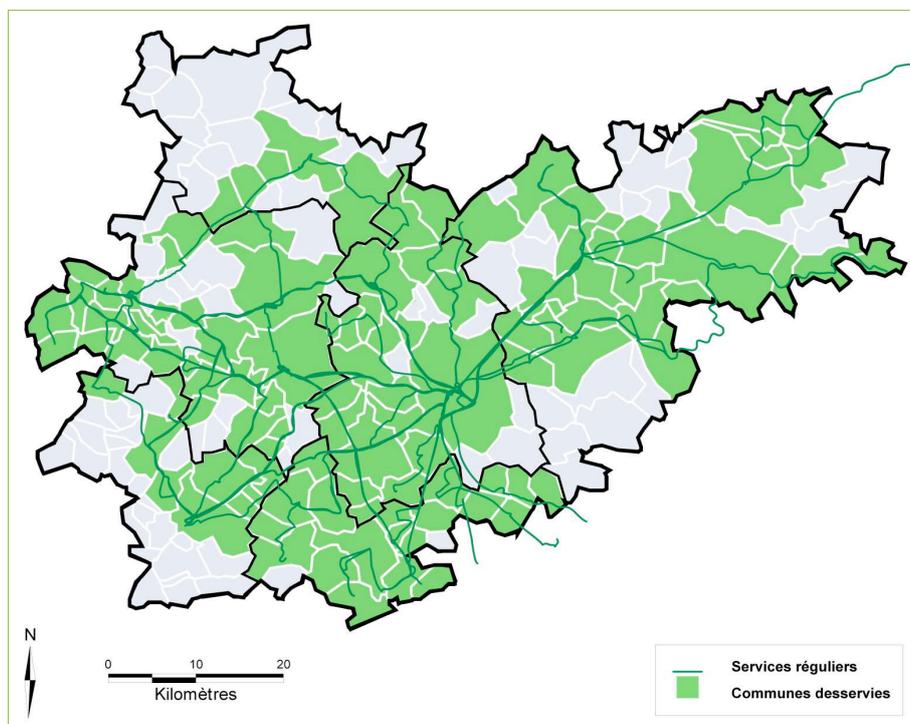
Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : CG 82 (2012)

Malgré leur nombre impressionnant, ces services ne circulent en fait généralement que sur de courtes voire de moyennes distances (la longueur moyenne d'un circuit est de 22 kilomètres) et surtout sur des itinéraires spécifiques et à des horaires très réduits (en général un aller le matin et un retour le soir) qui les rendent peu intéressants pour d'autres usagers que les élèves des écoles primaires. Néanmoins, ces liaisons peuvent présenter un intérêt ponctuel et localisé dans le cas de publics contraints dans leur mobilité et il pourrait

être utile de les rendre plus visibles auprès de ces personnes afin d'ouvrir ces circuits aux personnes susceptibles d'en rencontrer le besoin.

Les lignes régulières (SRO) quant à elles sont au nombre de 48. En général plus longues (27 kilomètres en moyenne), elles desservent de nombreuses communes dans le département avec une offre plus importante que les SATPS (de l'ordre de deux allers-retours par jour en moyenne). Leur vocation est la desserte des collèges et des lycées. Le réseau est relativement dense mais certains espaces ne sont pas desservis par ces liaisons, notamment à la marge du territoire départemental. Surtout, son organisation est complexe et ne cherche pas à établir de véritable hiérarchie entre les lignes, ni de lien de complémentarité avec le réseau régional dans une logique intermodale. Depuis 2010, pour répondre aux exigences croissantes en termes d'accessibilité des transports et alors que la mise en accessibilité des lignes régulières a été jugée trop coûteuse, un réseau de substitution a été mis en place à destination des PMR mais uniquement à destination de la population scolaire⁵⁵.

Figure n° 36 — Le réseau départemental : lignes régulières en Tarn-et-Garonne



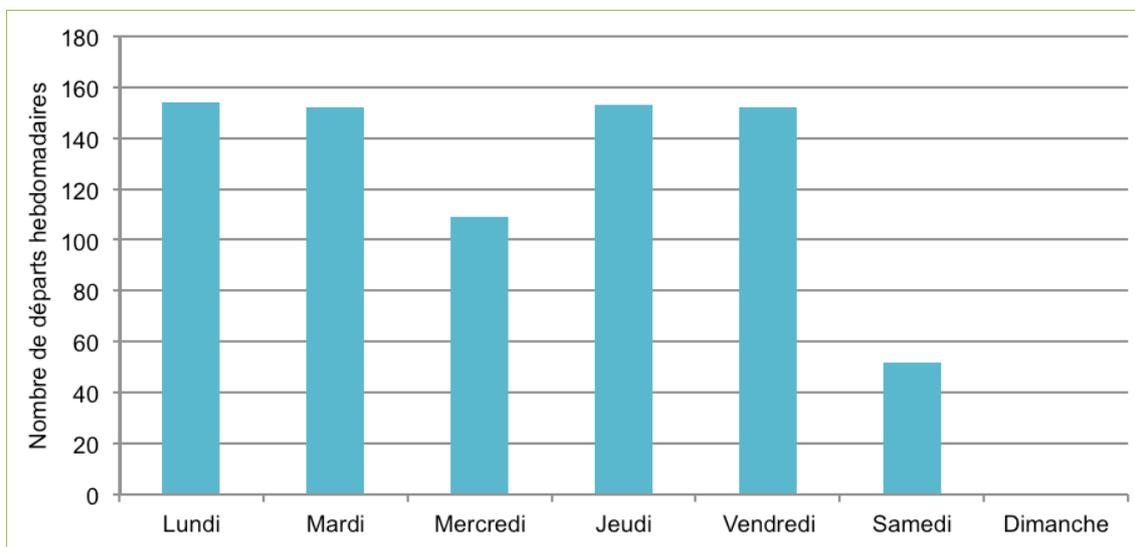
Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : CG 82 (2012)

Ces lignes régulières, en principe ouvertes à tous les usagers, ne sont pourtant pas très attractives du fait qu'elles s'adressent spécifiquement aux scolaires. Leurs caractéristiques répondent en effet exclusivement aux besoins des élèves de différents niveaux. Les itinéraires desservent ainsi les différents lieux d'enseignement depuis des points de ramassage où se rabattent parfois les circuits scolaires. Quelques liaisons avec les communes des départements voisins du Tarn, de l'Aveyron et de la Haute-Garonne sont proposées mais ne visent là aussi principalement qu'à répondre aux besoins de transport des élèves.

⁵⁵ CG 82 (2011).

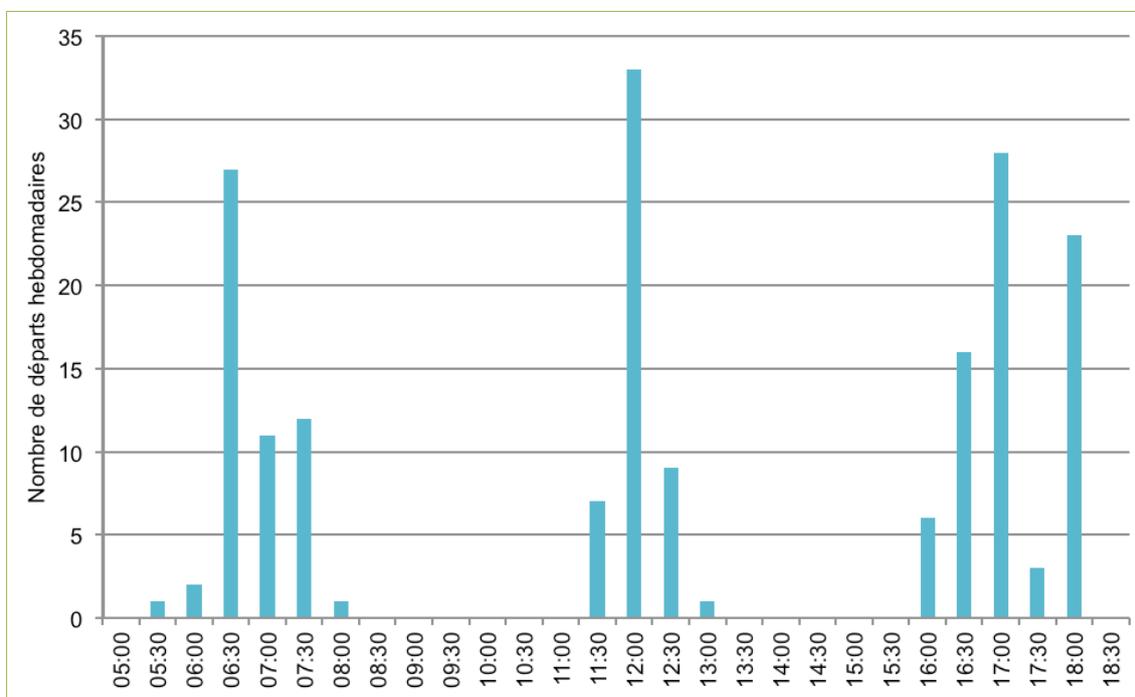
De plus, ces lignes ne fonctionnent qu'en période scolaire et pendant les jours et les heures d'ouverture des établissements scolaires. L'offre est importante les lundis, mardis, jeudis et vendredis (avec environ 150 départs chaque jour) mais plus limitée le mercredi et le samedi (respectivement 110 et 50 départs environ) tandis qu'elle est inexistante le dimanche.

Figure n° 37 — Le réseau départemental : jours de fonctionnement des lignes régulières en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : CG 82 (2012)

Figure n° 38 — Le réseau départemental : horaires de fonctionnement des lignes régulières en Tarn-et-Garonne

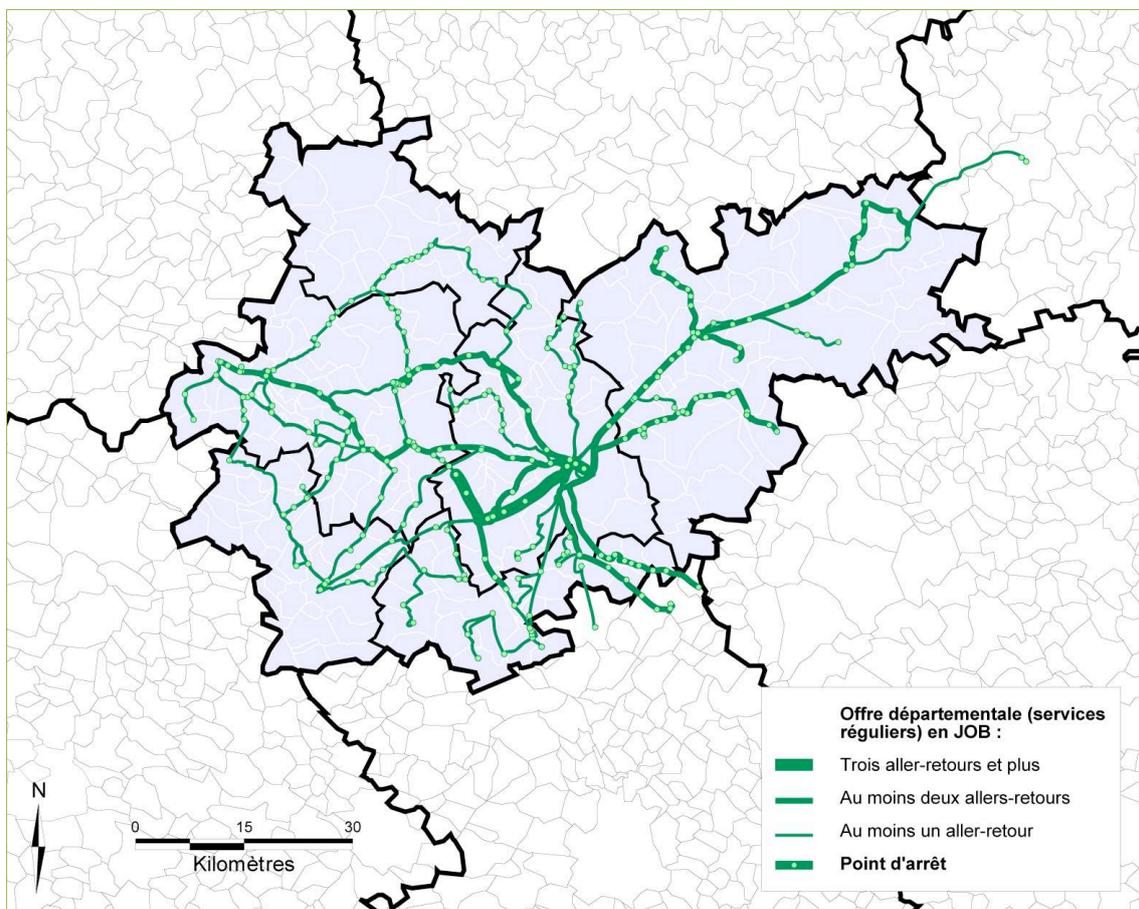


Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : CG 82 (2012)

Les horaires de fonctionnement témoignent également de l'adaptation du réseau aux besoins des scolaires, avec des lignes qui proposent généralement un ou plusieurs allers le matin, un

ou plusieurs retours le soir ainsi que le midi (le mercredi et le samedi en particulier). Comme le montre la figure n° 38, montrant la répartition des départs selon le moment de la journée, les dessertes sont concentrées aux heures d'entrées et de sorties des établissements scolaires et il n'existe aucune offre en dehors de ces périodes. De même, les services du matin commencent et finissent tôt tout comme ceux du soir, même s'ils sont mieux répartis dans la durée. Du fait d'un fonctionnement aux temporalités incompatibles avec des déplacements quotidiens (de salariés par exemple), le réseau départemental apparaît peu adapté aux besoins diversifiés de la clientèle commerciale (même pour des déplacements qui ont tendance à être régulier comme ceux liés au travail) qui nécessitent une offre maintenue toute l'année.

Figure n° 39 — Le réseau départemental : offre en JOB en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : CG 82 (2012)

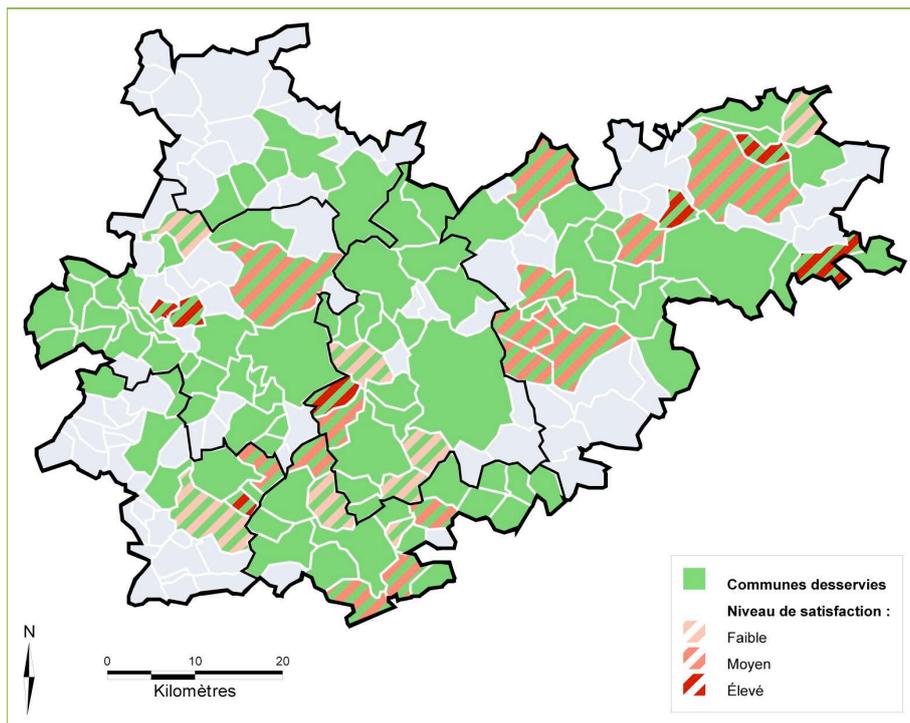
Ainsi, malgré une offre d'une certaine consistance en JOB, comme en témoigne la figure n° 39, le réseau départemental reste peu adapté à un usage autre que celui du public scolaire pour qui il a été conçu. Les usagers commerciaux ne représentaient ainsi que 0,7 % de la clientèle en 2010⁵⁶. Les offres les plus fortes restent limitées à un nombre réduit de lignes et répond à des contraintes de desserte scolaire plutôt qu'à une préoccupation de maillage des villes et des principaux pôles de bassins. Surtout, l'absence d'information accessible au grand public sur ce réseau régulier limite considérablement son utilisation potentielle par un usager

⁵⁶ CG 82 (2010).

autre que scolaire. Sur le site Internet du Conseil Général, seule la rubrique « Transports scolaires » permet une recherche d'itinéraire et d'horaires à partir du domicile d'un élève jusqu'à l'établissement scolaire de destination. Une fois le cheminement identifié, il est possible d'en éditer une fiche horaire. Cependant, la démarche est complexe, peu intuitive et non adaptée à un usager commercial : l'adresse d'arrivée renseignée lors de la recherche d'itinéraire ne peut être qu'un établissement scolaire, aucun plan de réseau ne permet de savoir si une ligne passe près de chez soi ni quelles sont les destinations possibles, etc.

Comme pour le réseau régional, les communes ont été invitées à apprécier leur desserte par les transports départementaux. Le faible nombre de réponses à la question, comparé au nombre important de communes desservies par les lignes régulières, amène à penser que les communes ne considèrent pas ces lignes comme un transport public ouvert à tous mais plutôt comme un service destiné aux élèves ou bien qu'elles ignorent l'existence de ces liaisons régulières. Le réseau départemental recueille une note moyenne de 4,9 sur 10 mais les avis sont beaucoup plus tranchés que pour le réseau régional. L'appréciation correspondant à la moyenne représente ainsi moins de la moitié des réponses tandis que l'appréciation la plus négative représente 26,7 % des réponses et celle la plus positive 24,1 %.

Figure n° 40 — Le réseau départemental : satisfaction des communes



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Seules sept communes ont jugé favorablement le réseau mais sans justifier leur satisfaction. Les autres communes ont quant à elles mis en avant l'inadéquation des horaires, l'insuffisance des fréquences, l'absence d'offre pendant les vacances scolaires et le manque d'information pour expliquer le faible intérêt de ces lignes pour les déplacements quotidiens de leurs habitants. Parmi les autres attentes exprimées, des liaisons vers les gares ferroviaires ont été jugées pertinentes pour permettre une connexion au réseau TER.

Les services de transport urbains et de proximité

Différents types de services de transport existent à l'échelle locale. On peut principalement distinguer les transports urbains ou apparentés et les services de proximité mis en place par certains territoires ruraux.

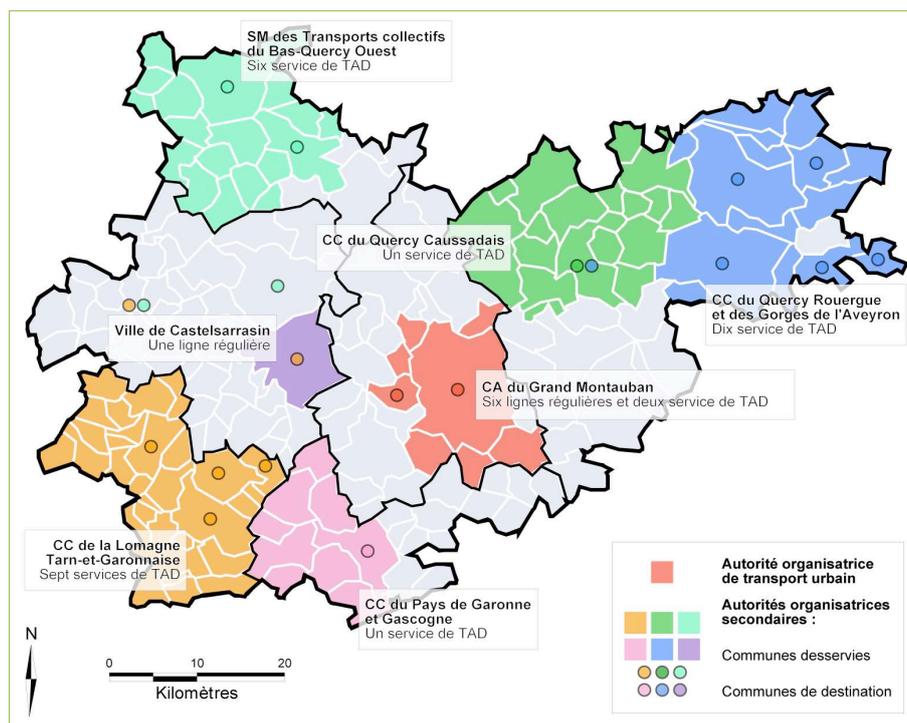
La Communauté d'Agglomération du Grand Montauban dispose du seul véritable réseau urbain du département. Le PTU de Montauban concerne huit communes desservies grâce à six lignes de bus (le réseau « Hespérides », récemment réorganisé) ainsi que deux services de TAD (le réseau « Libellule »). Les lignes de bus desservent la commune de Montauban ainsi que celle de Bressols tandis que les services de TAD sont proposés dans les territoires où la densité est plus faible sous forme d'une ligne régulière sur réservation et d'un TAD zonal. Un service spécifique de TAD pour PMR ainsi qu'une navette pour accéder au marché de Montauban (« Eurybus ») sont également proposés. Le réseau montalbanais vient d'ailleurs de mettre en place une nouvelle billettique avec une carte sans contact qui pourra être utilisée sur les différents services de transports exploités par la Société d'Économie Mixte des Transports Montalbanais (SEMTEM).

Par ailleurs, plusieurs services de transport local ont été développés par des autorités organisatrices de second rang (AO2) auxquelles le Conseil Général a délégué sa compétence en matière de transports interurbains. Parmi elles, la ville de Castelsarrasin a mis en place une ligne régulière dotée de deux itinéraires (un circuit « Tour de ville » et une variante pour desservir les centres commerciaux plus éloignés) qui forment le réseau « Tulipe » dont le fonctionnement est proche de celui d'un petit réseau urbain.

En dehors du transport urbain de l'agglomération de Montauban et du dispositif mis en place à Castelsarrasin, cinq services de TAD, plus ou moins développés, ont été créés par des groupements de communes⁵⁷ : les quatre communautés de communes de la Lomagne Tarn-et-Garonnaise, du Pays de Garonne et Gascogne, du Quercy Caussadais et du Quercy Rouergue et des Gorges de l'Aveyron ainsi que le Syndicat Mixte des Transports Collectifs du Bas-Quercy Ouest (associant les deux communautés de communes du Quercy – Pays de Serres et de Montaigu-de-Quercy – Pays de Serres). Chacun de ces services de transport a fait l'objet d'une convention entre la commune ou le groupement de communes concerné et le Conseil Général. Pour le réseau « Tulipe » de Castelsarrasin, le département participe au financement du service en versant une compensation basée sur le nombre d'élèves transportés. Pour les services de TAD, la prise en charge du déficit d'exploitation est partagée entre trois échelons de collectivités : 30 % pour la commune ou le groupement de communes, 30 % pour le Conseil Régional de Midi-Pyrénées et 40 % pour le Conseil Général de Tarn-et-Garonne.

⁵⁷ La Communauté de Communes du Quercy Vert dispose également d'un service de TAD mais celui-ci est actuellement en sommeil.

Figure n° 41 — Les transports urbains et de proximité en Tarn-et-Garonne



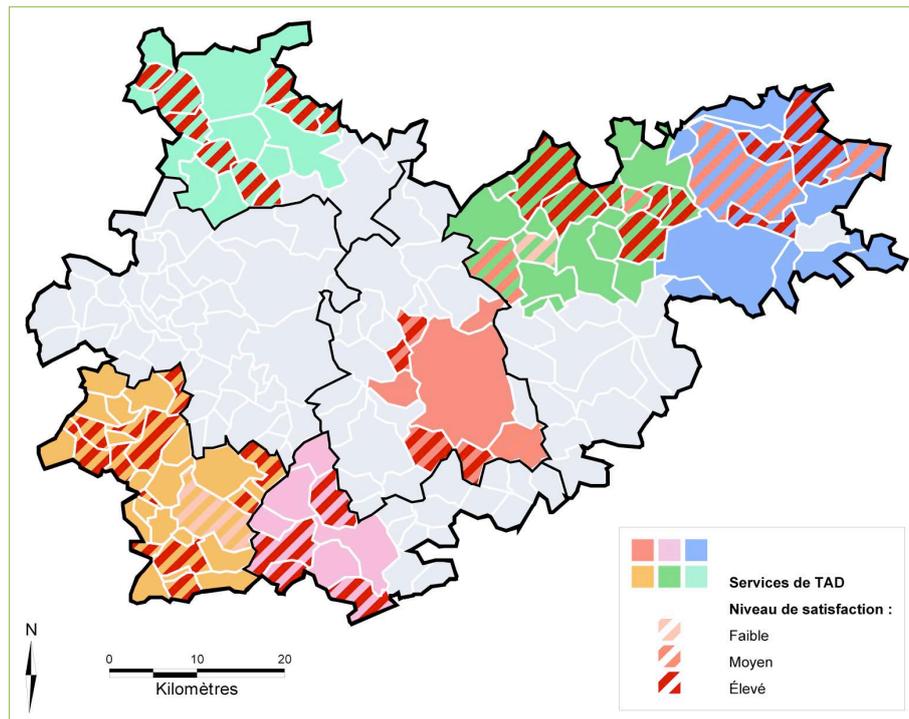
Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : CG 82 / SEMTM (2012)

Les services de TAD assurent des liaisons hebdomadaires entre les communes rurales et les principaux pôles de services locaux voire plus éloignés, selon différents systèmes. Ils fonctionnent ainsi souvent les jours de marché ou répondent à d'autres besoins plus spécifiques (transports d'enfants vers un centre de loisirs ou une piscine pendant les vacances scolaires notamment). Conçus pour répondre au plus près des attentes de la population locale, ils proposent des tarifs attractifs (autour de 2 euros le trajet simple) pour l'utilisateur mais ont néanmoins des difficultés à fidéliser une clientèle qui reste ponctuelle. Exploités par de petits transporteurs locaux, ils seraient souvent apparentés à une prestation de transport privée⁵⁸ par les populations.

En termes de satisfaction, 46 communes ont donné leur appréciation des TAD qui les desservent. Ce taux élevé de participation s'accompagne d'un jugement globalement positif pour ces services qui reçoit la note moyenne de 7,4 sur 10, nettement supérieure à celles des réseaux départemental et régional. 84,8 % des communes ont même déclaré être satisfaites de l'offre des services de TAD. L'échelle de proximité à laquelle ces services sont mis en place ainsi que l'implication des communes et de leurs groupements dans leur gestion, permettant une meilleure connaissance des TAD, expliquent certainement en partie cette satisfaction élevée. Les points positifs conférés aux services de TAD sont son caractère souple et son adaptation aux faibles densités des territoires concernés. En revanche, ils souffriraient d'un déficit d'image et seraient perçus comme destinés exclusivement aux personnes âgées.

⁵⁸ CG 82 (2011).

Figure n° 42 — La satisfaction des services de TAD en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

En dehors du réseau du Grand Montauban, les services de proximité mis en place à l'initiative des communes ou des EPCI ne concerne qu'un nombre restreint d'usagers et répondent donc avant tout à des objectifs d'ordre sociaux. Cependant, faute de cadre d'organisation et d'un soutien appuyé, en termes de communication par exemple, ces services ont des difficultés à se pérenniser alors même qu'elles constituent des opportunités intéressantes pour faire face à des besoins locaux diversifiés et aujourd'hui insatisfaits.

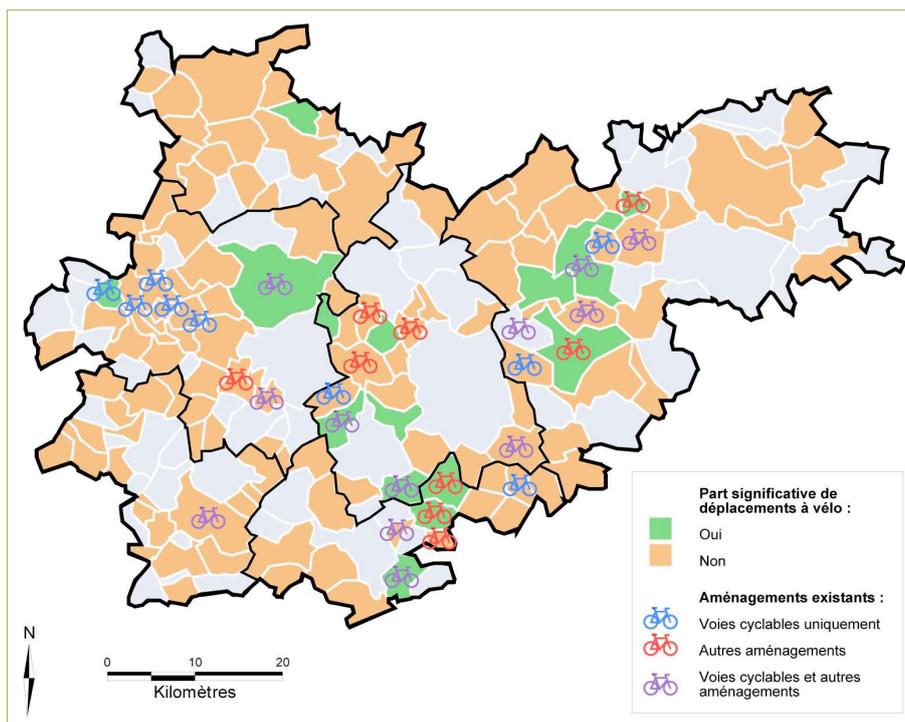
Une présence du vélo encore timide

Le vélo peut constituer une alternative à la voiture pour des déplacements sur de courtes distances (moins de 3 kilomètres) ou bien en complémentarité avec les transports en commun, notamment le train puisque les gares ferroviaires disposent de plus en plus d'espaces de stationnement pour les vélos de même que les trains permettent souvent l'embarquement des vélos. Il constitue donc une véritable réponse aux besoins de mobilité des populations. Cependant, les données sur les déplacements à vélo sont rares, si bien qu'il a semblé judicieux de consacrer une large partie de l'enquête menée auprès des communes et intercommunalités à ce mode de déplacement doux. Bien que forcément subjectives, ces questions ont permis de recueillir, à l'échelle communale, la perception des acteurs locaux en la matière.

Ainsi, seules quinze communes ont jugé la part des déplacements à vélo significative sur leur territoire, avec d'importantes différences selon les bassins de mobilité. Dans la majorité des

cas, ces communes ayant répondu positivement sont situées dans des secteurs sous l'influence de pôles urbains, à proximité des agglomérations de Castelsarrasin – Moissac et de Montauban ou des pôles secondaires (Caussade, Grisolles, Labastide-Saint-Pierre, Montech, Nègrepelisse, Valence-d'Agen, Verdun-sur-Garonne), plus rarement dans des espaces ruraux isolés. Dans ces communes, les motifs de ces déplacements à vélo sont surtout utilitaires (travail, étude, achats, etc.), pour 82 % d'entre elles, et liés aux loisirs (64 %) voire au tourisme (27 %).

Figure n° 43 — Le contexte cyclable en Tarn-et-Garonne



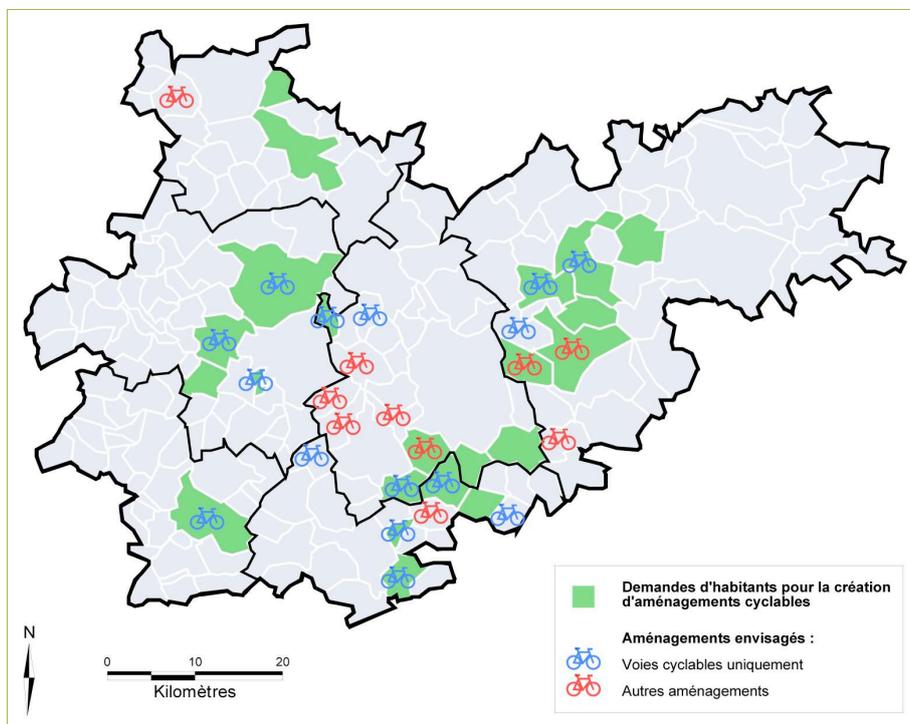
Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Par ailleurs, 40 communes ont déclaré être équipées d'aménagements destinés au vélo. Il s'agit surtout de voies cyclables (avec des réseaux dont la longueur dépasse généralement pas 2 kilomètres), présentes dans 35 communes, mais également d'autres aménagements (en particulier des ranges-vélos), présents dans 33 communes. La plupart des communes pour lesquelles la part du vélo a été jugée significative disposent d'ailleurs d'aménagements cyclables. La Communauté d'Agglomération du Grand Montauban a par ailleurs développé un service de location de vélo baptisé « Monbeecycle » qui permet, depuis huit vélo-stations implantées dans différents lieux publics de Montauban, de louer un vélo pour une courte ou une longue durée.

Des demandes exprimées en termes d'aménagements pour le vélo ont été recensées dans 22 communes (figure n° 44) où les habitants réclament majoritairement de nouvelles liaisons cyclables ainsi que des aménagements de sécurité. Des projets de nouveaux aménagements sont donc envisagés dans 25 communes et visent particulièrement la création de nouvelles voies cyclables. Comme avec la carte précédente, les demandes et les projets semblent restreints aux seuls espaces sous influence urbaine avec néanmoins une forte concentration

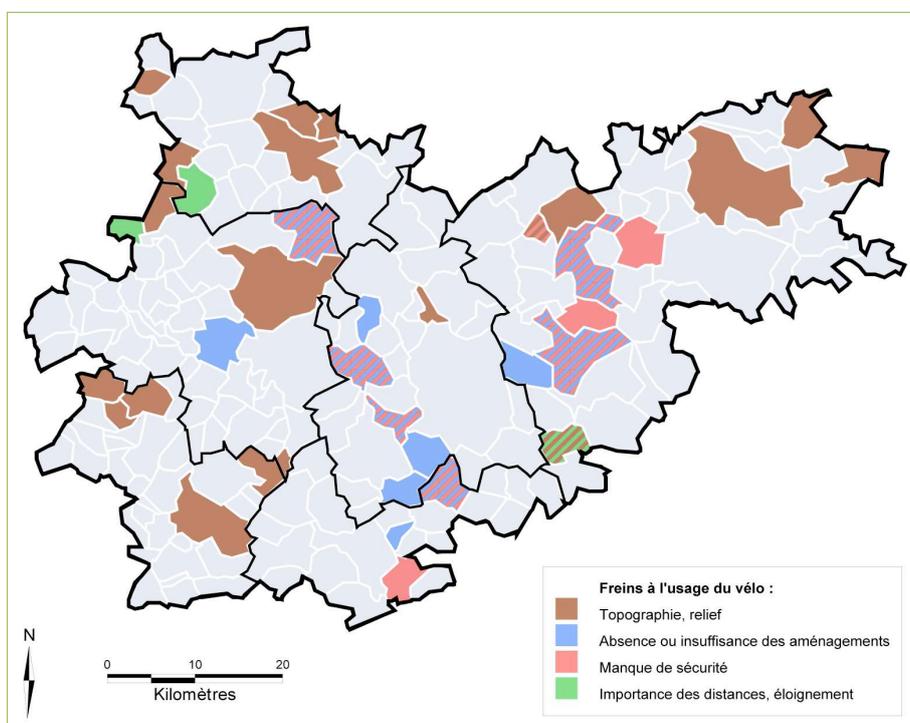
des projets au cœur et au sud du département, espace le plus dynamique d'un point de vue démographique.

Figure n° 44 — Les projets cyclables en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Figure n° 45 — Les freins à la pratique du vélo en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

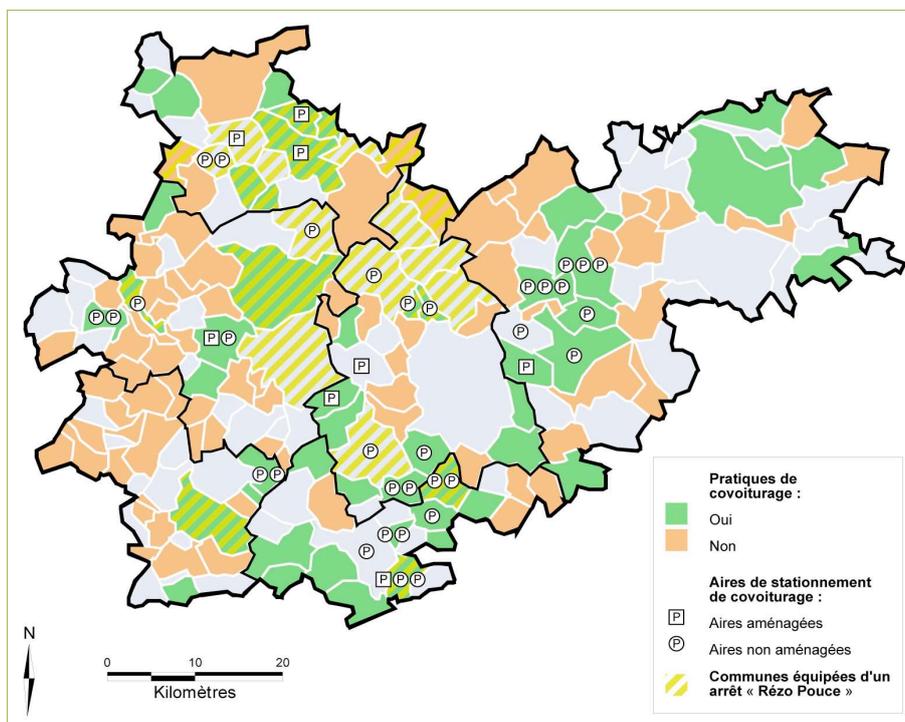
Ces nouveaux aménagements devraient contribuer à lever les freins à l'usage du vélo dont 37 communes ont fait état. En effet, le manque d'aménagements et l'insécurité ont été cités respectivement par 31 et 27 % de ces communes et pourraient être atténués dans le cadre d'une politique cyclable. Par ailleurs, la topographie (citée par 54 % des communes) constitue l'obstacle principal à la pratique du vélo. Elle n'apparaît pourtant pas rédhibitoire puisque certaines communes dont le relief n'encourage pas à la pratique du vélo ont déclaré que la part des déplacements à vélo y était significative. En revanche, les freins que constituent l'éloignement et les distances importantes (8 % des communes) dans les espaces ruraux isolés apparaissent plus difficilement compensables.

La pratique du vélo, bien que difficile à appréhender en l'absence de données précises, semble, sous l'effet de récentes politiques cyclables, en progression dans le département et notamment dans les espaces sous influence urbaine, là où de nouvelles populations s'installent. Néanmoins, l'usage du vélo reste a priori faible alors qu'il pourrait se développer davantage dans les territoires qui se prêtent à cette pratique où pour les déplacements internes aux communes.

Un covoiturage très présent dans certains territoires

Les pratiques de covoiturage, tout comme celles du vélo, sont difficilement mesurables. Une partie de l'enquête visait donc particulièrement le covoiturage afin de mieux identifier les pratiques.

Figure n° 46 — Le covoiturage en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Dans 51 communes, les acteurs locaux ont ainsi déclaré avoir connaissance de pratiques de covoiturage parmi les habitants. Dans ces communes, les motifs de déplacements en covoiturage sont avant tout liés au travail (pour 79 % des communes), notamment pour se rendre à Montauban et à Toulouse, ce qui explique que les pratiques semblent davantage développées dans le sud du département ainsi que dans le secteur de Caussade. Les besoins de la vie quotidienne (achats, démarches, etc.) sont eux cités par 39 % des communes et les études et les loisirs par 31 % chacun.

Les acteurs locaux ont également identifié les aires de covoiturage qu'ils connaissent. Quelques aires aménagées existent, souvent à proximité des gares ou en entrée de ville mais la plupart des aires recensées ne sont pas aménagées. Elles sont particulièrement nombreuses dans les communes proches de Montauban et en direction de Toulouse, au sud du département.

D'une façon générale, le covoiturage intéresse fortement les acteurs locaux et, en dehors de l'aménagement d'aires de covoiturage, plusieurs initiatives en la matière se mettent en place progressivement. À l'automne 2010, le dispositif « Covoiturons sur le pouce » a ainsi été lancé : renommé « Rézo Pouce » en juin 2012, il consiste en un réseau d'autostop organisé et sécurisé, porté par différentes communes et intercommunalités de l'ouest du Tarn-et-Garonne réunies en association et représentant 42 000 habitants. Une fois inscrit (en mairie ou sur Internet), les utilisateurs doivent signer une charte de bonne conduite puis un « kit de mobilité » leur est remis : en plus d'une carte d'identifiant, la personne inscrite en tant que conducteur reçoit un macaron à installer sur son véhicule tandis qu'une fiche destination est distribuée à celle qui s'inscrit en tant que passager. Un passager qui souhaite se déplacer doit alors se rendre à un « arrêt sur le pouce » identifié puis inscrire sa destination sur la fiche qui lui a été remise. Un conducteur passant par là pourra alors prendre le passager qui se rend dans la même direction que lui. Les distances parcourues peuvent être courtes, à l'intérieur d'une commune par exemple, ou plus longue, vers Montauban, Agen ou encore Toulouse. Il est prévu que le passager partage les frais d'essence avec le conducteur, selon un barème prévu à cet effet. Souple et rapide, puisque ne nécessitant pas de prise de rendez-vous, ce dispositif original vise ainsi à permettre à toute personne, qu'elle soit contrainte dans sa mobilité ou non, à se déplacer facilement et de façon économique. « Rézo Pouce » compte aujourd'hui presque 1 000 inscrits et l'objectif est d'arriver à 7 000 inscrits en 2017 afin que le nombre de conducteurs soit suffisant pour assurer le fonctionnement du service. Une extension du réseau est envisagée dans l'ensemble du Tarn-et-Garonne ainsi qu'au nord de la Haute-Garonne, avec des arrêts implantés aux terminus des lignes de métro, de tramway et de bus de l'agglomération toulousaine. D'ici à 2017, le dispositif devrait ainsi couvrir un territoire de 300 000 habitants⁵⁹.

La Communauté d'Agglomération du Grand Montauban, qui a d'ailleurs récemment rejoint le dispositif « Rézo Pouce », a fait du covoiturage la thématique d'action majeure de la politique de développement durable qu'elle mène dans le cadre de son Plan Climat – Énergie

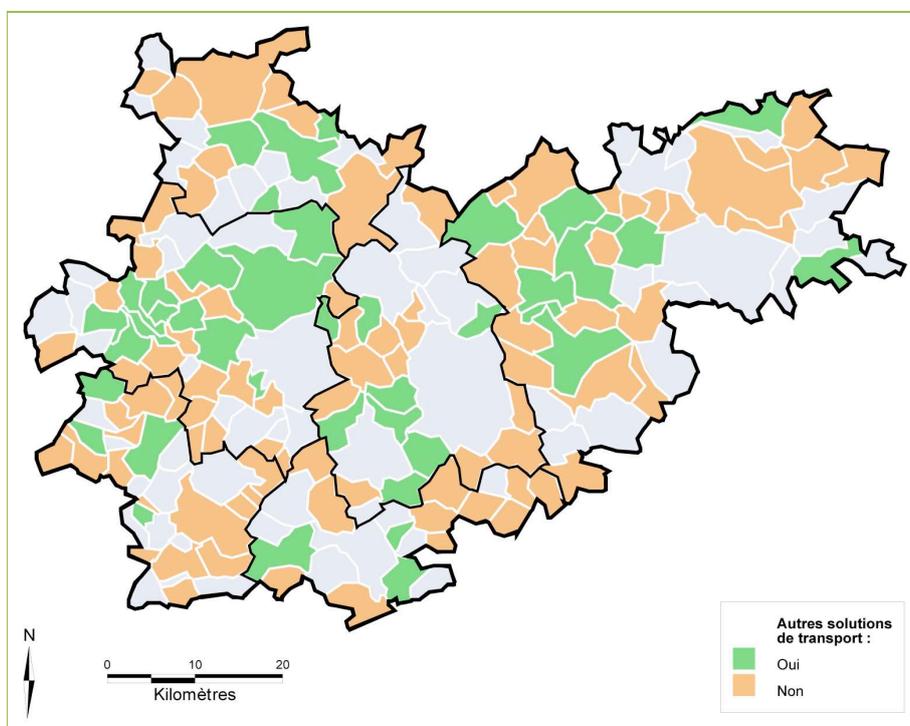
⁵⁹ Association « Covoiturons sur le pouce » (2012).

Territorial (PCET). Ainsi, une plateforme de covoiturage en ligne est en cours de développement et devrait être finalisée en octobre 2012. Ce nouveau service se veut complémentaire de « Rézo Pouce » et vise avant tout les déplacements liés au travail réalisés en interface avec le territoire communautaire.

Les autres solutions de mobilité du territoire

En marge des principaux modes de déplacements auxquels nous venons de nous intéresser, plusieurs autres solutions de mobilité existent sur le territoire. Ainsi, une question de l'enquête a permis de demander aux acteurs locaux si leur commune était concernée par d'autres services de transports et quarante communes ont répondu positivement.

Figure n° 47 — L'existence d'autres solutions de transport en Tarn-et-Garonne

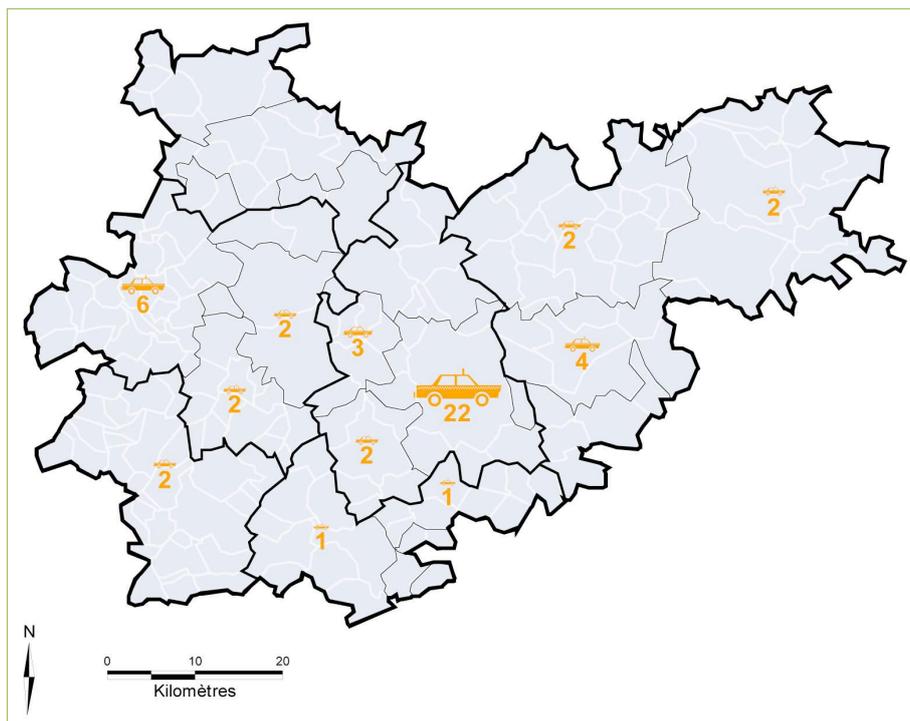


Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

D'après les détails fournis par les communes, ces autres solutions de transport consistent le plus souvent en des navettes ou services de TAD mis en œuvre par des associations, des municipalités voire des entreprises et concernent généralement des populations ciblées. Ces dessertes relèvent souvent de préoccupations sociales mais certaines ont une vocation touristique.

Le taxi constitue également une offre complémentaire qui peut être intéressante dans certains cas. Les artisans taxis sont cependant mal répartis sur le territoire départemental avec très peu d'implantation au sud et au nord-ouest.

Figure n° 48 — Les taxis en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : INSEE (2010)

Bien qu'inadapté aux besoins du plus grand nombre de par son coût élevé, ce service privé reste une solution de l'éventail des offres de transport desservant les territoires. La commune de Saint-Aignan a par exemple mis en place un système de subventionnement du taxi permettant aux personnes en difficulté de se rendre au marché de Castelsarrasin à moindre frais.

Enfin, bien que ne proposant pas concrètement d'offre de transport, il a semblé pertinent de s'intéresser aux démarches d'écomobilité en interrogeant les acteurs locaux sur ce sujet. C'est ainsi que, concernant les pédibus⁶⁰ et vélobus⁶¹, trois initiatives lancées (dont une est en sommeil), et trois autres projets envisagés ont été recensés. D'autre part, trois plans de mobilité⁶² (deux en cours et un en projet) ont été recensés par les acteurs locaux. À Montauban notamment, un plan de déplacements interentreprises (PDIE) a été mis en place dans la zone industrielle Nord. Porté par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Montauban et de Tarn-et-Garonne, en collaboration avec l'Agence de l'Environnement de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), le PDIE concerne 450 entreprises et 6 000 salariés environ. Actuellement en phase de suivi, les actions menées ont consisté en l'aménagement des

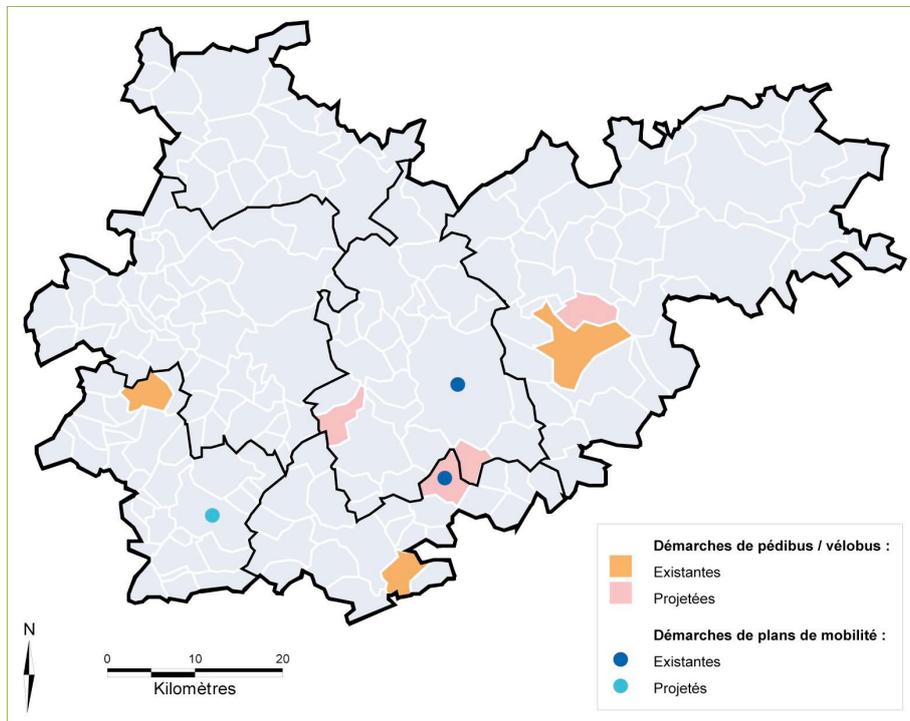
⁶⁰ Un pédibus est un mode de ramassage scolaire organisé par les parents d'élèves qui consiste à convoyer à pied et en groupe les enfants, de leur domicile jusqu'à l'établissement scolaire.

⁶¹ Un vélobus est l'équivalent d'un pédibus mais le déplacement se fait à vélo (il peut également concerner des salariés qui se rendent vers leur lieu de travail).

⁶² Un plan de mobilité est une démarche permettant, au sein d'une entreprise, d'une collectivité ou d'une administration, de favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et de rationaliser les déplacements liés au travail.

voiries (sécurisation des parcours cyclables et piétonniers) et ont conduit à une réflexion sur l'implantation souhaitée des arrêts de bus.

Figure n° 49 — Les démarches d'écomobilité en Tarn-et-Garonne



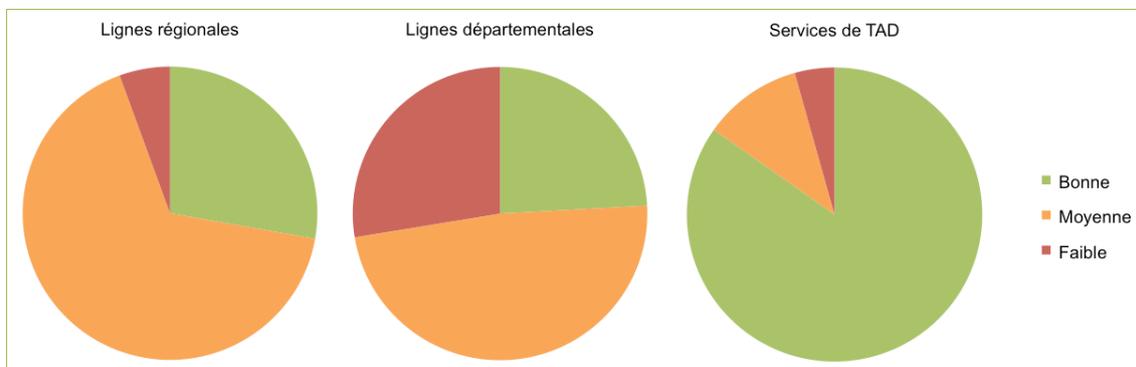
Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Il apparaît que ces différentes démarches visant à changer les pratiques de mobilité pour les déplacements liés au travail ou aux études sont surtout présentes dans la partie centrale du département, à proximité de Montauban et dans le corridor Toulouse – Montauban. Ces démarches d'écomobilité constituent des initiatives positives qui peuvent véritablement changer les comportements. Elles doivent donc être soutenues et diffusées là où le contexte s'y prête.

D'une façon générale, l'offre alternative à la voiture individuelle semble, à l'heure actuelle, encore peu convaincante pour l'ensemble de la population tarn-et-garonnaise. Les quelques liaisons en transport en commun pouvant être attractives, comme la ligne TER entre Toulouse et Montauban, ainsi que les initiatives ambitieuses telles que le dispositif « Rézo Pouce », ne concernent qu'un faible nombre de personnes. La grande majorité des habitants continuent à se déplacer quotidiennement en voiture et les demandes de mobilité ne sont pas satisfaites, y compris pour les publics en difficulté. L'appréciation, globalement sévère, des acteurs locaux sur les services de transport desservant leur commune en témoigne. À l'exception des TAD qui sont appréciés, les liaisons régionales et surtout celles départementales sont plutôt mal perçues. Néanmoins, les TAD ne proposent pas un niveau de service particulièrement élevé en Tarn-et-Garonne, si bien qu'il est surprenant qu'ils recueillent une telle satisfaction. Il est en fait probable que cette satisfaction s'explique par le fait que les attentes portées sur ce type d'offre ne sont pas celles d'une ligne régulière : ils assurent souvent un rôle de transport d'appoint, ne sont réservés à quelques situations

particulières (le transport de personnes âgées vers le marché, d'enfants vers la piscine, etc.) et sont donc jugés en tant que tel. Les lignes régionales et départementales, elles, sont censées offrir un service « grand public », les exigences ne sont donc pas les mêmes quand il s'agit de les juger.

Figure n° 50 — Les transports en commun : satisfaction comparative des différents services



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Les transports en commun, nous l'avons vu, constituent un mode d'action privilégié par les politiques publiques. Cependant, il n'est pas seul à pouvoir répondre aux demandes de déplacements et, comme nous allons le voir, d'autres solutions peuvent constituer des alternatives à l'utilisation de la voiture particulière, en fonction des besoins.

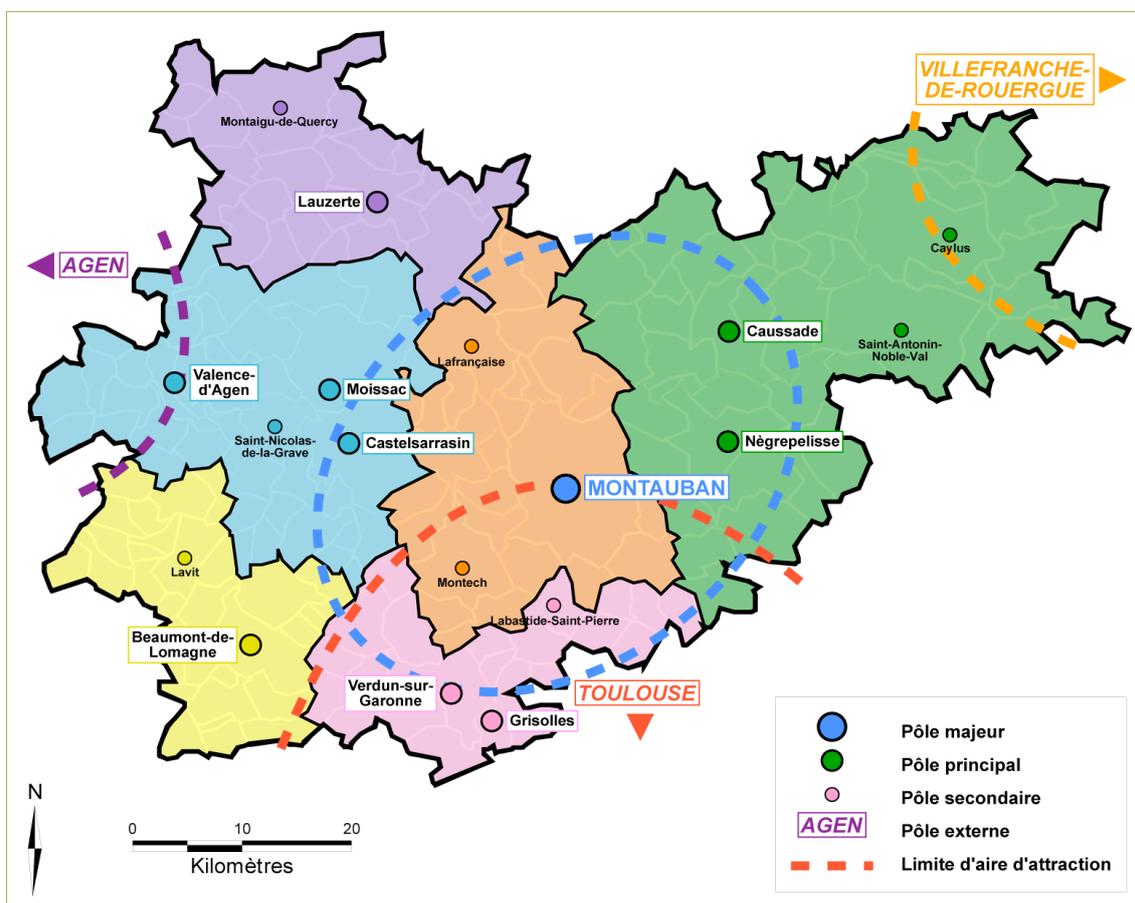
3. VERS LA DÉFINITION D'UNE STRATÉGIE DES MOBILITÉS À L'ÉCHELLE DÉPARTEMENTALE

Les différentes informations recueillies précédemment (structuration du territoire, flux de mobilité, offre de mobilité, etc.) aboutissent ici à une lecture croisée nécessaire à la compréhension du système départemental des déplacements. Les ateliers prévus dans le cadre de la deuxième phase de concertation, seront amenés à préciser les attentes et les besoins des publics afin d'affiner la vision de l'organisation des mobilités départementales.

3.1. Quels besoins de mobilités ?

Les enseignements des différentes données analysées précédemment ont permis de dessiner l'organisation du territoire départemental dont la carte suivante représente la synthèse. On y perçoit notamment l'aire d'influence de Montauban ainsi que des trois pôles externes d'Agen, Villefranche-de-Rouergue et surtout Toulouse et les différents pôles internes qui exercent leur influence sur des espaces plus ou moins vastes du département.

Figure n° 51 — Les polarités et aires d'attraction du territoire tarn-et-garonnais



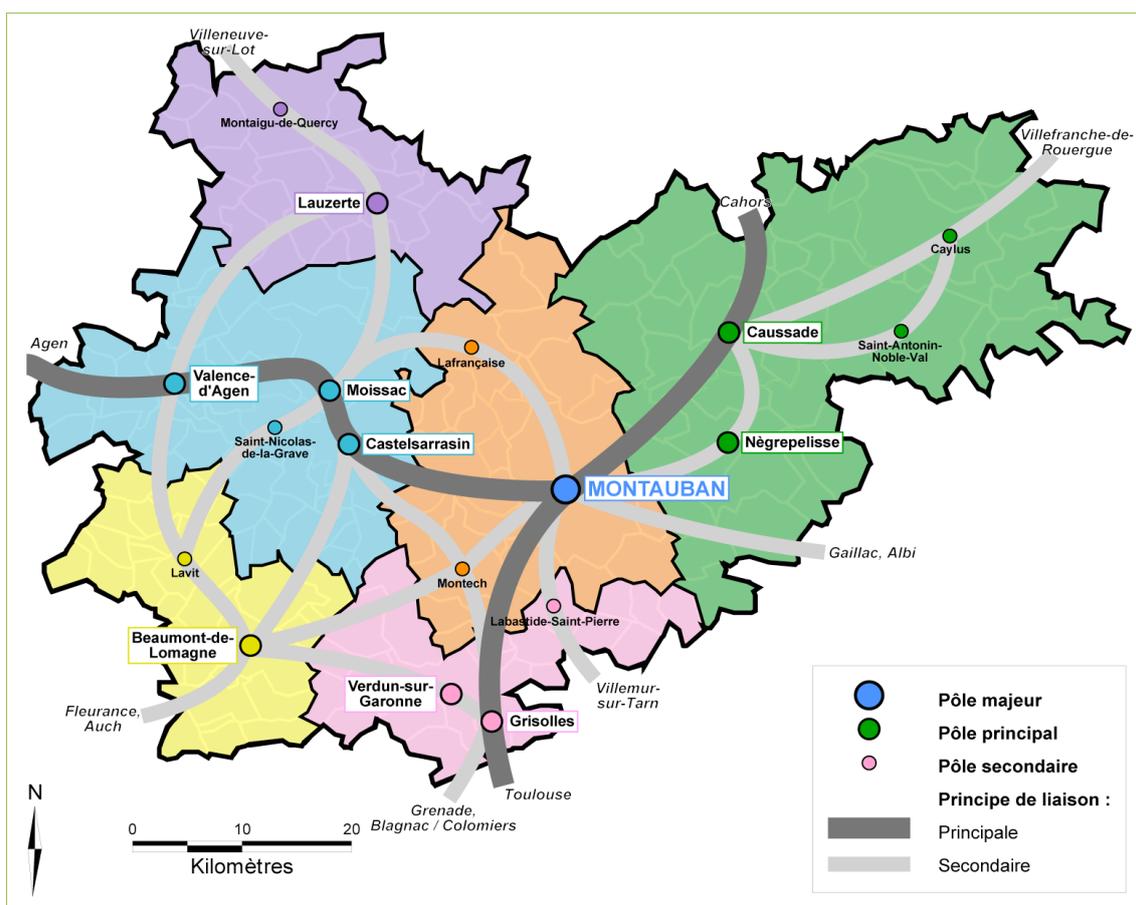
Réalisation : J. Amiot (2012)

Cette organisation hiérarchisée a constitué le support de base pour la compréhension du fonctionnement du territoire et, à ce titre, a permis de construire le « système de déplacements » tarn-et-garonnais.

Un « système de déplacements » hiérarchisé

L'articulation entre elles des différentes polarités du territoire départemental a abouti à une structuration du système de déplacements départemental (figure n° 52). Les pôles générateurs que les acteurs locaux ont identifiés dans le cadre de l'enquête auprès des communes et intercommunalités ainsi que les données sur les flux domicile – travail et le trafic routier ont particulièrement nourri cette vision de l'organisation des mobilités à l'échelle départementale. La présentation, en comité de pilotage, d'une première version de ce système de déplacements a également permis aux élus et autres acteurs locaux présents de discuter cette organisation afin d'y apporter les corrections et les précisions nécessaires.

Figure n° 52 — Le système de déplacements du territoire tarn-et-garonnais



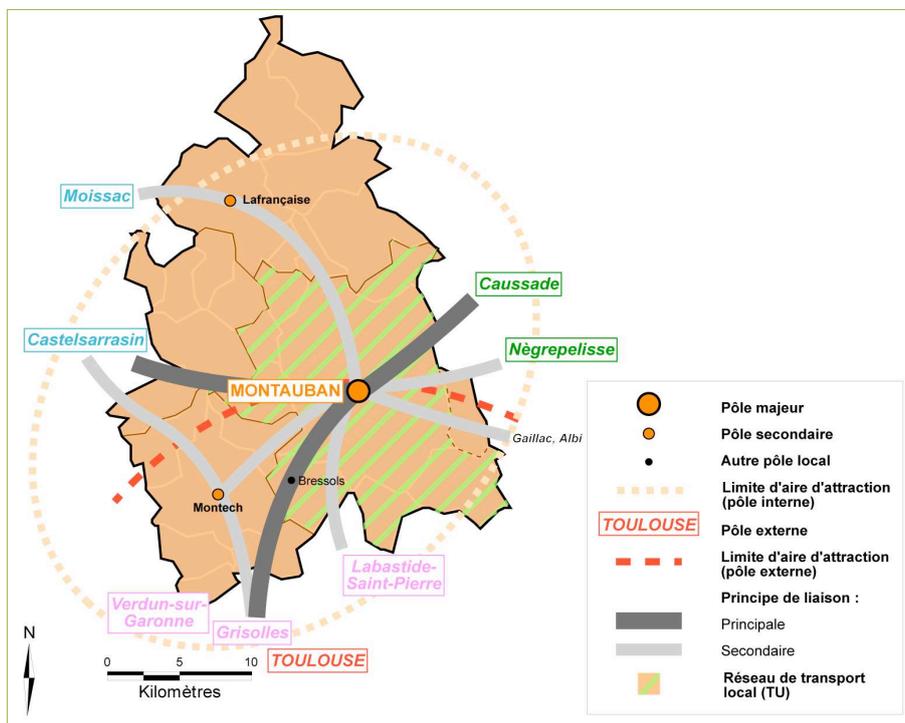
Réalisation : J. Amiot (2012)

Cette première approche a ainsi permis d'identifier des axes principaux et secondaires qui maillent les secteurs entre eux et assurent, au sein de ces secteurs, l'irrigation de sous-territoires équipés ou non d'une offre de transport locale. Cette image de la structuration

de la mobilité départementale définit les grands principes de liaisons interterritoriales qui peuvent préfigurer l'organisation de l'offre de mobilité à déployer. Surtout, différentes échelles apparaissent au sein de cette organisation, mettant en avant des registres de gouvernance variés qui peuvent relever de responsabilités différentes : EPCI, département voire région.

À l'échelle de chacun des six bassins de mobilité, le système de déplacements départemental peut être précisé afin de tenir compte d'enjeux plus locaux. Ainsi, en ce qui concerne le bassin Montalbanais, la préfecture structure fortement le territoire puisque son aire d'attraction s'élargit même au-delà des limites du bassin. Dans la partie sud en particulier, l'influence combinée de Montauban à celle de la métropole toulousaine se traduit par une forte attractivité : le bassin comptait près de 100 000 habitants en 2009, en évolution de 17,4 % depuis 1999⁶³. Le bassin, et plus précisément Montauban, se trouve donc dans une position de carrefour départemental et régional qui devrait encore se conforter à l'avenir. L'accessibilité de ce pôle depuis l'ensemble du territoire départemental est un enjeu primordial néanmoins, comme nous l'avons vu précédemment, elle reste encore à améliorer du point de vue des déplacements autres que la voiture individuelle. Compte-tenu de la densité relativement élevée de ce bassin (150,8 habitants au kilomètre carré), des transports en commun pourraient être pertinents sur certaines liaisons.

Figure n° 53 — Le système de déplacements du bassin Montalbanais



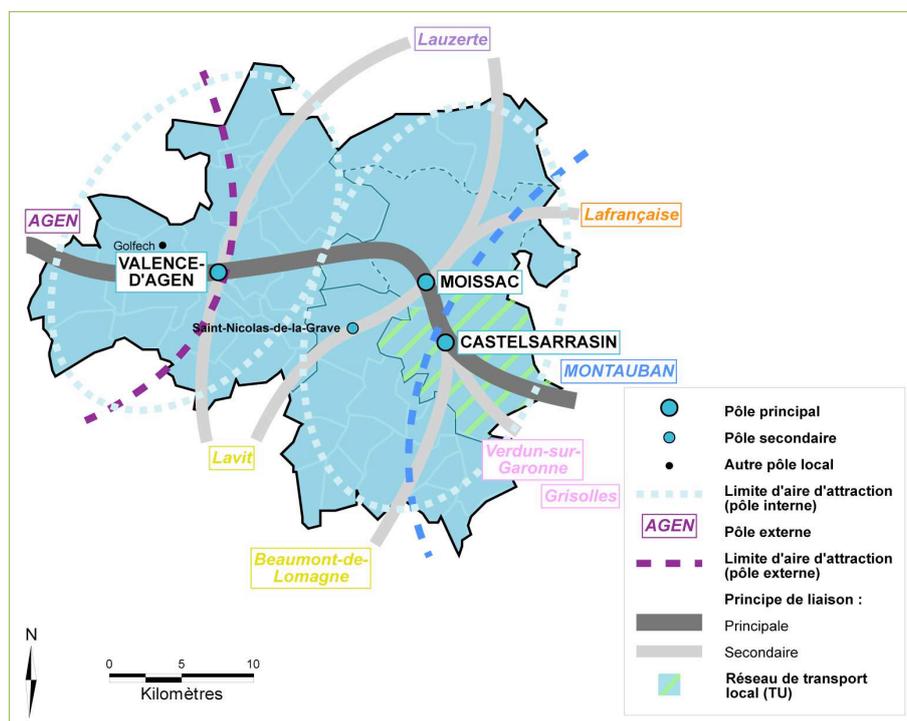
Réalisation : J. Amiot (2012)

Le bassin Castelsarrasin – Moissac – Valence-d’Agen (plus de 50 000 habitants en 2009) rassemble deux polarités fortes à l’échelle de tout l’ouest du département : l’agglomération

⁶³ INSEE (2012).

de Castelsarrasin – Moissac et Valence-d’Agen. La présence de ces trois polarités fortes explique la densité relativement élevée du bassin (72,8 habitants au kilomètre carré) et pose la question de l’offre de mobilité pour les relier entre elles. Ce territoire est sous l’influence double de Montauban et d’Agen. Même si elle est moins prononcée, l’agglomération toulousaine y exerce également une attraction du fait notamment d’axes routiers développés en direction de l’espace métropolisé. Sa croissance démographique (+ 10 % entre 1999 et 2009) est de fait moins intense que dans les bassins les plus proches de l’agglomération toulousaine, mais reste forte. Au nord et au sud, de nombreux espaces ruraux périphériques dépendent de ces deux polarités et bénéficient de liaisons secondaires transversales.

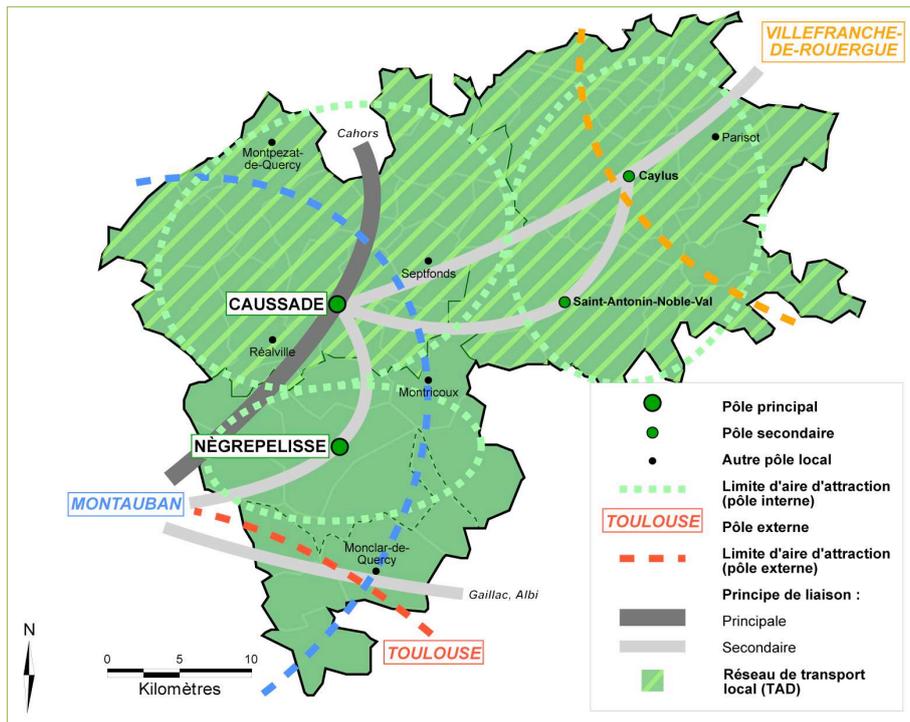
Figure n° 54 — Le système de déplacements du bassin Castelsarrasin – Moissac – Valence-d’Agen



Réalisation : J. Amiot (2012)

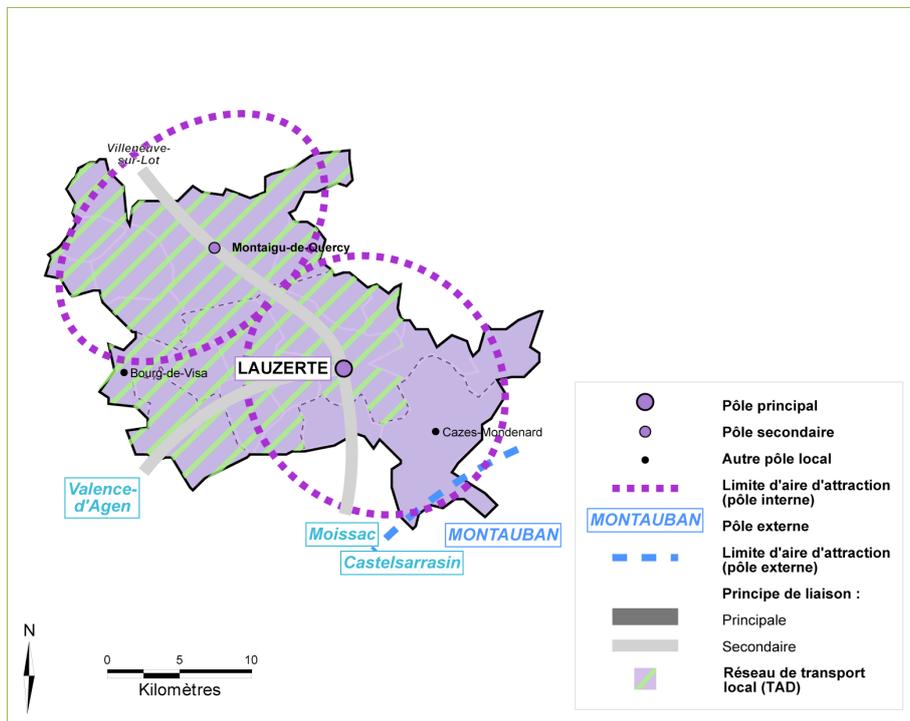
Le bassin Quercy – Aveyron apparaît quand à lui comme un espace contrasté. Il dispose d’une armature urbaine forte autour de Caussade et Nègrepelisse dans sa partie ouest, placée sous l’influence montalbanaise, qui explique son poids démographique important (45 000 habitants en 2009) et sa croissance démographique forte (+ 17,7 % entre 1999 et 2009), supérieure à celle du bassin Montalbanais. L’attraction métropolitaine est même ressentie dans l’extrême sud-ouest du bassin. Vers l’est, le milieu rural est beaucoup plus isolé, organisé autour de petits bourgs (Caylus et Saint-Antonin-Noble-Val). Les principes de liaisons sont nombreux, en particulier à l’ouest où elles convergent vers Montauban. La densité (38,6 habitants au kilomètre carré), assez élevée pour un territoire rural, pourrait permettre d’envisager des transports en commun, notamment dans la moitié ouest du territoire.

Figure n° 55 — Le système de déplacements du bassin Quercy – Aveyron



Réalisation : J. Amiot (2012)

Figure n° 56 — Le système de déplacements du bassin Quercy – Pays de Serres



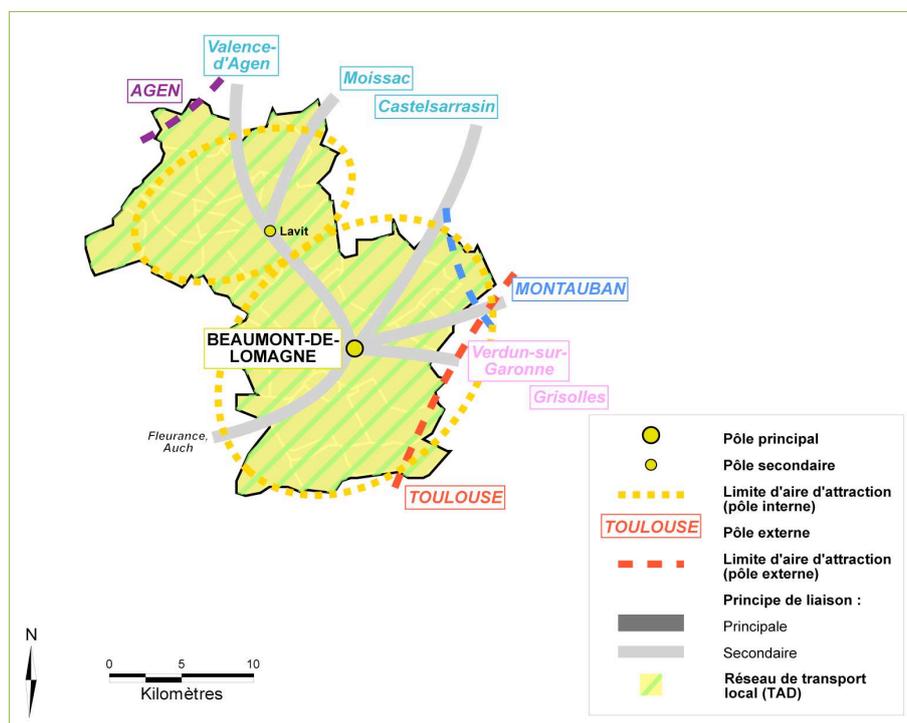
Réalisation : J. Amiot (2012)

Le bassin Quercy – Pays de Serres (figure n° 56) est lui plus homogène : peu peuplé (environ 9 000 habitants en 2009) et peu attractif, avec une évolution démographique tout juste positive (+ 0,1 % entre 1999 et 2009), cet espace est à l'écart des grands pôles urbains. Il est structuré autour de deux aires d'attraction limitées : celle de Lauzerte, principal pôle du

secteur, et celle de Montagu-de-Quercy, tournée aussi celle vers le Lot-et-Garonne voisin. Néanmoins, sa dépendance aux territoires voisins, mieux équipés, justifie les principes de liaisons proposés en direction des villes les plus proches. Le désenclavement de cet espace est un véritable enjeu d'autant que l'offre alternative à la voiture individuelle qui est actuellement proposée est très limitée, du fait d'une densité de population très faible (19,6 habitants au kilomètre carré).

Le bassin Gascogne – Lomagne (10 000 habitants en 2009) est dans une situation similaire au bassin Quercy – Pays de Serres, avec également deux aires d'attraction d'influence réduite autour des pôles de Beaumont-de-Lomagne et de Lavit.

Figure n° 57 — Le système de déplacements du bassin Gascogne – Lomagne



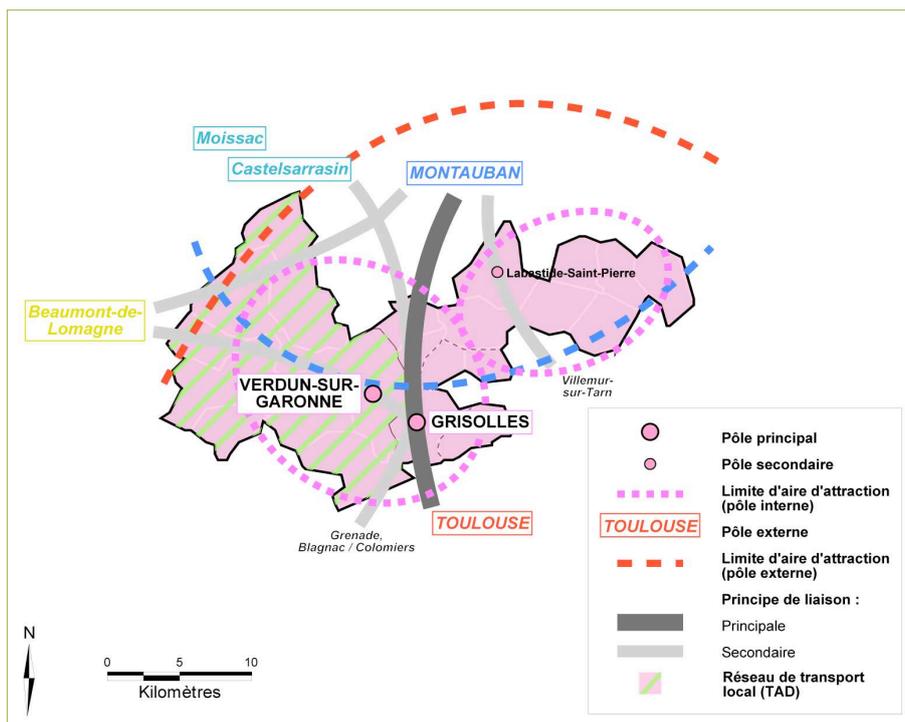
Réalisation : J. Amiot (2012)

Cependant, contrairement au bassin du nord-ouest, le bassin du sud-ouest est relativement proche des grands centres urbains que sont Agen, Montauban et Toulouse, dont l'influence se fait ressentir aux marges du territoire. Les villes de Castelsarrasin, Moissac et Valence-d'Agen ne sont pas très éloignées non plus, si bien que le territoire bénéficie d'une légère croissance démographique (+ 3,9 % entre 1999 et 2009). La polarisation est par ailleurs assez forte autour de Beaumont-de-Lomagne, qui rassemble la grande majorité des équipements du secteur et présente donc un enjeu important en termes de liaisons internes, même si la faible densité de population (25,4 habitants au kilomètre carré) semble peu adaptée aux transports en commun.

Enfin, le bassin Sud Métropolitain (près de 30 000 habitants en 2009) est quant à lui placé dans une situation particulière à l'échelle départementale. Ce territoire d'interface est soumis aux influences combinées de Montauban et de Toulouse. Cette position dans le

corridor Toulouse – Montauban explique les nombreuses liaisons qui le traversent de part en part. Cette situation privilégiée en fait le bassin le plus attractif du département : il a vu son nombre d’habitants s’accroître de 33,3 % entre 1999 et 2009. Sa densité de population a également fortement progressé et atteint aujourd’hui 79 habitants au kilomètre carré. Les caractéristiques périurbaines de cet espace justifient des services de mobilité adaptés pour rejoindre les principaux pôles urbains mais plaident également en faveur d’une amélioration des liaisons internes à ce bassin.

Figure n° 58 — Le système de déplacements du bassin Sud Métropolitain



Réalisation : J. Amiot (2012)

Ces différents éléments de structuration, à l’échelle départementale et locale, illustrent la pluralité des niveaux auxquels les enjeux de mobilité se conçoivent. Ils permettent également de comprendre comment s’articulent les principales liaisons départementales à l’échelle des EPCI et quels sont les registres de gouvernance à appeler.

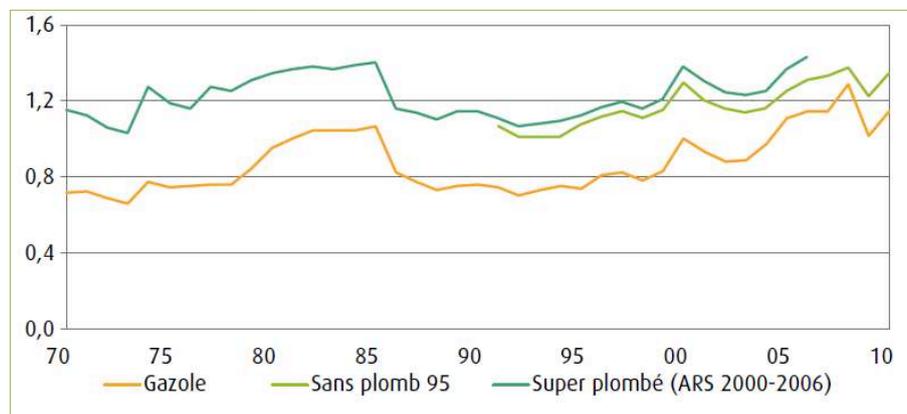
Un coût de l’« automobilité » de plus en plus élevé ?

Les habitants des territoires départementaux, notamment ceux des espaces périurbains et ruraux, sont contraints d’utiliser la voiture particulière pour se déplacer au quotidien et, du fait des faibles densités, ne disposent pas de véritables alternatives modales. La question du coût du déplacement en voiture individuelle, de son évolution et de ses conséquences sociales constitue donc — avec l’impact environnemental des déplacements motorisés — la principale problématique en termes de mobilité pour les années à venir.

Le coût de cette « automobilité » est aujourd’hui fortement dépendant du prix des carburants, lui-même annexé sur le cours du pétrole. Or, alors qu’auparavant les variations du prix du pétrole étaient très ponctuelles et dues aux conflits d’ordre géopolitique, elles dépendent aujourd’hui davantage de tensions conjoncturelles liées au déséquilibre de l’offre face à la demande : la production a tendance à stagner et la consommation s’accroît à l’échelle mondiale, du fait principalement des pays émergents (tandis qu’en Europe la consommation baisse légèrement). Outre les facteurs économiques, financiers et politiques, la tendance à la hausse du prix du pétrole serait donc également due au ralentissement de la production. Pour certains, ce plafonnement des quantités produites est le signe que nous sommes en train d’atteindre le *peak oil*, le pic de croissance de la production pétrolière mondiale. Comme pour toute ressource non renouvelable, la quantité de pétrole disponible sur la planète est limitée ; sa production devrait donc connaître un pic absolu puis déclinera inexorablement.

Depuis le début de la décennie, la forte hausse qu’a connu le prix du pétrole en monnaie courante⁶⁴ explique l’augmentation significative du coût des carburants ressentie par la population. Pourtant, en monnaie constante, le constat est sensiblement différent : les niveaux de prix atteints récemment ne sont pas si éloignés de ceux du deuxième choc pétrolier (1979) et le « record absolu » de 1864 n’a pas été dépassé. Ainsi, en France, en monnaie constante, le prix des carburants n’a finalement que relativement peu augmenté depuis 1970 (environ 15 % pour l’essence et 20 % pour le gazole) alors que le produit intérieur brut (PIB) par habitant, lui, a doublé sur la même période. Ramené au PIB, le carburant apparaît donc meilleur marché aujourd’hui qu’en 1970.

Figure n° 59 — L’évolution du prix à la pompe des carburants en France entre 1970 et 2010



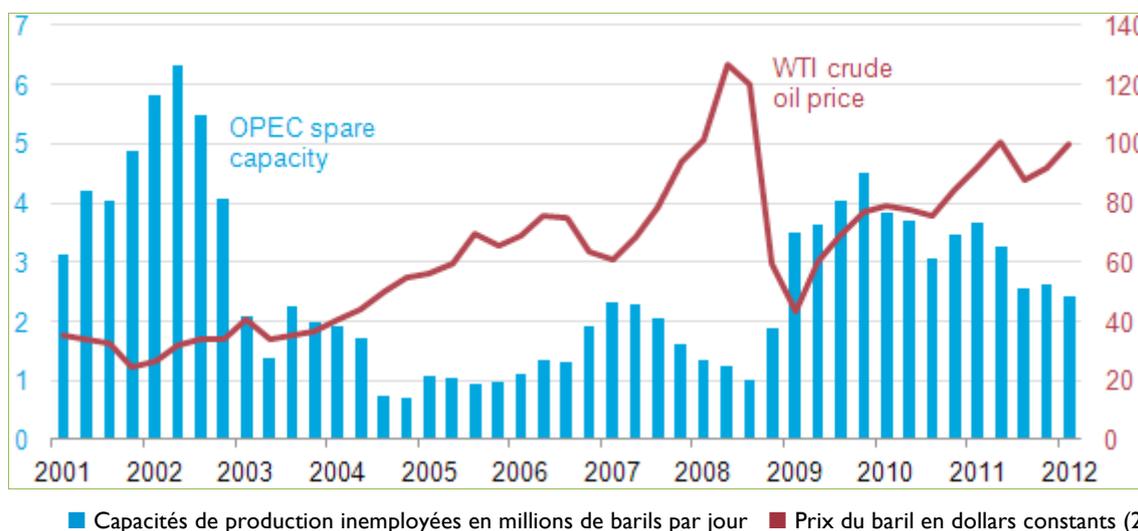
Prix TTC au litre en euros constants (2010)
Données : DGEC (2011) — Source : SOES (2011)

Cependant, la place de plus en plus prépondérante occupée par les produits pétroliers dans notre économie mondialisée et surtout le développement, à toutes les échelles, des échanges et du transport expliquent aujourd’hui l’accroissement de la portée de ce phénomène. Les ménages, notamment ceux des espaces périurbains et ruraux (dont la dépendance à l’automobile implique des déplacements motorisés nombreux et sur des

⁶⁴ Voir annexe IX, p. 144.

distances relativement longues), sont en effet très sensibles à l'évolution des prix des carburants, malgré la tendance à la réduction de la consommation (du fait notamment des améliorations techniques dans le secteur automobile, permettant une moindre consommation unitaire des véhicules). À l'avenir, il semble que l'évolution du prix du pétrole dépende de deux aspects fondamentaux. D'une part, du fait de la complexification des techniques d'exploitation des gisements les plus récents (les premiers gisements découverts étant les plus faciles à exploiter), la tendance actuelle est à un net renchérissement des coûts d'exploitation et de production. D'autre part, le prix du pétrole étant fixé par les marchés, il apparaît que son cours est très dépendant des tensions entre l'offre et la demande, et notamment des capacités de production inemployées, c'est-à-dire des possibilités de production de pétrole à court terme : plus celles-ci diminuent, plus le prix augmente jusqu'à ce que la baisse de la consommation qui en découle conduise à une diminution du prix du pétrole. Ce processus se répète, à différentes échelles, depuis plusieurs années, et devrait se poursuivre tant que les capacités de production inemployées ne seront pas stabilisées.

Figure n° 60 — L'évolution des capacités de production inemployées et du prix du baril de pétrole



■ Capacités de production inemployées en millions de barils par jour ■ Prix du baril en dollars constants (2010)
Source : EIA (2012)

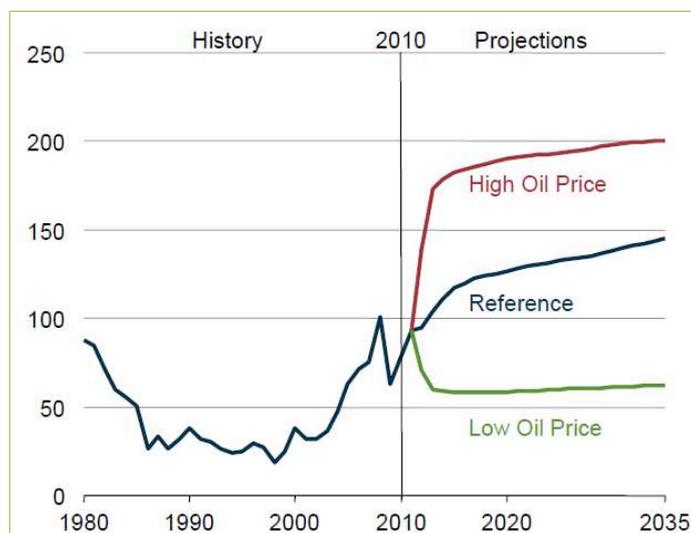
Indépendamment des difficultés à évaluer la façon dont vont évoluer ces deux aspects, l'intervention de nombreux facteurs imprévisibles (conflits géopolitiques, niveau de consommation mondiale, etc.), rend les prévisions du prix du pétrole très incertaines. Néanmoins, quelques grands points de vue peuvent être identifiés. Ils divergent selon la sphère à laquelle appartiennent les auteurs des scénarios :

- pour les économistes, comme l'Agence Internationale de l'Énergie, le baril du pétrole se stabiliserait à un prix de 90 à 115 dollars (2008) en 2030 si des investissements sont réalisés pour exploiter de nouveaux gisements et sans crise géopolitique,
- pour les financiers, à savoir les différentes banques d'investissement, un prix du baril oscillant entre 50 et 200 dollars (2007) est envisagé d'ici à 2030,
- les géologues et, plus largement, le monde scientifique prévoit quant à eux une croissance progressive mais inéluctable des prix.

Les trois hypothèses de prix du pétrole projetées par l'*Energy Information Administration* (EIA), « Agence d'Information sur l'Énergie » des États-Unis (figure n° 61), résument l'étendue des

projections en la matière. Mais, selon Jean-Marc Jancovici, l'hypothèse la plus vraisemblable pour les prochaines décennies apparaît comme étant la poursuite de la tendance actuelle : une hausse (structurelle) progressive du prix moyen du pétrole associée à des épisodes successifs de prix élevés et plus bas, liés à la conjoncture, ce qui lui fait dire que le prix du pétrole sera « durablement volatil ».

Figure n° 61 — L'évolution et les projections du prix du baril de pétrole entre 1980 et 2035



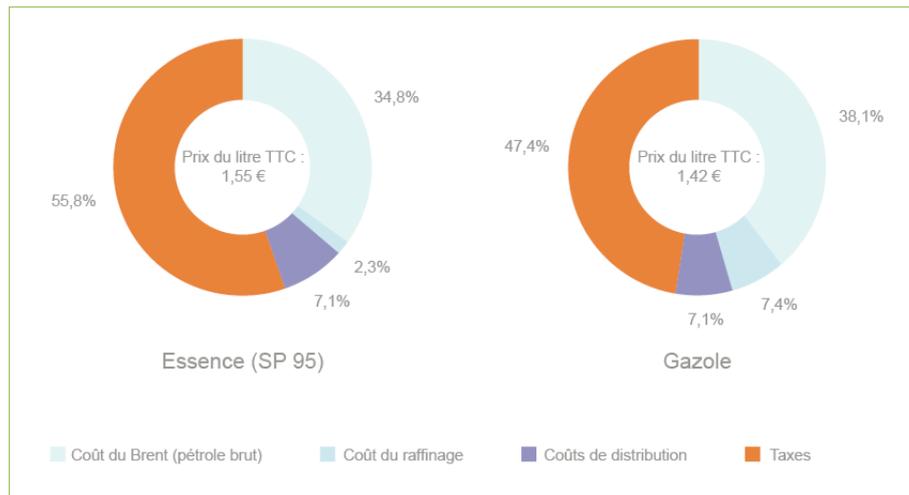
■ Hypothèse haute ■ Hypothèse de référence ■ Hypothèse basse Prix du baril en dollars constants (2010)
Source : EIA (2012)

La question du coût de la mobilité et de son évolution doit également tenir compte de la fiscalité énergétique. En France, la fiscalité représente la composante la plus importante du prix de l'essence et du gazole. Son évolution dans les prochaines années comptera donc pour beaucoup dans le prix des carburants. Deux taxes s'appliquent directement aux carburants pétroliers : la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)⁶⁵ et la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). La TICPE s'applique à l'ensemble des produits pétroliers. Fixée annuellement, elle consiste en un montant que perçoit l'État pour chaque litre vendu⁶⁶ et ne répercute donc pas l'impact des fluctuations du prix du pétrole brut ainsi que les éventuelles variations des coûts de production ou de distribution. La TVA, dont le taux s'établit à 19,6 % depuis 2000, est appliquée sur le coût hors taxes de l'essence et du gazole ainsi que sur le montant de la TICPE. Le produit de la TVA varie donc en fonction du prix hors taxes des carburants. Au 20 janvier 2012, par exemple, la TVA représentait 0,258 euros par litre d'essence et 0,235 euros par litre de gazole.

Figure n° 62 — La structuration des prix à la pompe au 20 janvier 2012

⁶⁵ Elle remplace depuis 2011 l'ancienne taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP).

⁶⁶ En 2012, la TICPE s'élève à 0,607 euros par litre d'essence et à 0,428 euros par litre de gazole tandis que les régions ont, depuis 2007, la possibilité de la majorer de 0,025 par litre.



Données : UFIP (2012) — Source : Fondation d'Entreprise Alcen pour la Connaissance des Énergies (2012)

C'est pour éviter le cumul d'une augmentation du prix hors taxes des carburants (due à l'augmentation du prix du pétrole brut) et de la TVA qui s'y applique (puisque son assiette est constituée par ce prix hors taxes), que le principe d'une taxation variable (la « TIPP flottante », aujourd'hui « TICPE flottante ») a été imaginé. Ce mécanisme vise à lisser le prix des carburants à la pompe en ajustant la TICPE de sorte à ce qu'elle compense les variations du produit de la TVA : la TICPE est abaissée quand le prix du baril augmente et rehaussée quand il baisse. Appliqué entre 2000 et 2002, ce principe n'a pas été reconduit depuis : du fait du maintien du prix du pétrole à un niveau élevé, il aurait fait perdre 2,7 milliards d'euros de recettes à l'État pour une baisse des prix à la pompe très limitée (0,022 euros par litre en moyenne). Alors que François Hollande avait annoncé lors de la campagne présidentielle qu'il envisageait le rétablissement d'une « TICPE flottante », la complexité de mise en œuvre d'une telle mesure et la contraction des ressources fiscales de l'État qu'elle produirait dans le contexte actuel ne plaident pas en l'application de ce système dans des proportions significatives. Dans les prochaines décennies, il y a donc fort à parier que le prix des carburants continue de subir les fluctuations du cours du pétrole.

Souvent identifié comme la réponse aux problèmes causés par les énergies fossiles (le prix élevé du pétrole, la pollution locale et l'émission de gaz à effet de serre notamment), le développement des véhicules électriques (et hybrides rechargeables) bénéficie, en particulier dans les discours publics, d'un soutien important. Plutôt ambitieuse au regard des prévisions d'autres organismes, l'Union Française de l'Électricité (UFE) prévoit ainsi qu'en 2030 près de six millions de véhicules électriques et hybrides rechargeables circuleront en France, représentant alors 12 % du parc.

Pour le prix de l'électricité, la France est un des pays européens où les tarifs moyens de l'électricité rapportés au PIB sont les plus bas, inférieurs de 25 à 35 % aux autres États européens. Deux facteurs expliquent cette situation. Tout d'abord, malgré l'ouverture à la concurrence du marché de l'électricité en 2007 (dès 2004 pour les entreprises), l'État français continue de subventionner les prix de l'électricité (les tarifs régulés d'EDF ont été maintenus, en parallèle des tarifs libéralisés). Ensuite, du fait de la part très majoritaire (77 %)

de la production d'origine nucléaire, le pays est peu dépendant de l'évolution des prix des combustibles fossiles. Or, alors que jusqu'ici les tarifs ont progressé moins rapidement que l'inflation (entre 1979 et 2009, en euros constants de 2009, le prix de l'électricité a baissé de 40 %), un rattrapage semble inévitable dans les prochaines années. En effet, les objectifs de renforcement de la part des énergies renouvelables et d'amélioration de la sécurité du nucléaire ainsi que la réponse à la croissance de la consommation (une augmentation de 14 à 28 % est attendue pour 2030⁶⁷, principalement du fait des ménages) vont se traduire par d'importants investissements. Ceux-ci, comme l'a souligné récemment un rapport du Sénat, devraient contribuer à l'augmentation rapide du prix de l'électricité (le chiffre de 50 % d'augmentation des tarifs d'ici à 2020 a ainsi été annoncé).

En ce qui concerne la fiscalité de l'électricité, la taxe sur la consommation finale d'électricité (TCFE) a été mise en place en 2011, pour remplacer l'ancienne taxe locale sur l'électricité (TLE). De calcul complexe, elle s'élève à environ 90 euros le mégawatt-heure et représente en moyenne 10 % du montant de la facture d'électricité. La TCFE inclut la contribution au service public de l'électricité (CSPE) qui est régulièrement réévaluée par le gouvernement (10,5 euros le mégawatt-heure aujourd'hui contre 4,8 en 2008). En dehors de la TCPE, aucune taxe ne s'applique à l'heure actuelle aux véhicules roulant à l'énergie électrique. Il y a néanmoins fort à parier que le développement du parc de véhicules électrique, en se traduisant par une baisse des ventes des carburants pétroliers, ne conduise le gouvernement à mettre en place une taxation dédiée, probablement basé sur les kilomètres parcourus, comme l'ont fait certains États américains. D'ailleurs, la nouvelle dénomination de la TICPE, ne mentionnant plus spécifiquement les produits pétroliers, va dans ce sens.

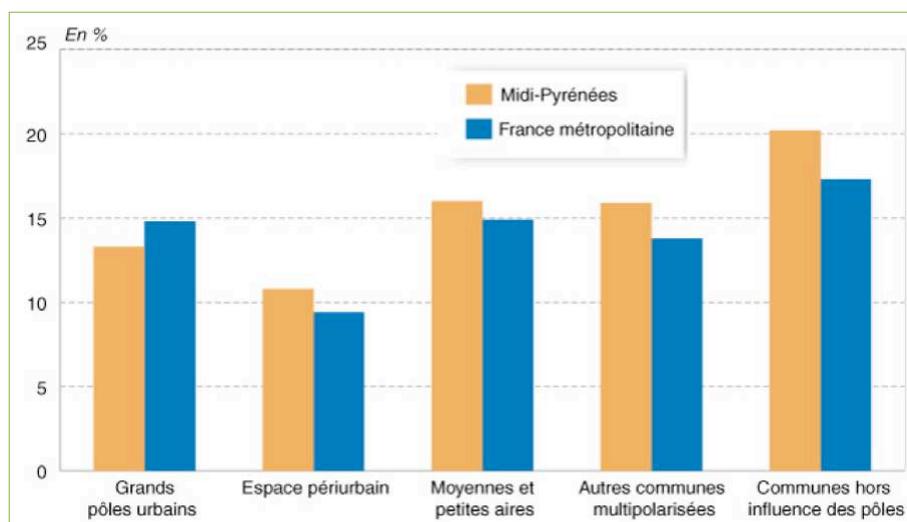
Alors que le rythme auquel se développera le parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables dépend à la fois de choix industriels (investissements en recherche et développement, développement des infrastructures) et de politiques publiques de soutien à la filière (comme c'est le cas depuis juillet 2012, avec la revalorisation du « bonus écologique » des véhicules hybrides et électriques), le coût de la mobilité individuelle devrait à l'avenir rester élevé. Un déplacement utilisant une voiture particulière fonctionnant totalement ou partiellement à l'énergie électrique, même s'il sera probablement meilleur marché qu'un déplacement utilisant des carburants pétroliers, ne pourrait donc pas se traduire nécessairement par une baisse significative du coût de cette mobilité. Pour les ménages périurbains et ruraux actuellement dépendants de la voiture pour leurs déplacements, ce sont donc des solutions de mobilités alternatives — transports en commun, covoiturage, etc. — qui garantiront une mobilité économiquement supportable. Cet enjeu est d'autant plus important que l'attractivité de ces espaces dépend aujourd'hui du coût de l'« automobilité » : actuellement bas en comparaison des avantages qu'offrent les espaces périurbains et ruraux aux yeux de leurs habitants, un renchérissement du coût de la mobilité individuelle pourrait compromettre leur développement.

⁶⁷ OIE (2012).

Des publics aux attentes variées

La problématique du coût d'une mobilité dépendante à la voiture particulière concerne directement les actifs, que le nombre important et la fréquence élevée de déplacements contraints (liés au travail) rendent plus sensibles à l'augmentation des prix des carburants. Alors que le Tarn-et-Garonne est déjà très touché par la pauvreté (le deuxième à l'échelle régionale, après l'Ariège, et celui qui a la plus forte progression entre 2008 et 2009), les populations les plus modestes seraient davantage fragilisées par une inflation du coût de la mobilité automobile (notamment parce que leur équipement automobile est souvent composé de véhicules anciens consommant plus de carburants). D'autant plus qu'à l'échelle nationale, entre 2008 et 2009, le taux de pauvreté a augmenté davantage dans les espaces ruraux éloignés des pôles urbains ainsi que dans les communes multipolarisées (figure n° 63), comme c'est le cas de nombreux territoires ruraux de Tarn-et-Garonne (bassins Quercy – Pays de Serres, Quercy – Aveyron et Gascogne – Lomagne). Les espaces périurbains, en Midi-Pyrénées comme dans l'ensemble du pays, sont quant à eux, pour l'instant, moins marqué par la pauvreté puisque ce sont « seulement » 10 % de la population qui y vivent sous le seuil de pauvreté⁶⁸. Cependant, les éléments recueillis lors des entretiens menés avec les acteurs locaux ont fait ressortir qu'après l'installation de catégories socioprofessionnelles élevées, les espaces périurbains — et notamment ceux du sud du Tarn-et-Garonne — voient les nouveaux arrivants s'appauvrir : ces ménages « vulnérables »⁶⁹ fuient les loyers élevés de l'agglomération toulousaine, réalisant des navettes quotidiennes avec leur lieu de travail, ce qui pèse en termes de qualité de vie (temps de trajet important) et de budget des ménages⁷⁰.

Figure n° 63 — Le taux de pauvreté par catégorie d'espace en 2009



Données : INSEE (2009) — Source : INSEE (2012)

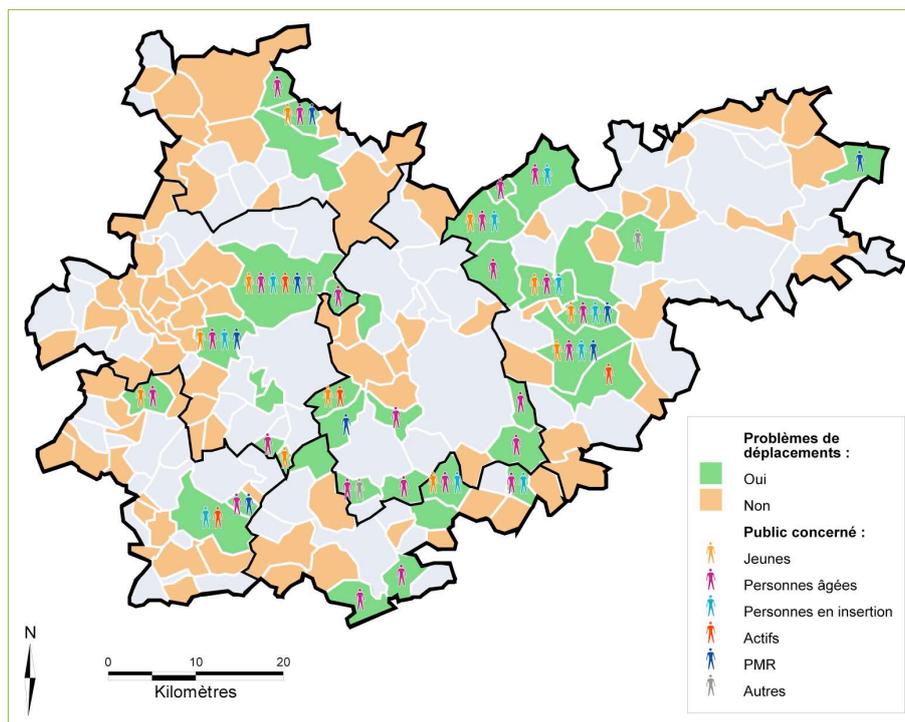
⁶⁸ INSEE (2012).

⁶⁹ J.-P. Nicolas, F. Vanco, D. Verry (2012).

⁷⁰ Entretien avec la Communauté de Communes du Pays de Garonne et Gascogne.

Mais toutes les catégories de la population sont concernées et, plus largement l'ensemble de la société⁷¹. En Tarn-et-Garonne, dans un contexte de suprématie de la voiture individuelle, l'enquête menée auprès des communes a révélé de nombreux problèmes de déplacements (figure n° 64) puisque les acteurs locaux de 38 communes ont informé de difficultés de mobilité parmi leurs habitants. Les catégories de publics les plus citées sont de loin les personnes âgées (67 % des communes ayant identifié des problèmes de déplacements). Viennent ensuite les jeunes et les demandeurs d'emploi (26 % chacun) puis les personnes à mobilité réduite (PMR). Quant aux actifs et aux autres publics (les femmes seules ayant des enfants notamment), ils ont été cités dans 11 % des communes.

Figure n° 64 — Les problèmes de déplacements selon le public



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Plus largement, les individus qui, par choix ou par contrainte (et notamment pour des raisons de coût), ne disposent pas d'un véhicule personnel souffrent de l'absence de transports en commun performants en Tarn-et-Garonne pour se rendre dans les pôles de proximité ou les centres urbains, engendrant des difficultés d'accès à l'emploi, aux achats et aux loisirs ainsi qu'à diverses démarches. Mais les besoins en matière de déplacements et donc les alternatives à développer ne sont pas les mêmes selon les publics.

- Les demandeurs d'emploi connaissent un parcours d'insertion qui implique un accès aux structures d'accompagnement, aux formations ainsi qu'aux entretiens d'embauche (puis, au lieu de travail). Or, comme nous l'avons vu, les établissements qui permettent ces démarches sont concentrés dans les centres urbains puisque les

⁷¹ La plupart des entreprises verraient par exemple leurs dépenses de fonctionnement augmenter avec un renchérissement du coût des déplacements automobiles. De même, l'impact serait fort en termes de facture de carburant pour les AOT comme le Conseil Général de Tarn-et-Garonne.

deux agences du Pôle Emploi en Tarn-et-Garonne sont implantées à Montauban et à Castelsarrasin. Le Pôle Emploi développe les entretiens téléphoniques et les visio-guichets⁷² et accorde des aides pour les déplacements des demandeurs d'emploi qui sont cependant confrontées au manque d'offre de transport en commun (en dehors du train). Alors que le département compte, avec l'Ariège, la proportion de bénéficiaires du revenu de solidarité active (RSA) la plus importante en Midi-Pyrénées⁷³, les conséquences du chômage sont lourdes pour le budget du Conseil Général qui gère de nombreuses prestations sociales (et verse donc le RSA). Il semble donc important de favoriser le retour à l'emploi de ces personnes en leur proposant des moyens de déplacements adaptés, y compris pour se rendre dans des secteurs isolés ou non desservis par les transports en commun. Les problèmes de recrutement évoqués par les acteurs économiques⁷⁴, touchant à la fois la main-d'œuvre peu qualifiée mais également les cadres, du fait du manque de transports adaptés, rentrent également dans le cadre de cette problématique.

- Les personnes en situation d'exclusion sociale, en milieu rural plus que dans les espaces urbains, ont tendance à être moins nombreuses et donc moins visibles. Davantage concernées par l'isolement, elles sont aussi susceptibles de connaître plus de difficultés liées à leurs déplacements. Pour ces personnes en particularité, le manque de cohérence entre les différents services de transports (l'absence de coordination des horaires, la non-centralisation de l'information, etc.) constituent des obstacles parfois difficilement surmontables si bien qu'un accompagnement personnalisé peut être nécessaire⁷⁵.
- Les personnes à mobilité réduite ont elles des besoins qui varient en fonction de leur handicap et certaines sont dans l'impossibilité de conduire un véhicule. Leur accès aux transports en commun, que la loi handicap⁷⁶ entend généraliser, exige des aménagements et des équipements spécifiques en termes d'information voyageurs mais aussi d'accessibilité physique aux véhicules. Les besoins en termes de déplacements de ces publics sont multiples et correspondent aux mêmes mobilités que tout un chacun : accès au lieu de travail, aux commerces, aux loisirs, aux services de santé, etc. Devant l'impossibilité, qu'elle soit technique ou financière, de rendre accessible l'ensemble d'un réseau de transport collectif, des services de transport dédiés peuvent être mis en place pour répondre à ces attentes.
- Les enfants et les adolescents voient leur mobilité liée aux études généralement bien prise en compte par les transports scolaires en Tarn-et-Garonne. En revanche, les

⁷² Un visio-guichet est un poste informatique implanté dans un établissement public (une mairie par exemple) qui permet des téléconférences avec le Pôle Emploi.

⁷³ INSEE (2012).

⁷⁴ Entretien avec la CCI de Montauban et de Tarn-et-Garonne.

⁷⁵ ETD (2007).

⁷⁶ Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

pratiques extrascolaires et autres loisirs le sont beaucoup moins et relèvent de la responsabilité des parents. Différentes familles peuvent s'entraider pour conduire les jeunes vers leurs lieux d'activités mais, en cas d'impossibilité, les pratiques culturelles ou sportives peuvent s'en trouver réduites voire exclues. Sur les plages horaires où se trouvent les besoins (les soirs en semaine, le mercredi et pendant les vacances scolaires notamment), des liaisons vers les secteurs proposant des activités de loisirs (équipements sportifs, centres culturels, etc.) peuvent donc être nécessaires⁷⁷.

En ce qui concerne les personnes âgées, la problématique est plus complexe puisque cette catégorie de population regroupe en fait des publics très variés : une femme seule de 80 ans vivant dans une petite commune rurale n'aura pas les mêmes besoins de mobilité ni les mêmes pratiques de déplacements qu'un couple de jeunes retraités vivant dans le périurbain par exemple. Pour les personnes âgées qui résident dans les espaces ruraux, les besoins portent essentiellement sur l'accès aux pôles de proximité afin d'y effectuer les achats et diverses démarches — notamment de santé — ainsi que d'y pratiquer des loisirs. Plutôt bien identifiés par les élus locaux, les besoins des personnes âgées semblent bien pris en compte, notamment à travers les services de TAD que plusieurs intercommunalités tarn-et-garonnaises ont développé. Ils fonctionnent d'ailleurs le plus souvent les jours de marché. Ces dispositifs semblent adaptés aux besoins de la vie quotidienne des personnes âgées, encore que se pose la question du caractère limitant d'un service de transport qui ne fonctionne que pendant les marchés (impliquant donc aux personnes ne disposant pas d'un autre moyen de déplacements de devoir effectuer l'ensemble de leurs démarches le même jour). Pour autant, en fonction de son âge et de son entourage, une personne âgée peut être plus ou moins autonome et donc demander davantage d'accompagnement dans sa vie quotidienne⁷⁸.

En milieu périurbain surtout, la problématique des déplacements des personnes âgées devrait devenir de plus en plus prégnante puisque après le vieillissement des espaces ruraux, celui des espaces périurbains semble inévitable et induit de nouveaux besoins, en termes de mobilité notamment, auxquels ces communes ne sont pas préparées. Plus largement, la population âgée d'aujourd'hui est bien différente de ce qu'elle était il y a quelques décennies : ce sont en effet les générations du baby-boom, qui ont connu les nombreuses mutations de notre société depuis l'après-guerre, qui sont aujourd'hui à l'âge de la retraite. Cette population a bénéficié de nombreuses évolutions sociales : hausse des revenus, allongement de l'espérance de vie en bonne santé, développement de l'accès aux loisirs et à la consommation⁷⁹, etc. Surtout, ils ont accompagné la démocratisation de l'automobile et le développement de son utilisation au quotidien⁸⁰. Habitues à utiliser la voiture particulière qui a libéré leurs pratiques de déplacements, les personnes âgées qui vivent dans les espaces de faibles densités, qu'ils soient périurbains ou ruraux, n'abandonnent que très rarement la

⁷⁷ ETD (2007).

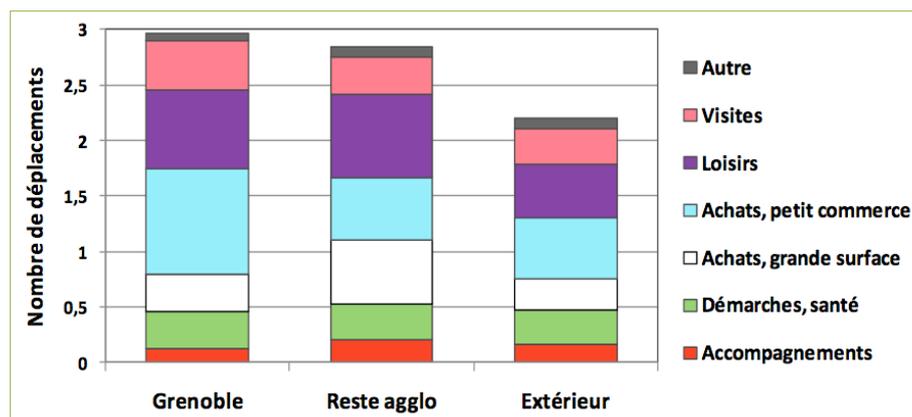
⁷⁸ ETD (2007).

⁷⁹ R. Corget, P. Pochet (2010).

⁸⁰ GART (2009).

conduite de leur véhicule. Même en ville, les personnes âgées ne sont plus les usagers captifs des transports en commun puisque l'usage du véhicule, même s'il devient au fur et à mesure plus irrégulier (en lien avec la baisse générale de la mobilité observée à ces âges), leur assure le maintien de leur autonomie et de leur qualité de vie. Une étude⁸¹ basée sur les pratiques de mobilité des personnes âgées de la population enquêtée dans le cadre de l'enquête Ménages – Déplacements (EMD) de Grenoble en 2002 a ainsi montré que ce n'est qu'après 80 ans et plus que la démotorisation est la plus courante. Or, ce renoncement est souvent mal vécu car synonyme d'une perte d'autonomie et de l'entrée dans le grand âge, voire d'exclusion sociale. L'analyse de la mobilité des personnes âgées grenobloise montre également que les personnes de plus de 65 ans qui vivent en milieu périurbain se déplacent légèrement moins que celles qui résident dans l'agglomération (figure n° 65). La densité de la population apparaît ainsi comme un facteur déterminant du niveau de mobilité des personnes âgées puisque « lorsqu'ils sont concentrés autour de pôles secondaires ou de bourgs, les espaces périurbains apparaissent dans les normes de mobilité des résidents âgés [...] des milieux urbains ».

Figure n° 65 — Les personnes âgées de l'EMD grenobloise : répartition des déplacements des 65 ans et plus par motif et selon le lieu de résidence



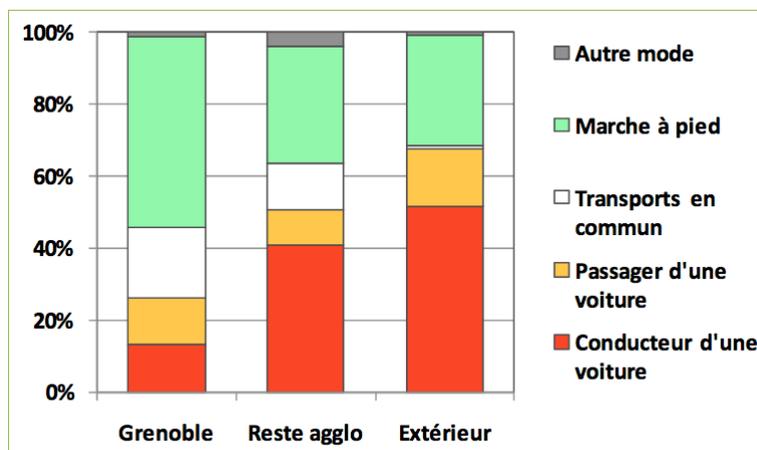
Source : R. Corget, P. Pochet (2011) — Données : SMTC (2002)

Les personnes âgées des espaces peu denses se déplacent moins et, en parallèle, utilisent davantage la voiture (figure n° 66). En effet, contrairement aux espaces urbains denses où la marche à pied et les transports en commun constituent des modes de déplacements fréquemment pratiqués par les personnes âgées, les territoires de faibles densités n'offrent pas ces alternatives. La conduite automobile constitue donc un élément fondamental de la mobilité des personnes âgées des espaces peu denses qui devrait encore s'accroître dans les prochaines années (notamment avec l'achèvement du mouvement de rattrapage de l'accès féminin au permis de conduire). Face aux longues distances induites par l'éloignement de ces espaces aux principales polarités, ce fonctionnement ne va pas sans poser de problèmes et « l'impact de l'âge sur la mobilité apparaît particulièrement marqué dans les espaces périurbains ou à dominante rurale » et pose la question du développement de solutions de déplacements alternatives. Celles-ci devraient d'ailleurs se révéler « d'autant plus nécessaire

⁸¹ R. Corget, P. Pochet (2010).

que les nouvelles générations de retraités [...] habituées depuis de nombreuses années à une mobilité allant de soit, pourraient en ressentir et en exprimer plus vivement le besoin, en particulier lorsque les difficultés de conduite d'une voiture viendront à réduire leur autonomie au quotidien ».

Figure n° 66 — Les personnes âgées de l'EMD grenobloise : répartition modale des 65 ans et plus selon le lieu de résidence



Source : R. Corget, P. Pochet (2011) — Données : SMTC (2002)

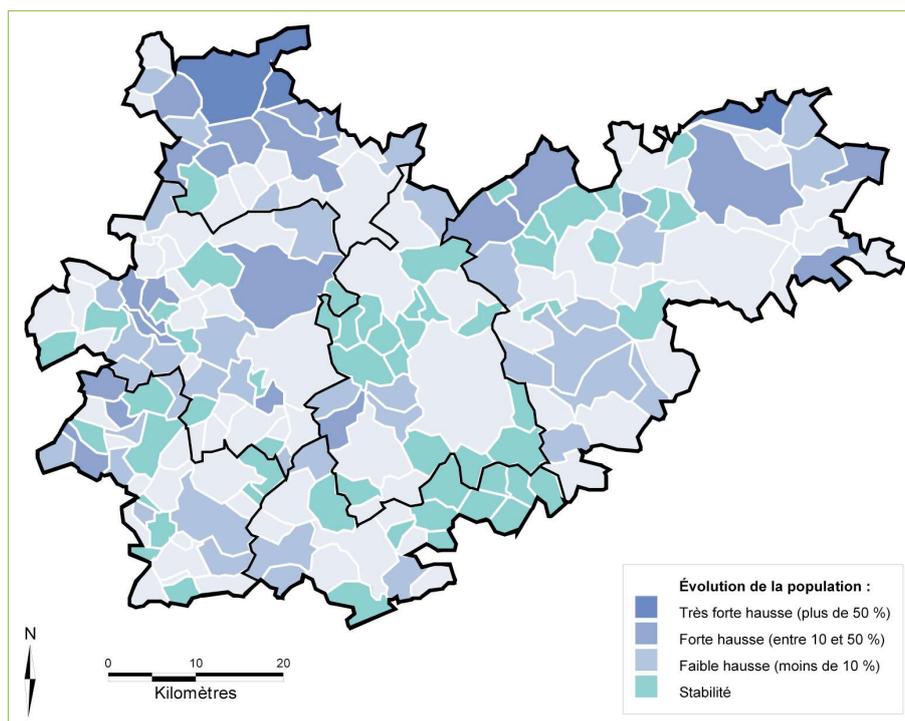
Par ailleurs, la part importante des plus de 65 ans qui vivent sous le seuil de pauvreté en Midi-Pyrénées (13,3 % en 2009)⁸² rend encore plus essentielle la prise en compte des besoins des personnes âgées, du point de vue de la tarification notamment. Pourtant, à l'instar des personnes en situation d'exclusion sociale, ces personnes âgées sont souvent peu habituées à utiliser les transports collectifs si bien qu'un « apprentissage » des transports en commun peut être nécessaire afin de lever les obstacles pouvant décourager leur utilisation par les personnes âgées. En partenariat avec des sociétés d'assurance ou des collectivités locales, un accompagnement est même parfois proposé pour guider les personnes âgées dans leur déplacement en transport en commun⁸³.

Enfin, une catégorie de public un peu à part — car présente de façon temporaire sur le territoire départemental — doit également être prise en considération : celle des touristes. Bien qu'ils soient souvent motorisés, des solutions de mobilité alternative peuvent répondre à des besoins spécifiques, notamment pour les touristes en provenance des centres urbains habitués à utiliser des transports en commun performants. En Tarn-et-Garonne, les territoires les plus concernés par la fréquentation touristique (majoritairement liée à la présence de résidences secondaires) sont les différents secteurs ruraux, notamment ceux du nord du département (figure n° 67).

⁸² INSEE (2012).

⁸³ GART (2009).

Figure n° 67 — L'évolution de la population en période touristique



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : enquête auprès des communes

Les week-ends ou en période estivale, des liaisons vers les grands sites touristiques et les bases de loisirs du département pourraient ainsi s'avérer utiles. Ces problématiques peuvent également être renforcées du fait de la variété des populations touristiques et des différences de revenus ou d'âge.

La prise en compte de ces différents publics et de leurs besoins est essentielle dans le cadre du Schéma Départemental des Mobilités, notamment du lien important qui existe entre les questions de mobilités et les autres politiques départementales. Les conseils généraux, en charge de politiques à forte vocation sociale — qui concernent notamment les personnes handicapées, les personnes âgées, les enfants et, plus largement, les familles, ainsi que les demandeurs d'emploi — ainsi que des collègues ont en effet tout intérêt à ce que les différentes politiques soient mieux coordonnées afin d'être plus efficaces. D'autre part, face aux mutations que connaissent les territoires départementaux (et notamment la métropolisation), une politique de mobilité constitue également un outil d'attractivité pour le département. La gestion des déplacements devra en effet être améliorée si le département veut attirer habitants et emplois dans de bonnes conditions.

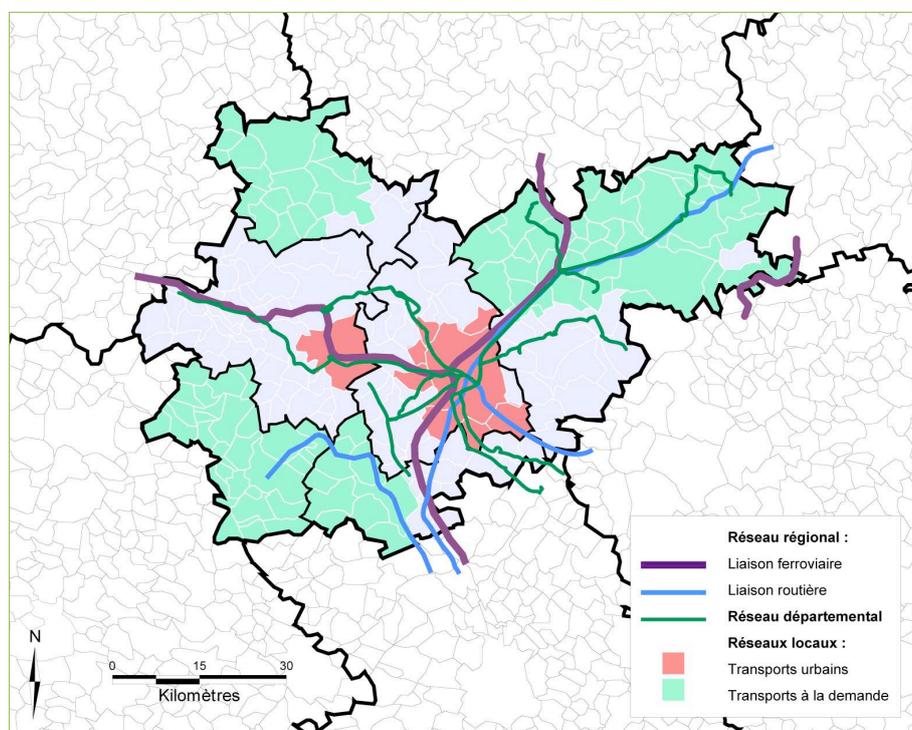
3.2. Quelles perspectives d'actions pour le Conseil Général ?

Les phénomènes de recomposition territoriale ainsi que changements sociétaux que connaissent les territoires départementaux tarn-et-garonnais nécessitent d'être accompagnés. L'amélioration des déplacements et la mise en place d'une politique des mobilités, par définition transversale, apparaissent comme une évidence dans la perspective d'un développement durable en Tarn-et-Garonne. Au regard des nombreux besoins en termes de mobilité qui ont été identifiés précédemment, plusieurs perspectives d'actions peuvent être envisagées. De même, chaque mode de transport possède son domaine de pertinence en fonction de la structure du déplacement concerné (notamment la distance et la fréquence ainsi que le nombre de fois où il se répète) : le train est ainsi bien adapté aux déplacements de longues distances, le car aux distances intermédiaires, tandis que le TAD ou le vélo le sont pour les mobilités locales. Les transports en commun apparaissent souvent comme une solution imparable mais d'autres réponses sont possibles, notamment avec le développement des nouveaux usages de l'automobile.

Construire un véritable réseau de transports en commun

En termes de transports collectifs, l'offre actuelle reste limitée comme le montre la visualisation présentée en figure n° 68.

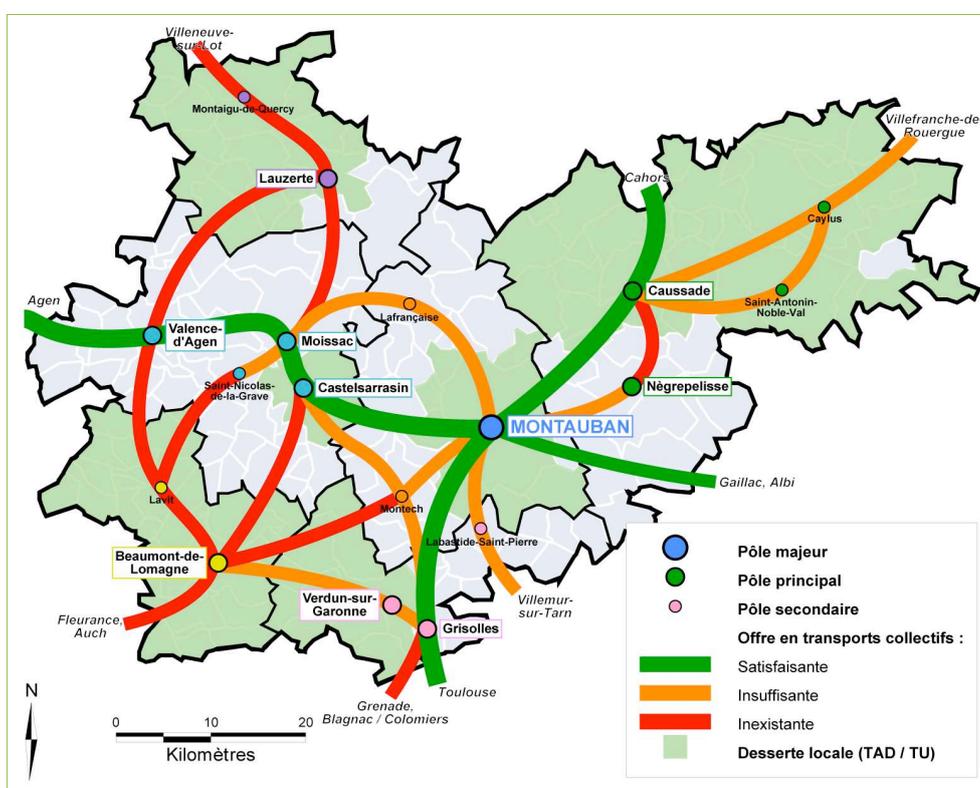
Figure n° 68 — Les transports en commun : lignes régulières assurant au moins deux allers-retour par jour, transports urbains et TAD en Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : CG 82 / SEMTM / SNCF (2012)

Celle-ci prend en compte les lignes ferroviaires et routières régionales, les lignes régulières départementales (SRO) assurant au moins deux allers-retours quotidiens — un niveau d'offre inférieur étant considéré comme exclusivement scolaire et présentant peu d'intérêt pour un public commercial — ainsi que les services locaux de transports urbains et de transports à la demande. L'armature des lignes, qu'elles soient de gouvernance départementale ou régionale, apparaît ainsi incomplète. Le maillage des secteurs est défailant, notamment en termes de relations avec les pôles d'échelle départementale et du point de vue des échanges intersecteurs. La confrontation de l'offre existante avec la demande — les principes de liaison issue de l'analyse du système des déplacements départemental — a permis de préciser les améliorations nécessaires et les solutions à apporter (figure n° 69).

Figure n° 69 — Les transports en commun : état des lieux de l'offre sur les liaisons du système de déplacements



Réalisation : J. Amiot (2012)

Chaque axe a ainsi vu son offre en transports en commun qualifiée par un code couleur, en prenant en compte le nombre de desserte offerte et le niveau de service général. Sur quatre axes partant de Montauban en direction d'Agen, Cahors, Gaillac (puis Albi) et Toulouse, le niveau de service est satisfaisant du fait de la présence de lignes ferroviaires ou de lignes routières régionales disposant de bonnes fréquences. En revanche, l'offre en transports en commun de l'ensemble des autres principes de liaisons apparaît comme insuffisante voire inexistante. Les liaisons interurbaines départementales, majoritairement orientées en direction du public scolaire, ne sont donc pas en mesure de répondre aux besoins du plus grand nombre. Face à l'hétérogénéité du territoire départemental et des besoins en matière de mobilité des populations, il semble que la combinaison de plusieurs solutions de transports en commun par la création d'un réseau hiérarchisé soit l'hypothèse la plus pertinente.

Ainsi, des lignes structurantes peuvent être créées là où les besoins sont les plus forts et les plus concentrés. Si le réseau ferroviaire propose déjà des liaisons entre les principales villes du département et avec les polarités externes, il pourrait être complété par un réseau de lignes attractives pour une clientèle commerciale grâce à une haute qualité de services en termes de vitesse, de fréquence et de confort. Pour atteindre ces objectifs, les lignes devraient disposer d'itinéraires directs et rapides, desservant le cœur des pôles (en articulation avec les autres services de transport en rabattement par la définition de pôles d'échanges à l'échelle départementale) et fonctionner sur une plage horaire élargie, tous les jours de la semaine et durant les vacances scolaires. Des liaisons interurbaines renforcées pourraient ainsi être mises en place depuis Montauban à destination des principaux pôles secondaires identifiés dans les bassins de mobilité (Beaumont-de-Lomagne, Castelsarrasin – Moissac, Caussade, Grisolles, Lauzerte, Nègrepelisse, Valence-d'Agen et Verdun-sur-Garonne). Dans l'objectif de prendre en compte les enjeux en termes de liaisons entre pôles en dehors de Montauban, des lignes transversales semblent également nécessaires, soit par la diamétralisation des axes (une liaison Valence-d'Agen – Moissac – Castelsarrasin – Montauban – Nègrepelisse – Caussade par exemple) soit par la création d'axes tangentiels (une liaison Lauzerte – Valence-d'Agen – Beaumont-de-Lomagne – Verdun-sur-Garonne – Grisolles par exemple). Ces lignes auraient vocation à mutualiser l'usage de la clientèle commerciale avec celui du public scolaire, ce qui pourrait justifier aux heures de pointe en semaine des fréquences élevées. En période creuse la journée, les fréquences pourraient être réduites de même que pendant les soirées ou les week-ends où les lignes pourraient adopter un fonctionnement sur réservation de la même façon qu'un TAD.

Outre ce réseau armature, des services de proximité sont nécessaires pour mailler plus finement les différents territoires départementaux. Ces services peuvent prendre des formes variées, de la ligne régulière au TAD (sous forme de ligne virtuelle ou de TAD zonal). Les espaces les plus denses comme les secteurs périurbains du bassin Sud Métropolitain, les bourgs ruraux de l'ouest du bassin Quercy – Aveyron ou les espaces périphériques des agglomérations de Montauban et de Castelsarrasin – Moissac sont potentiellement concernés par des lignes régulières ou des TAD sous forme de lignes virtuelles. Ces solutions se prêtent en effet aux besoins de ces espaces fortement polarisés où les déplacements sont centrés sur un ou plusieurs pôles générateurs (centre-ville, zone industrielle, gare, etc.). Dans les espaces ruraux plus isolés, où l'habitat est plus diffus et les flux de déplacements plus fragmentés, le TAD zonal (avec une desserte à l'arrêt ou au domicile) est a priori la solution la plus adaptée. C'est par exemple le cas dans le bassin Quercy – Pays de Serres, Gascogne – Lomagne et à l'est du bassin Quercy – Aveyron. L'offre qui existe actuellement dans plusieurs de ces espaces de faibles densités pourrait ainsi être améliorée avec l'appui du Conseil Général, via des périodes de fonctionnement élargies et des dessertes plus variées notamment. Aujourd'hui conçu pour les attentes d'une clientèle captive, majoritairement des personnes âgées, leur articulation avec les transports en commun plus performants (lignes régionales et départementales structurantes) doit également être possible pour élargir les possibilités de déplacements du plus grand nombre.

Les propositions précédentes sous-entendent que les transports scolaires devront quant à eux être réorganisés afin d'une part, de les mettre en cohérence avec un réseau interurbain hiérarchisé et, d'autre part, de les rationaliser afin de redéployer davantage de moyens vers les autres services. Les lignes régulières (SRO) de transport seraient ainsi amenées à être mutualisées avec l'usage grand public. Bien qu'en desservant les collèges et les lycées, elles relient déjà entre eux les principales centralités départementales, des compromis seront sans doute nécessaires pour arbitrer entre besoins scolaires et exigences commerciales. En ce qui concerne les circuits scolaires (SATPS), en dehors de modifications à la marge, une évolution profonde du mode de fonctionnement actuel (une desserte au plus près du domicile des élèves) paraît difficilement envisageable d'un point de vue politique. Face à l'évolution attendue des coûts (progression du nombre d'élèves, inflation du coût des carburants, etc.), une hypothèse pourrait alors être d'augmenter, de façon progressive, le coût du forfait annuel pour les familles. Cette revalorisation permettrait d'une part de couvrir davantage les charges de fonctionnement et, d'autre part, de responsabiliser les parents quand à l'utilisation des transports scolaires. Aujourd'hui, le coût dérisoire du forfait, associé à la gratuité d'utilisation des lignes encourage les inscriptions d'élèves dont certains utilisent très peu le service au final : bien que disposant en temps normal d'autres solutions de mobilité privées, ces enfants sont inscrits par leurs parents par précaution. En augmentant significativement le coût du transport, les parents devront alors faire un vrai choix et les inscriptions concerneront moins les élèves transportés de façon très occasionnelle, permettant d'optimiser les dessertes mises en place. Le Conseil Général des Ardennes a ainsi mis fin à la gratuité des transports scolaires à la rentrée de 2010, face à l'augmentation des coûts. Seuls les lycéens sont pour le moment concernés par cette participation dont le montant est fonction du quotient familial et varie entre 50 et 200 euros par an.

En complément, certains services de transport précis pourraient s'avérer utiles face à des besoins spécifiques ou à des contextes particuliers.

- Ainsi, pour les personnes à mobilité réduite (PMR), des transports adaptés pourraient être mis en place pour répondre à l'« objectif 2015 » liée à l'échéance de mise en accessibilité prévue par la loi handicap. L'accessibilité pourrait prendre la forme de TAD accessibles à tous ou de services dédiés uniquement ouverts aux PMR, proposant une desserte « au porte à porte ».
- Dans la partie sud du département, le nombre de résidents du périurbains qui vont travailler vers la métropole toulousaine pourrait plaider en faveur de la mise en place de liaisons express. Ce type de liaisons existe déjà en Haute-Garonne (les trois lignes Hop !) et dans le Tarn (la ligne Tarn Express) : elles desservent quelques pôles principaux puis empruntent l'autoroute et se connecte à un transport en commun performant (train ou métro) à l'approche de l'agglomération toulousaine. Pour compléter au mieux le service déjà offert par le train jusqu'en gare de Toulouse-Matabiau, il serait judicieux que le point d'arrivée de ces lignes concerne dans d'autres secteurs tout en permettant la poursuite du trajet sur le réseau urbain toulousain. À ce titre, un terminus positionné dans l'ouest toulousain, au contact de

la ligne de tramway T1 et du pôle aéronautique de Blagnac et Colomiers semble pertinent.

Promouvoir de nouveaux usages de l'automobile

En complément de ces solutions de transports collectifs, d'autres réponses peuvent être apportées dans le cas de contextes territoriaux défavorables aux transports en commun ou pour répondre à des besoins spécifiques. Dans les espaces de faibles densités, l'automobile apparaît souvent comme le mode de déplacements le plus approprié si bien que de nouvelles formes d'usage de l'automobile peuvent permettre de profiter des avantages de l'automobile dans un contexte précis, tout en limitant les externalités négatives. Deux approches principales existent aujourd'hui en la matière : le covoiturage et l'autopartage.

Le covoiturage est l'utilisation conjointe d'un véhicule par un conducteur (non professionnel) et un ou plusieurs passagers pour effectuer un trajet commun. À la différence de l'autostop, spontané, le covoiturage suppose une organisation préalable des déplacements. Le covoiturage présente des avantages majeurs, tant pour la collectivité que pour les personnes qui se déplacent, comme l'a souligné Pierre Jamet dans son rapport sur les finances départementales⁸⁴. Le covoiturage permet ainsi :

- d'encourager le report modal (en renonçant à sa propre voiture, l'usager fait un premier pas important en direction d'un passage éventuel au transport collectif),
- d'atténuer les charges des automobilistes qui covoiturent, par la participation aux frais des personnes transportées,
- de générer des économies en matière de transport collectif (lignes régulières, TAD ou transport scolaire), en réduisant les besoins de desserte des secteurs de faibles densités

Comme nous l'avons vu précédemment, il connaît d'ores-et-déjà une dynamique très positive en Tarn-et-Garonne : l'enquête auprès des communes a révélé l'existence de nombreuses aires de covoiturage « sauvages » mais les projets commencent aussi à s'officialiser avec le soutien des pouvoirs publics. Le dispositif « Rézo Pouce » devrait prochainement voir son étendue géographique s'accroître, la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban s'est engagée dans la mise en place d'une plateforme de covoiturage et l'aménagement d'aires de covoiturage aux entrées de ville. Dans ce domaine, le Conseil Général pourrait contribuer à rendre davantage visible cette solution de déplacement et à la favoriser. Un partenariat avec l'association en charge du dispositif « Rézo Pouce » pourrait par exemple permettre d'élargir ce dispositif à l'ensemble du territoire départemental où il pourrait, durant les heures creuses, constituer une alternative efficace aux lignes régulières et aux services de TAD. Plus généralement, des « facilités » offertes aux covoitureurs pourraient encourager ces pratiques : aménagement de places de stationnement réservées dans les gares et pôles d'échanges, mise en place d'une garantie de retour, etc.

⁸⁴ P. Jamet (2010).

L'autopartage quant à lui est un service de mobilité qui permet à ses usagers de partager un même parc de véhicules selon différentes modalités. Comme le covoiturage, cette solution permet de réduire l'utilisation de l'automobile, en mutualisant chaque véhicule entre plusieurs usagers mais également en agissant sur les comportements : les personnes qui utilisent l'autopartage se déplacent en voiture de manière plus rationnelle d'un point de vue financier, la réservant aux trajets les plus longs ou à ceux ne proposant pas d'alternative modale. Le service pour l'utilisateur est équivalent à la possession d'un véhicule individuel mais à un moindre coût tandis que les nuisances liées à l'automobile sont réduites. Actuellement en développement dans les villes, l'autopartage peut aussi être pertinent dans les espaces périurbains ou ruraux, avec des véhicules partagés entre particuliers ou bien des véhicules disponibles dans les gares et autres pôles d'échanges du territoire. Cet usage encore méconnu de l'automobile a en effet tout intérêt à être combiné avec les transports en commun, du moment que ceux-ci sont performants. Aujourd'hui en émergence, cette pratique relève d'un statut encore ambigu, entre prestation privée et service public. Néanmoins, elle peut présenter un réel intérêt pour les besoins de déplacements vers les secteurs peu denses et mal desservis par les transports collectifs, notamment pour les publics non motorisés (comme certaines personnes en réinsertion qui pourraient ainsi trouver plus facilement un emploi).

Des thématiques d'action transversales

En dehors de ces actions concernant directement les solutions de transport à mettre en place, plusieurs autres thématiques d'action transversales peuvent être investies par le Conseil Général de Tarn-et-Garonne.

- En tant que gestionnaire de la voirie départementale, le Conseil Général de Tarn-et-Garonne a également un rôle à jouer en matière de développement des modes doux. Les déplacements à pied et surtout à vélo apparaissent en effet comme une solution adaptée aux déplacements locaux de certains publics, sur des distances de moins de trois kilomètres. Comme l'a montré l'enquête menée auprès des communes, c'est surtout le manque d'aménagements qui constituent les principaux freins à l'usage du vélo, notamment ceux permettant la sécurisation des liaisons. L'aménagement progressif de bandes ou de pistes cyclables sur les principaux axes de liaisons interurbaines par le Conseil Général relève donc d'une vraie réponse aux attentes en termes de mobilité. À ce titre, les emprises des anciens chemins de fer d'intérêt local présenteraient éventuellement un intérêt pour constituer des liaisons cyclables entre les principales communes du département.
- Du fait des caractéristiques très diverses du territoire tarn-et-garonnais, le développement de l'intermodalité semble fortement souhaitable pour répondre aux besoins de déplacements à différentes échelles. La combinaison des transports en commun et de la voiture ou du vélo pourrait ainsi être encouragée par des aménagements spécifiques. En plus de la coordination des offres et de la définition de

pôles d'échanges départementaux, c'est aussi la facilitation de l'intermodalité par la tarification et la billettique qui est nécessaire. Il serait pertinent que le Conseil Général adopte ainsi la carte « Pastel », support électronique interoperable actuellement utilisé par plusieurs réseaux en Midi-Pyrénées. L'utilisation d'un tel support permettrait d'accompagner la mise en place de titres multimodaux, combinant les transports interurbains avec le TER ou le réseau Tisséo de l'agglomération toulousaine, voire avec le réseau montalbanais (qui a récemment adopté un support différent pour son réseau, la carte « Mon e-pass »).

- L'information et la communication, qui font cruellement défaut actuellement, sont nécessaires pour rendre accessible et faire connaître l'offre de transport, par l'utilisation des supports classiques (affichage, dépliants, etc.) et des technologies de l'information et de la communication (TIC), notamment mobiles. La communication devrait se décliner en fonction du public visé ; pour les actifs, c'est par exemple le faible coût qui pourrait être mis en avant, et notamment le dispositif de la prime transport (l'employeur prend en charge la moitié de l'abonnement de transport en commun) qui a été généralisé en 2009⁸⁵. De même, un nom commercial pour le réseau faciliterait son identification, au moins pour les lignes structurantes. Quant aux services de proximité, dont le fonctionnement est amené, comme c'est le cas actuellement, à varier d'un territoire à l'autre, une base de dénomination commerciale commune à l'ensemble du département complétée par des déclinaisons locales pourrait permettre de mener des campagnes de communication mutualisées, de proposer des outils d'information commun, etc.
- Enfin, un dernier point concerne la prise en compte des mobilités dans le cadre des politiques d'aménagement. Le Conseil Général de Tarn-et-Garonne pourrait favoriser, dans ses différentes politiques et dans l'appui qu'il apporte à l'échelle locale, l'intégration des problématiques de mobilité au sein des projets d'aménagements, et notamment les aspects relatifs à la mixité fonctionnelle et à la densité urbaine. L'aménagement prévu autour de la gare TGV de Bressols pourrait à ce titre montrer l'exemple. Dans les espaces ruraux et périurbains, le département pourrait inciter au développement de plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI) dont le volet consacré aux déplacements tient lieu de plan de déplacements urbains (PDU).

Ces perspectives d'actions dont pourra se saisir le Conseil Général montrent l'étendue des enjeux et des solutions qui peuvent y être apportées. Des arbitrages politiques seront néanmoins nécessaires tandis que la question du financement de ces mesures devra être soigneusement étudiée. Dans cette perspective, c'est aussi la problématique de la gouvernance et de ses échelles qu'il convient d'interroger.

⁸⁵ Décret n° 2008-1501 du 30 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés.

3.3. Quelles échelles d'action ?

Alors que les dynamiques de périurbanisation et la croissance des migrations pendulaires contribuent à diluer toujours davantage les espaces urbains, les frontières que constituent les différents territoires des autorités compétentes en matière de transport nuisent à la qualité de service globale des mobilités alternatives, notamment en transport en commun.

Un besoin de coordination entre AOT

Peut-être davantage que pour d'autres politiques publiques, la gestion des déplacements et de la mobilité nécessite l'articulation entre eux des différents niveaux de politiques concernés. Ne serait-ce que pour permettre une intermodalité de qualité, les besoins de coordination entre AOT sont fondamentaux, d'autant plus lorsque l'on se trouve sur un territoire confronté à une forte influence extérieure comme c'est le cas en Tarn-et-Garonne avec la métropole toulousaine. Face à ce besoin de coordination, plusieurs solutions existent aujourd'hui.

Le conventionnement classique entre AOT, sont toujours possibles, mais ce sont surtout les collaborations effectuées via les syndicats mixtes « SRU » ou les pôles métropolitains qui concentrent aujourd'hui l'attention. Les syndicats mixtes de transport « SRU », issus de la loi éponyme⁸⁶, constituent l'instrument privilégié de ces politiques de coopération, grâce notamment à leurs trois compétences obligatoires : la coordination des services de transport opérés par chacune des AOT membres, la mise en place d'un système d'information multimodale ainsi que « la recherche de création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés »⁸⁷. Des compétences facultatives « à la carte » peuvent venir compléter ce socle de compétences obligatoires. Sur les douze syndicats mixtes de ce type qui existaient en 2009, les conseils généraux s'étaient engagés dans dix d'entre eux. Pour autant, seul celui de l'Hérault avait transféré sa compétence en matière de transport au Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (SMTCH)⁸⁸. En Tarn-et-Garonne, la création d'un tel établissement public ne paraît pas nécessaire à court terme (elle semble par ailleurs difficilement envisageable d'un point de vue politique). Les enjeux de coordination ne semblent en effet assez importants en intensité pour justifier la mise en place d'une structure comme le syndicat mixte « SRU » et les relations avec l'agglomération montalbanaise peuvent s'envisager par le biais de conventions de partenariat.

Les pôles métropolitains sont quant à eux constitués (par accord) entre des EPCI formant un ensemble de plus de 300 000 habitants, « en vue d'actions d'intérêt métropolitain en matière de développement économique, de promotion de l'innovation, de la recherche et de l'université, de la culture, d'aménagement de l'espace à travers la coordination des schémas

⁸⁶ Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

⁸⁷ MEEDDAT (2007).

⁸⁸ CERTU (2012).

de cohérence territoriale dont le périmètre est identique à celui des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent, et de développement des infrastructures et des services de transport ». Ce type de structure pourrait être beaucoup plus utile en Tarn-et-Garonne puisque l'on pourrait imaginer un pôle métropolitain associant les EPCI de l'agglomération toulousaine et ceux du Tarn-et-Garonne les plus concernés par la métropolisation (le Grand Montauban et les communautés de communes situées au sud du département) dans la mise en place de politiques combinées, en termes de transport collectif par exemple.

L'implication nécessaire des acteurs locaux

Face aux enjeux en terme d'offre de service et de financement des politiques de mobilité, un des enjeux implicites du Schéma des Mobilités de Tarn-et-Garonne concerne aussi le cadrage des démarches entre le Conseil Général et les EPCI. Le diagnostic a ainsi illustré les différentes échelles auxquelles se jouent les problématiques de déplacements et, principalement deux niveaux :

- le niveau départemental pour les liaisons interurbaines structurantes,
- le niveau intercommunal pour la prise en compte des problématiques de mobilités locales.

La prise en compte de ces jeux d'échelles implique la mise en place de politiques distinctes : si le Conseil Général de Tarn-et-Garonne a un rôle « directeur » à jouer en ce qui concerne les liaisons interurbaines structurantes, son repositionnement est souhaitable pour les services de transports de proximité. Les problématiques de mobilités internes aux EPCI devront donc être investies par les intercommunalités, elles-mêmes soutenues par le Conseil Général qui pourrait jouer un rôle « incitateur » sur ce point. Pour cela, il devra changer son champ d'intervention et un nouveau modèle de fonctionnement devra être inventé, en collaboration avec les intercommunalités. À la manière du fonctionnement actuel des systèmes de TAD, le principe de la délégation de compétences et du partage du déficit d'exploitation paraît être une piste à suivre pour la mise en place de services de transport de proximité adaptés aux différents contextes territoriaux. En revanche, pour encourager les initiatives plus ambitieuses et rendre ces services plus efficaces, des incitations pourraient être instaurées en fonction de certains critères (fonctionnement quotidien, public concerné, etc.). Ce système devrait par ailleurs être mieux accompagné et suivi par la collectivité départementale, par une aide apportée aux EPCI pour la gestion de leur offre mais aussi par un processus de suivi des services de proximité plus réguliers.

Par ailleurs, en parallèle de la confortation de la place des acteurs locaux dans les politiques de déplacements des territoires, il s'agirait également de favoriser l'implication du secteur associatif sur ces questions. Fortement présentes en Tarn-et-Garonne, les associations n'agissent aujourd'hui que très rarement sur les questions de mobilité. Pourtant, les enjeux sont réels, en particulier pour certains publics spécifiques et « contraints » comme les personnes âgées, les jeunes, les demandeurs d'emploi, etc. Il serait alors nécessaire

d'envisager également de faciliter l'impulsion des réponses aux problématiques de déplacements par les associations en impliquant davantage le Conseil Général sur ces sujets, d'un point de vue financier en particulier.

Ces différentes questions sont éminemment politiques et constitueront tout l'enjeu des ateliers de concertation dans les bassins de mobilité durant lesquels chacun devra comprendre sa responsabilité en s'appropriant les différents niveaux d'enjeux et de besoins mis en avant par l'état des lieux de la mobilité.

Au-delà de la question de l'offre à mettre en place, la problématique de financement est donc primordiale. À ce titre, la coopération du département avec les autres AOT est sans doute une des réponses pour permettre aux collectivités de proposer une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle financièrement soutenable, crédible (abordable et accessible) pour les usagers, tout en s'affranchissant des périmètres institutionnels pour gagner en cohérence.

CONCLUSION

Les différents éléments présentés au cours de cette étude ont permis de bien cerner les enjeux qui motivent la démarche de Schéma Départemental des Mobilités entreprise par le Conseil Général de Tarn-et-Garonne. Les besoins de mobilité alternative à la voiture particulière sont apparus parfois particulièrement présents et tous les territoires départementaux rencontrent, à différents niveaux, des problèmes liés à la mobilité. Bien que les pistes de solutions envisagées ici ne relèvent pour le moment que d'hypothèses, l'heure des choix arrivera bientôt pour les élus du Conseil Général et des arbitrages seront nécessaires, ne serait-ce que pour des raisons financières. Quelles seront alors les priorités ? Quelle ambition portera le Conseil Général sur cette question des mobilités ?

Auparavant, les ateliers de concertation organisés prochainement dans les territoires permettront de préciser les enjeux d'une politique des déplacements en Tarn-et-Garonne en donnant, à travers la vision des acteurs locaux, de nouvelles clés de lecture des besoins à l'échelle locale. Surtout, ces rencontres seront aussi l'occasion de préfigurer les logiques de fonctionnement et de collaboration partagée par les différents acteurs de la mobilité des territoires départementaux. Ces aspects devront préparer à la définition d'une nouvelle gouvernance des politiques de déplacements à l'échelle départementale qui semble aujourd'hui l'enjeu primordial en termes de mobilité en Tarn-et-Garonne.

Cette première phase de la démarche de Schéma des Mobilités achevée, un retour sur le travail réalisé durant près de cinq mois permet de prendre du recul sur la mission et le contenu produit. Plusieurs aspects ont pu poser problèmes à un moment donné et constituer les limites de cette démarche :

- l'échelle départementale, tout d'abord, apparaît comme assez complexe à aborder, du fait de la taille du territoire concerné mais surtout de la diversité de contextes territoriaux différents qui coexistent et de la pluralité des acteurs concernés par les questions de déplacements à ce niveau,
- l'aspect concerté de la démarche n'a pas toujours été évident à gérer non plus, du fait là encore du nombre et de la variété des profils des acteurs locaux concernés par les questions de mobilité, mais également à cause de la remise en question permanente que suppose la concertation, du consensus qu'il faut trouver,
- enfin, le contexte politique tarn-et-garonnais — et notamment les tensions entre agglomération montalbanaise et Conseil Général — risque lui aussi de complexifier la démarche ou, du moins, d'en limiter l'intérêt si les conflits territoriaux y prennent trop d'importance.

Pour autant, cette étude n'est pas un prétexte : l'enjeu en terme de gestion des déplacements est réel pour le département de Tarn-et-Garonne, en particulier du point de vue des transports scolaires, si bien que les attendus d'une telle démarche sont bien concrets. Ce caractère opérationnel a fortement conditionné le travail réalisé et il me semble que cela est positif. De même, la pluralité des thématiques abordés dans le cadre

d'une étude transversale dans le champ des mobilités comme celle-ci a apporté une richesse en termes de réflexion très intéressante, notamment parce que mon champ d'intérêt en tant qu'étudiant touchait avant tout aux mobilités urbaines.

D'un point de vue plus personnel, le travail réalisé durant ces cinq mois de stage aura demandé, surtout dans les premières semaines, un investissement personnel important. Néanmoins, davantage que pour d'autres expériences professionnelles, j'ai pu ici confronter mon travail aux exigences d'un bureau d'études comme Iter, notamment en participant à d'autres missions. Cette expérience m'aura donc véritablement permis d'améliorer mes compétences et d'en acquérir de nouvelles ainsi que de me préparer activement à la vie professionnelle.

BIBLIOGRAPHIE

- ADCF. *Clarification des compétences dans le champ des transports et de la gestion des mobilités*. Paris : Assemblée des Communes de France (ADCF). 2010 (30 novembre). 23 p.
- ADE 82, CG 82, CRP Consulting. *Tarn-et-Garonne 2025. Livre 1 — Diagnostic prospectif*. Montauban : Conseil Général de Tarn-et-Garonne (CG 82) / Agence de Développement Économique de Tarn-et-Garonne (ADE 82). 2008. 122 p.
[www.tg2025.com/IMG/pdf/Diagnostic - Partie 1 Etat des lieux ver reduite.pdf](http://www.tg2025.com/IMG/pdf/Diagnostic_-_Partie_1_Etat_des_lieux_ver_reduite.pdf) (consulté le 12 avril 2012)
- ADE 82, CG 82, CRP Consulting. *Tarn-et-Garonne 2025. Livre 2 — Les élus s'engagent pour 2025*. Montauban : Conseil Général de Tarn-et-Garonne (CG 82) / Agence de Développement Économique de Tarn-et-Garonne (ADE 82). 2008. 46 p.
www.tg2025.com/IMG/pdf/final_enquete_elus_ver_def_21-10-08_avec_synthese.pdf (consulté le 12 avril 2012)
- ADE 82, CG 82, CRP Consulting. *Tarn-et-Garonne 2025. Livre 3 — Perceptions et attentes de 2 000 habitants du département*. Montauban : Conseil Général de Tarn-et-Garonne (CG 82) / Agence de Développement Économique de Tarn-et-Garonne (ADE 82). 2008. 63 p.
www.tg2025.com/IMG/pdf/Tarn-Garonne_rapport_2008_ENSEMBLE_ver_Def_avec_synthese.pdf (consulté le 12 avril 2012)
- ADE 82, CG 82, CRP Consulting. *Tarn-et-Garonne 2025. Livre 4 — Perceptions et attentes des nouveaux résidents*. Montauban : Conseil Général de Tarn-et-Garonne (CG 82) / Agence de Développement Économique de Tarn-et-Garonne (ADE 82). 2008. 25 p.
www.tg2025.com/IMG/pdf/Tarn-Garonne_rapport_2008_NOUVEAUX_RESIDENTS_ok_DEF.pdf (consulté le 12 avril 2012)
- AGIR. « Évolutions règlementaires récentes en matière de transport interurbain », *Règlementation et aménagements en faveur des transport interurbains*. 2010 (21 septembre). 38 p.
Présentation issue de la journée d'échanges organisée à Albi par l'association de professionnels du transport public indépendant Agir.
- Association « Covoiturons sur le pouce ». *Rézo Pouce – Programme d'actions 2012-2015*. Moissac : Association « Covoiturons sur le pouce ». 2012. 26 p.
- BOUHOUR Véronique. « La feuille de route des conseils généraux jusqu'en 2014 », *Le Courrier des maires – L'essentiel sur...* [en ligne]. Paris : Groupe Moniteur. 2012 (janvier).
infos.courrierdesmaires.fr/dossiers/la-feuille-de-route-des-conseils-generaux-jusquen-2014 (consulté le 4 août 2012).

- BP. *Statistical Review of World Energy* [en ligne]. British Petroleum (BP). 2012 (juin). 45 p.
www.bp.com/assets/bp_internet/globalbp/globalbp_uk_english/reports_and_publications/statistical_energy_review_2011/STAGING/local_assets/pdf/statistical_review_of_world_energy_full_report_2012.pdf
 (consulté le 24 juillet 2012)
- CAS. *Les Nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux. Rapport de la mission présidée par Olivier Paul-Dubois-Taine*. Paris : Centre d'Analyse Stratégique. 2012. 130 p.
- CASSAN Martine. « 12 400 élèves tarn-et-garonnais prennent le bus chaque jour », *La Dépêche du Midi* [en ligne]. Toulouse : Groupe La Dépêche. 2008 (17 septembre).
www.ladepeche.fr/article/2008/09/17/476013-12-400-eleves-tarn-et-garonnais-prennent-le-bus-chaque-jour.html
 (consulté le 4 août 2012).
- CERTU. « Le Transport collectif départemental 2006-2009 », *Mobilités et transports – Le Point sur* [en ligne]. Lyon : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques. 2012. 8 p., coll. « Essentiel ».
www.certu-catalogue.fr/le-transport-collectif-departemental-2006-2009-tcd.html (consulté le 22 juillet 2012)
- CERTU. *Annuaire statistique : Transports collectifs départementaux 2010-2011 – Évolution 2005-2010*. Lyon : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques. 2011. 214 p., coll. « Les Données ».
- CG 82. *Budget primitif 2011 – Transports publics routiers interurbains de personnes*. Montauban : Conseil Général de Tarn-et-Garonne (CG 82). 2010. 32 p.
- CG 82. *Budget primitif 2012 – Transports publics routiers interurbains de personnes*. Montauban : Conseil Général de Tarn-et-Garonne (CG 82). 2011. 17 p.
- CG 82. *Marché public de prestations intellectuelles – Schéma Départemental des Mobilités – Cahier des clauses techniques particulières*. Montauban : Conseil Général de Tarn-et-Garonne (CG 82). 2011 (octobre). 18 p.
- CORGET Rémi, POCHET Pascal. « Entre "automobilité", proximité et sédentarité, quels modèles de mobilité quotidienne pour les résidents âgés du périurbain ? », *Espaces Populations Sociétés*, n° 1 (pp. 69-81). 2010. 12 p.
- CORNIOU Jean-Pierre. « Le XXI^e siècle et la conquête de l'hypermobilité », *Technologie(s) et société de la connaissance* [en ligne]. 2009 (septembre).
jeanpierrecorniou.typepad.com/technologie_et_socite_de/1/2009/09/le-xxie-si%C3%A8cle-et-la-conqu%C3%AAtede-lhypermobilit%C3%A9.html (consulté le 4 août 2012)
- DDT 82, LAUMIÈRE Florence (dir.). *Les nouveaux arrivants dans le Tarn-et-Garonne. Approche territoriale*. Montauban : Direction Départementale des Territoires du Tarn-et-Garonne (DDT 82). 2011 (juillet). 100 p.
Étude réalisée en partenariat avec l'Université Toulouse II – Le Mirail (UTM), Département de Géographie, Aménagement et Environnement.

- DUPUY Gabriel. *La Dépendance à l'égard de l'automobile*. Paris : La Documentation française. 2006. 93 p., coll. « Transports, Recherche, Innovation ».
- DUTHION Brice, GELBMANN-ZIV Béatrice, GUYON Gérard. *Transport collectif interurbain de voyageurs. Approche terrestre*. Paris : CELSE. 2000. 127 p., coll. « Transport et logistique du CNAM ».
- EIA. « OPEC spare capacity in the first quarter of 2012 at lowest level since 2008 » [en ligne], *Today in Energy*. United States Energy Information Administration (EIA). 2012 (24 mai).
www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=6410 (consulté le 24 juillet 2012)
- EIA. *Annual Energy Outlook 2012 with projections to 2035* [en ligne]. United States Energy Information Administration (EIA). 2012 (juin). 239 p.
www.eia.gov/forecasts/aeo/pdf/0383%282012%29.pdf (consulté le 24 juillet 2012)
- ETD. *Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain. Quelles méthodes d'analyse des besoins ?* Paris : Entreprise Territoires et Développement (ETD). 2007 (juillet). 122 p.
- Fondation d'Entreprise Alcen pour la Connaissance des Énergies. « Détail et décomposition des prix de l'essence et du gazole en France » [en ligne], *Connaissances des Énergies*. 2012 (20 février).
www.connaissancesdesenergies.org/fiche-pedagogique/structuration-des-prix-de-l-essence-et-du-gazole-france
(consulté le 27 juillet 2012)
- GART. *Les politiques de transport collectif dans les collectivités*. Voiron : La Lettre du Cadre Territorial. 1999. 258 p., coll. « Dossier d'experts ».
- GART. *La mobilité des seniors. Besoins de déplacements liés au vieillissement de la population*. Paris : Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART). 2009 (octobre). 78 p.
- INSEE. *Tarn-et-Garonne, un territoire multipolaire sous l'influence croissante de Toulouse* [en ligne]. Toulouse : Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE), Direction régionale de Midi-Pyrénées. 2008 (mai). 6 p., coll. « 6 pages de l'INSEE », n° 110.
www.insee.fr/fr/insee_regions/midi-pyrenees/themes/six_pages/6p_n110/6p-n110.pdf (consulté le 4 août 2012)
- INSEE. *Population du Tarn-et-Garonne. La croissance démographique s'accélère* [en ligne]. Toulouse : Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE), Direction régionale de Midi-Pyrénées. 2009 (novembre). 6 p., coll. « 6 pages de l'INSEE », n° 122-82.
www.insee.fr/fr/insee_regions/midi-pyrenees/themes/six_pages/6p_n122_82/6p_n122_82.pdf
(consulté le 4 août 2012)

- INSEE. *400 000 personnes sous le seuil de pauvreté en Midi-Pyrénées* [en ligne]. Toulouse : Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE), Direction régionale de Midi-Pyrénées. 2012 (juillet). 8 p.
www.insee.fr/fr/insee_regions/midi-pyrenees/themes/dossiers_etudes/tableaux_de_bord/precarite_2012/zoom_pauvrete12/zoom_pauvrete12.pdf (consulté le 6 août 2012)
- JAMET Pierre. *Rapport à Monsieur le Premier Ministre sur les finances départementales* [en ligne]. Paris : La Documentation française. 2010 (20 avril). 86 p.
www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/104000203/0000.pdf (consulté le 14 août 2012).
- JANCOVICI Jean-Marc. *Manicore* [en ligne].
www.manicore.com (consulté le 19 juillet 2012)
- KAUFMANN Vincent. *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes. 2008. 115 p., coll. « Le Savoir Suisse ».
- KAUFMANN Vincent. « Et si nous n'avions jamais été aussi peu mobiles ? », *Perceptions et pratiques de la mobilité des populations urbaines et politiques publiques des transports*. 2011 (25 mars).
Conférence organisée par l'Université Toulouse II – Le Mirail (UTM), Laboratoire Interdisciplinaire Solidarités, Sociétés, Territoires – Centre Interuniversitaire d'Études Urbaines (LISST – CIEU).
- LOOCK Jean-François. « Carte des lignes de chemin de fer de Tarn-et-Garonne », *Tramways à vapeur et chemin de fer en Tarn-et-Garonne* [en ligne]. 2010 (octobre).
tramwaytetg.free.fr/page14.html (consulté le 11 août 2012)
- MEEDDAT. *Le Cadre juridique du syndicat mixte SRU* [en ligne]. Paris : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire. 2007. 4 p.
www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/doc/note_juridique_26_11_07.doc (consulté le 4 août 2012)
- NICOLAS Jean-Pierre, VANCO Florian, VERRY Damien. « Utiliser la voiture pour se déplacer au quotidien : taux d'effort et vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix des carburants », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, n° 2012-01, pp. 19-44. Bordeaux : Université Montesquieu – Bordeaux IV. 2012 (février). 25 p.
- OIE. *Observatoire de l'Industrie Électrique* [en ligne]. Observatoire de l'Industrie Électrique (OIE) / Sia Conseil / Union Française de l'Électricité (UFE).
www.observatoire-electricite.fr (consulté le 26 juillet 2012)

- ORFEUIL Jean-Pierre. *L'évolution de la mobilité locale de 1982 à 1994 et ses principaux déterminants* [en ligne]. Paris : Centre de Recherche Espace, Transports, Environnement et Institutions Locales (CRETEIL) / Université Paris-Est – Créteil – Val de Marne, Institut d'Urbanisme de Paris (IUP). 2004. 20 p.
urbanisme.u-pec.fr/servlet/com.univ.collaboratif.utils.LectureFichiergw?ID_FICHER=1259766016647
 (consulté le 1^{er} août 2012)
- SOES. *Chiffres clés de l'énergie – Édition 2011* [en ligne]. Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) / Service de l'Observation et des Statistiques (SOES). 2011 (décembre). 37 p.
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Reperes/2011/Energie_ed_2011/Reperes%20Energie%20BD%2008_02.pdf (consulté le 24 juillet 2012)
- VIARD Jean. *Éloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*. La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube. 2006. 205 p., coll. « Mondes en cours ».
- WIEL Marc. *Étalement urbain et mobilité*. Paris : La Documentation française. 2010. 88 p.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	7
SOMMAIRE	9
INTRODUCTION	11
I. LA COLLECTIVITÉ DÉPARTEMENTALE FACE AUX PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ : ÉLÉMENTS DE CADRAGE	13
I.1. Les mobilités périurbaines et rurales à l'épreuve du « tout automobile »	13
L'accroissement des distances parcourues et les nouveaux territoires de la mobilité	13
De nouvelles formes de déplacements plus complexes	16
Une dépendance à l'égard de l'automobile remise en cause	18
I.2. Quel rôle pour les autorités organisatrices départementales ?	20
Une mission de transport « historique » à destination du public scolaire	20
Vers un acteur de la mobilité quotidienne des territoires périurbains et ruraux	22
En tarn-et-garonne, une mobilité essentiellement automobile...	24
... Mais des enjeux en lien avec la mobilité croissants	28
I.3. La démarche de schéma départemental des mobilités	32
Une approche élargie des mobilités	32
Un processus de co-construction territorialisé en « bassins de mobilité »	32
Une vision pragmatique et stratégique à la portée fortement opérationnelle	36
2. LES MOBILITÉS EN TARN-ET-GARONNE : DIAGNOSTIC	39
2.1. Des territoires aux structures et dynamiques hétérogènes	39
L'organisation des territoires départementaux	39
Les pratiques de mobilité	42
Les flux de déplacements	51
2.2. Une offre alternative à la voiture particulière limitée	57
Un réseau TER essentiel et objet de nombreuses attentes	58
Un réseau départemental à construire	62
Les services de transport urbains et de proximité	67
Une présence du vélo encore timide	69
Un covoiturage très présent dans certains territoires	72
Les autres solutions de mobilité du territoire	74
3. VERS LA DÉFINITION D'UNE STRATÉGIE DES MOBILITÉS À L'ÉCHELLE DÉPARTEMENTALE	79
3.1. Quels besoins de mobilités ?	79
Un « système de déplacements » hiérarchisé	80
Un coût de l'« automobilité » de plus en plus élevé ?	85
Des publics aux attentes variées	91

3.2. Quelles perspectives d'actions pour le Conseil Général ?	98
Construire un véritable réseau de transports en commun	98
Promouvoir de nouveaux usages de l'automobile	102
Des thématiques d'action transversales	103
3.3. Quelles échelles d'action ?	105
Un besoin de coordination entre AOT	105
L'implication nécessaire des acteurs locaux	106
CONCLUSION	109
BIBLIOGRAPHIE	111
TABLE DES MATIÈRES	117
Liste des figures et tableaux	119
PRINCIPALES ABRÉVIATIONS UTILISÉES	123
ANNEXES	125

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

Figures

Figure n° 1 — Le zonage en aires urbaines en Tarn-et-Garonne	15
Figure n° 2 — La répartition modale des déplacements domicile – travail en Tarn-et-Garonne en 2009	25
Figure n° 3 — L'ancien réseau de chemin de fer d'intérêt local de Tarn-et-Garonne	26
Figure n° 4 — L'évolution des différents types de services de transports collectifs en Tarn-et-Garonne entre 2005 et 2009	27
Figure n° 5 — Le processus de densification entre Montauban et Toulouse entre 1999 et 2006	29
Figure n° 6 — Les six bassins de mobilité et les principales communes de Tarn-et-Garonne	33
Figure n° 7 — La participation à l'enquête des communes et intercommunalités	35
Figure n° 8 — L'organisation urbaine de Tarn-et-Garonne	39
Figure n° 9 — Le nombre et le type d'équipements en Tarn-et-Garonne	40
Figure n° 10 — Les supérettes, supermarchés et hypermarchés en Tarn-et-Garonne	41
Figure n° 11 — Les boulangeries, boucheries-charcuteries et épiceries en Tarn-et-Garonne	42
Figure n° 12 — Pôles générateurs pour le motif « travail » en Tarn-et-Garonne	43
Figure n° 13 — Distance aux pôles générateurs pour le motif « travail » en Tarn-et-Garonne	44
Figure n° 14 — Pôles générateurs pour le motif « école » en Tarn-et-Garonne	44
Figure n° 15 — Pôles générateurs pour le motif « collège » en Tarn-et-Garonne	45
Figure n° 16 — Pôles générateurs pour le motif « lycée » en Tarn-et-Garonne	46
Figure n° 17 — Pôles générateurs pour le motif « enseignement supérieur » en Tarn-et-Garonne	46
Figure n° 18 — Pôles générateurs pour le motif « achats en grande surface » en Tarn-et-Garonne	47

Figure n° 19 — Pôles générateurs pour le motif « achats au marché » en Tarn-et-Garonne	48
Figure n° 20 — Pôles générateurs pour le motif « démarches d'insertion » en Tarn-et-Garonne	48
Figure n° 21 — Pôles générateurs pour le motif « services de santé » en Tarn-et-Garonne	49
Figure n° 22 — Pôles générateurs pour le motif « loisirs sportifs » en Tarn-et-Garonne	50
Figure n° 23 — Pôles générateurs pour le motif « loisirs culturels » en Tarn-et-Garonne	50
Figure n° 24 — Principaux pôles générateurs en Tarn-et-Garonne	51
Figure n° 25 — Déplacements domicile – travail internes et externes au Tarn-et-Garonne	52
Figure n° 26 — Déplacements domicile – travail en provenance ou à destination de la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban	53
Figure n° 27 — Déplacements domicile – travail hors Communauté d'Agglomération du Grand Montauban	54
Figure n° 28 — Déplacements domicile – travail en provenance ou à destination de Toulouse	54
Figure n° 29 — Déplacements domicile – travail en provenance ou à destination de la banlieue toulousaine	55
Figure n° 30 — Les aires d'attraction d'Agen, Montauban et Toulouse	56
Figure n° 31 — Le trafic routier en Tarn-et-Garonne	57
Figure n° 32 — Le réseau régional : lignes et dessertes en Tarn-et-Garonne	58
Figure n° 33 — Le réseau régional : offre en JOB en Tarn-et-Garonne	60
Figure n° 34 — Le réseau régional : satisfaction des communes en Tarn-et-Garonne	61
Figure n° 35 — Le réseau départemental : circuits scolaires en Tarn-et-Garonne	62
Figure n° 36 — Le réseau départemental : lignes régulières en Tarn-et-Garonne	63
Figure n° 37 — Le réseau départemental : jours de fonctionnement des lignes régulières en Tarn-et-Garonne	64

Figure n° 38 — Le réseau départemental : horaires de fonctionnement des lignes régulières en Tarn-et-Garonne	64
Figure n° 39 — Le réseau départemental : offre en JOB en Tarn-et-Garonne	65
Figure n° 40 — Le réseau départemental : satisfaction des communes	66
Figure n° 41 — Les transports urbains et de proximité en Tarn-et-Garonne	68
Figure n° 42 — La satisfaction des services de TAD en Tarn-et-Garonne	69
Figure n° 43 — Le contexte cyclable en Tarn-et-Garonne	70
Figure n° 44 — Les projets cyclables en Tarn-et-Garonne	71
Figure n° 45 — Les freins à la pratique du vélo en Tarn-et-Garonne	71
Figure n° 46 — Le covoiturage en Tarn-et-Garonne	72
Figure n° 47 — L'existence d'autres solutions de transport en Tarn-et-Garonne	74
Figure n° 48 — Les taxis en Tarn-et-Garonne	75
Figure n° 49 — Les démarches d'écomobilité en Tarn-et-Garonne	76
Figure n° 50 — Les transports en commun : satisfaction comparative des différents services	77
Figure n° 51 — Les polarités et aires d'attraction du territoire tarn-et-garonnais	79
Figure n° 52 — Le système de déplacements du territoire tarn-et-garonnais	80
Figure n° 53 — Le système de déplacements du bassin Montalbanais	81
Figure n° 54 — Le système de déplacements du bassin Castelsarrasin – Moissac – Valence-d'Agen	82
Figure n° 55 — Le système de déplacements du bassin Quercy – Aveyron	83
Figure n° 56 — Le système de déplacements du bassin Quercy – Pays de Serres	83
Figure n° 57 — Le système de déplacements du bassin Gascogne – Lomagne	84
Figure n° 58 — Le système de déplacements du bassin Sud Métropolitain	85
Figure n° 59 — L'évolution du prix à la pompe des carburants en France entre 1970 et 2010	86

Figure n° 60 — L'évolution des capacités de production inemployées et du prix du baril de pétrole	87
Figure n° 61 — L'évolution et les projections du prix du baril de pétrole entre 1980 et 2035	88
Figure n° 62 — La structuration des prix à la pompe au 20 janvier 2012	88
Figure n° 63 — Le taux de pauvreté par catégorie d'espace en 2009	91
Figure n° 64 — Les problèmes de déplacements selon le public	92
Figure n° 65 — Les personnes âgées de l'EMD grenobloise : répartition des déplacements des 65 ans et plus par motif et selon le lieu de résidence	95
Figure n° 66 — Les personnes âgées de l'EMD grenobloise : répartition modale des 65 ans et plus selon le lieu de résidence	96
Figure n° 67 — L'évolution de la population en période touristique	97
Figure n° 68 — Les transports en commun : lignes régulières assurant au moins deux allers-retour par jour, transports urbains et TAD en Tarn-et-Garonne	98
Figure n° 69 — Les transports en commun : état des lieux de l'offre sur les liaisons du système de déplacements	99

Tableaux

Tableau n° 1 — Les principales évolutions de la mobilité locale française entre 1982 et 1994	17
Tableau n° 2 — Les principales caractéristiques du transport collectif départemental	21
Tableau n° 3 — Le réseau régional : principales caractéristiques des lignes en Tarn-et-Garonne	59

PRINCIPALES ABRÉVIATIONS UTILISÉES

AO2 : autorité organisatrice de second rang

AOT : autorité organisatrice des transports

CAGM : Communauté d'Agglomération du Grand Montauban

CAS : Centre d'Analyse Stratégique

CERTU : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques

DCE : dossier de consultation des entreprises

DDT : Direction Départementale des Territoires

DROM – COM : départements et régions d'outre-mer – collectivités d'outre-mer

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

JOB : jour ouvrable de base

LGV : ligne à grande vitesse

LOTI : loi d'orientation des transports intérieurs

PMR : personne à mobilité réduite

PTU : périmètre de transports urbains

RPI : regroupement pédagogique intercommunal

SALD : service à la demande

SATPS : service à titre principal pour les scolaires

SDCI : Schéma Départemental de Coopération Intercommunale

SEMTM : Société d'Économie Mixte des Transports Montalbanais

SRO : service régulier ordinaire

TAD : transport à la demande

TCSP : transport en commun en site propre

TER : transport express régional

ANNEXES

Annexe I — La répartition des prérogatives institutionnelles en matière de gestion des mobilités	126
Annexe II — L'état des lieux de la coopération intercommunale en Tarn-et-Garonne	127
Annexe III — Les orientations du Schéma Départemental de Coopération Intercommunale de Tarn-et-Garonne	128
Annexe IV — Le questionnaire de l'enquête menée auprès des communes	129
Annexe V — Les entretiens menés avec les partenaires fin août 2012	140
Annexe VI — La sectorisation des collèges en Tarn-et-Garonne	141
Annexe VII — La sectorisation des lycées en Tarn-et-Garonne	142
Annexe VIII — Le réseau routier principal de Tarn-et-Garonne	143
Annexe IX — L'évolution du prix du baril de pétrole brut entre 1861 et 2011	144

Annexe I — La répartition des prérogatives institutionnelles en matière de gestion des mobilités

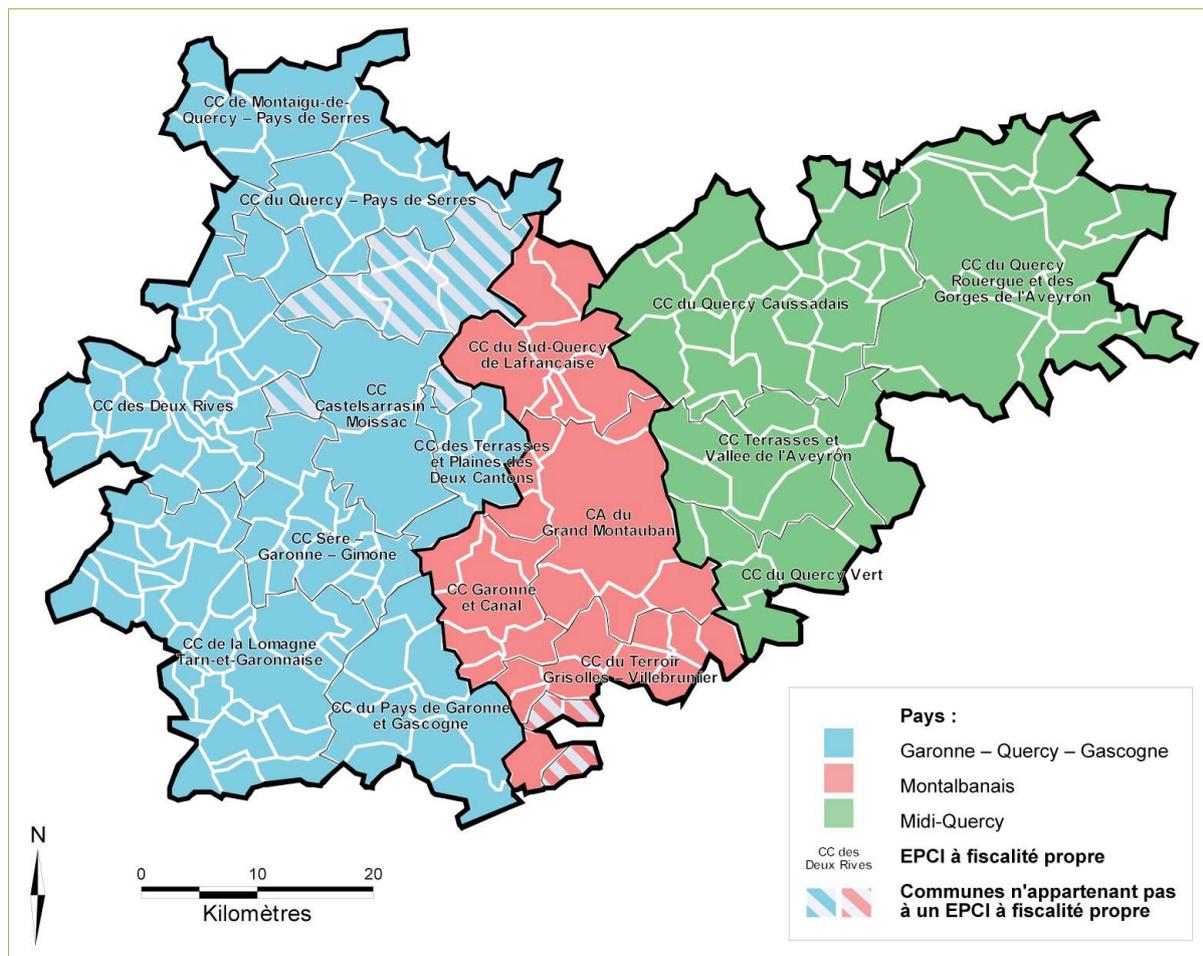
	Transports en commun	Tarifification, Intermodalité	Voirie	Stationnement	Management de la mobilité	Promotion des modes actifs	Transport et livraison de marchandises	Sécurité routière
Communes (communes non-AOTU)			Maîtrise d'ouvrage de la voirie locale : police de la conservation ; Police la circulation sur l'ensemble du réseau viaire	Ediction de normes dans les PLU ; aménagement sur voirie, récupération d'une partie du produit des amendes	Ecomobilité des scolaires	Aménagement de pistes cyclables ; nouveaux services à la mobilité (type VLS)	Police de stationnement sur voirie et police de la circulation (arrêts municipaux) ; Article 12 des PLU (aires de livraisons privatives) ; Espaces logistiques urbains (type CDU)	Police de circulation, prévention routière en lien avec les services de police et de gendarmerie
Agglomération (AOTU communautaires ou syndicales)	Transports collectifs urbains, organisation de services réguliers et à la demande	Tarifification – réseaux urbains Centrales de mobilité (conseil et Information multimodale) ; Coopération intermodale et tarifaire	Voirie d'intérêt communautaire ; Voirie communautaire (pour les communautés urbaines seulement)	Pôles d'échanges d'intérêt communautaire ; Parcs de stationnement hors voirie pour les communautés urbaines seulement	Incitation à la mise en place de Plans de déplacements d'entreprise (PDE) ; Ecomobilité des scolaires ; Financement du transport à la demande, autopartage	Schémas directeurs cyclables ; Aménagement de pistes cyclables communautaires ou d'intérêt communautaire nouveaux services à la mobilité (type VLS)	Harmonisation des horaires ; article 12 des PLU (aires de livraisons privatives), si PLU communautaire ; Zones logistiques, portuaires et aéroportuaires d'intérêt communautaire, marchés d'intérêt nationaux (communautés urbaines) et autres espaces logistiques urbains (type CDU)	Volet sécurité routière du PDU (action de prévention)
Département (conseils généraux)	TC interurbain Transport scolaire conventionné	Tarifification – réseaux départementaux Coopération intermodale et tarifaire	Voirie départementale		Ecomobilité des scolaires Financement du transport à la demande en milieu périurbain et rural (y compris conventions taxis)	Aménagement de Véloroutes et Voies Vertes	Zones logistiques, portuaires et aéroportuaires départementales ; Ports et aéroports décentralisés	Prévention routière
Région (conseils régionaux)	Organisation du Transport ferroviaire régional (TER) Elaboration des schémas régionaux des infrastructures de transports (SRIT)	Tarifification – réseaux TER Coopération intermodale et tarifaire			Incitation à la mise en place de PDE en liaison avec l'AOTU	Financement de parcs vélo en gare TER ; Financement de l'aménagement de Véloroutes et Voies Vertes	Ports et aéroports décentralisés ; Volet fret du SRIT ; Financement d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFF)	
Autres (Etat et opérateurs de transport principalement)	SNCF et autres opérateurs interrégionaux	SNCF et autres opérateurs privés périurbains et interurbains	Directions des routes, DDT sur les axes relevant encore de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat, Préfecture de Police (Département de Paris)	Services de l'Etat (régime pénal de l'infraction aux règles de stationnement) ; Sociétés d'Economie mixte pour le compte des communes et des AOTU (parcs hors voirie)	Centrales de mobilités, associations locales, CCI, entreprises, administrations, dans le cadre de Plans de déplacements d'Administration (obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants).	Associations locales, opérateurs privés	Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) et Réseau ferré de France (attribution de sillons) Aéroports non décentralisés, Grands ports maritimes (hors réseau ferré national pour le fret) et autres OFF	Services de l'Etat compétents

Intervention forte

Intervention croissante

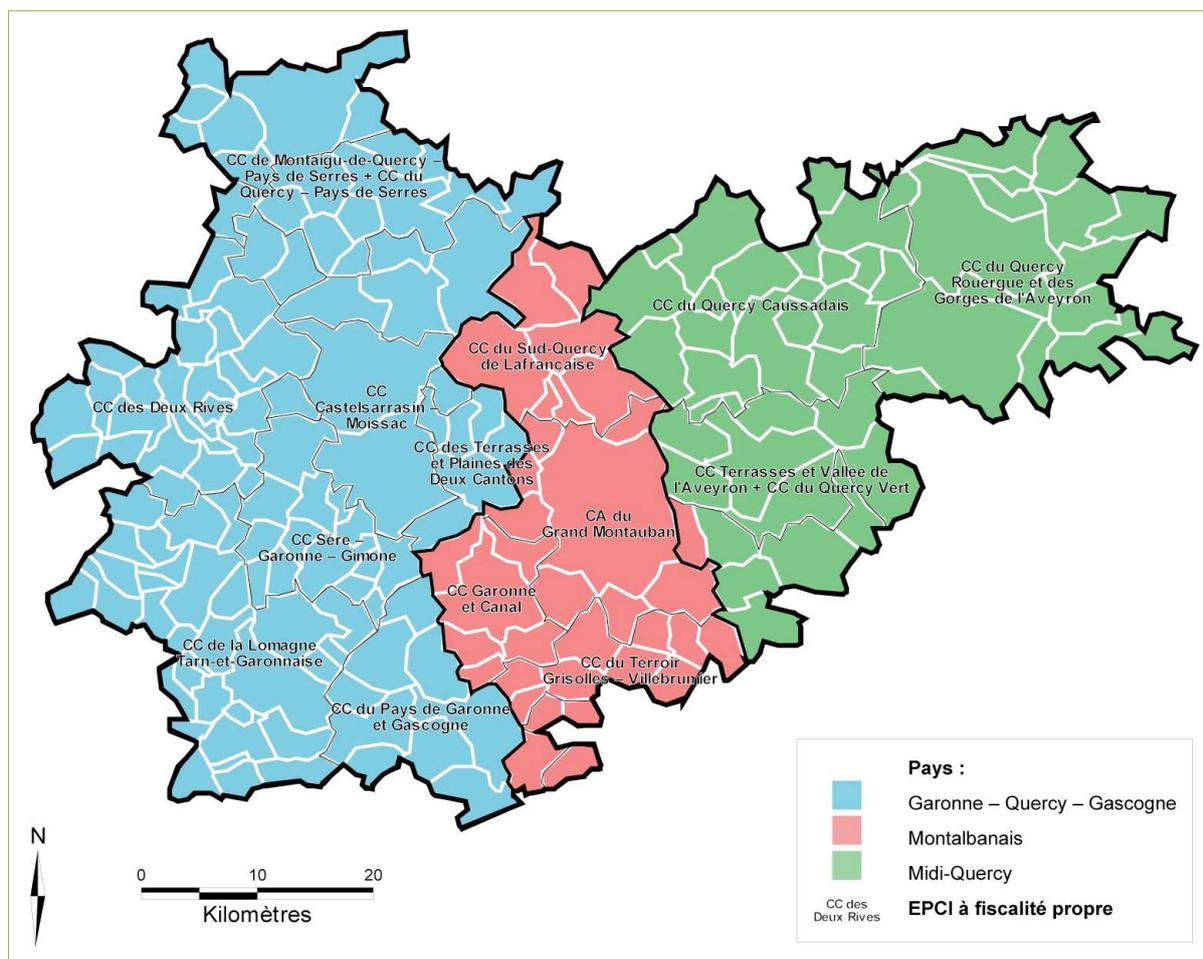
Source : ADCF (2010)

Annexe II — L'état des lieux de la coopération intercommunale en Tarn-et-Garonne



Réalisation : Jérémy Amiot (2012) — Source : CG 82 (2010)

Annexe III — Les orientations du Schéma Départemental de Coopération Intercommunale de Tarn-et-Garonne



Réalisation : Jérémy Amiot (2012) — Source : DDT 82 (2011)



Objectif de l'enquête « mobilité » menée auprès des communes du département.

L'enquête a pour objectif d'identifier :

- les pratiques de déplacements des habitants,
- les besoins et les problèmes de déplacements de la population,
- les services de transport existants à l'échelle des communes,
- les autres services d'aide à la mobilité existants,
- l'opinion des communes concernant la mise en place de services de transport et plus globalement d'actions visant à améliorer la mobilité,
- les projets sur le territoire de la commune.

Si vous disposez de documents sur cette problématique, et plus généralement sur le territoire, nous vous remercions de bien vouloir les joindre à l'envoi.

Nous vous remercions de bien vouloir renseigner ce questionnaire en ligne via le lien suivant schema.mobilites@cg82.fr ou de le retourner par courrier au Conseil Général de Tarn et Garonne, 100 Bd Hubert Gouze, BP783, 82 013 Montauban avant le 15 avril 2012

Pour toute information complémentaire, vous pouvez contacter au Conseil Général : M. Pierre-Marie COYAUD - TEL: 05 63 20 10 20 – EMAIL pierre.coyaud@ade82.fr

n Coordonnées de la personne ayant renseigné le questionnaire et qui pourrait éventuellement être contactée pour des renseignements complémentaires :

Commune :

Nom / Fonction :

Tél. : Fax :

Courriel :

Les établissements primaires.	Commune	Nom de l'équipement ou de la zone
1 ^{ère} destination d'études		
2 ^{ème} destination d'études		
3 ^{ème} destination d'études		

Les marchés	Commune	Jour	Heures	Type : alimentaire, général, vêtements...
1 ^{er} marché				
2 ^{ème} marché				
3 ^{ème} marché				

Les commerces	Commune	Nom de l'équipement	Type : alimentaire, général, vêtements...
1 ^{ère} destination d'achats			
2 ^{ème} destination d'achats			
3 ^{ème} destination d'achats			

- n Existe-t-il des commerces ambulants sur votre commune OUI " - NON "
- Si oui, précisez les jours de passage par type de commerce dans le tableau ci-dessous.

Commerces	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Boulangier							
Boucher							

Les services administratifs	Commune	Nom
1 ^{ère} destination d'attraction		
2 ^{ème} destination d'attraction		
3 ^{ème} destination d'attraction		

Les services de santé	Nom de la commune	Nom de l'équipement
1 ^{ère} destination d'attraction		
2 ^{ème} destination d'attraction		
3 ^{ème} destination d'attraction		



Les démarches d'insertion (centre de formation...) et de recherche d'emploi (ANPE, Mission locale...)

	Nom de la commune	Nom de l'équipement
1 ^{ère} destination d'attraction		
2 ^{ème} destination d'attraction		
3 ^{ème} destination d'attraction		

Les loisirs sportifs

	Nom de la commune	Nom et type d'équipement
1 ^{ère} destination d'attraction		
2 ^{ème} destination d'attraction		
3 ^{ème} destination d'attraction		

Les loisirs culturels

	Nom de la commune	Nom et type d'équipement
1 ^{ère} destination d'attraction		
2 ^{ème} destination d'attraction		
3 ^{ème} destination d'attraction		

**Les associations
(club du 3ème âge, ...)**

	Nom de la commune	Nom de l'association
1 ^{ère} destination d'attraction		
2 ^{ème} destination d'attraction		
3 ^{ème} destination d'attraction		

n Existe t il des permanences administratives, sociales ; assurées certains jours de la semaine sur votre commune ?

Oui Non

Si oui, merci de compléter le tableau ci-dessous.

Organisme	Lieu	Jour
EX : assistante sociale		



n Avez-vous connaissance d'éventuels problèmes de déplacements que rencontreraient vos habitants (personnes à mobilité réduite, personnes âgées, jeunes, personnes en insertion, ménages monoparentaux, salariés...) ?

Oui Non

Si oui, lesquels ? => Décrire, en distinguant les types de population et si possible le nombre de personnes concernées, les motifs de déplacement, pour quelle(s) destination(s), les heures et les jours correspondants et la nature du problème rencontré.)

Type de population					
(jeunes, personnes âgées, personnes en insertion, personne en recherche d'emplois, actifs, personnes à mobilité réduite).					
Nombre de personne concernées.					
Motif du déplacement.					
Destination.					
Jour(s) et heure(s).					
Nature du problème rencontré.					

n Existe-t-il des projets à l'échelle du territoire pouvant influencer sur les pratiques et besoins de déplacements des habitants de votre commune (ex : zone d'activité, commerce, club de loisirs, etc.).....

.....

.....

.....

.....

.....



LES PRATIQUES DE COVOITURAGE

n Avez-vous connaissance de pratiques de covoiturage chez les habitants de votre commune ?

Oui Non

Si oui, pour quel motif de déplacement et pour quelle destination ?

Domicile travail à destination de

Domicile études à destination de

Besoins de la vie quotidienne (achat, démarches administratives...) à destination de

Culture / loisir à destination de

Ne sais pas

n Avez-vous connaissance d'aire(s) de stationnement de covoiturage sur votre commune ou ses abords ?

Oui Non

Si oui

Où sont-elles situées ?

Aire 1

Aire 2

Aire 3

Sont-elles aménagées ?

Aire 1 Oui Non

Aire 2 Oui Non

Aire 3 Oui Non

n Selon vous, faut-il pérenniser ces pratiques ?

Oui Non

Si oui, en aménageant des aires de stationnement ?

Oui Non

en créant un cadre d'organisation de ces pratiques (système de mise en relation, site Internet...) ?

Oui Non



- n Selon vous existe-t-il des pôles d'emplois ou des points d'arrêt ou gares de transports collectifs justifiant le développement d'une pratique régulière de covoiturage à destination de ces sites ?

Oui Non

Si oui, lesquels ?

.....

.....

.....

.....

LES PRATIQUES DES MODES DOUX

- n La part des déplacements à vélo sur votre commune vous semble-t-elle significative ?

Oui Non

Si oui, à quel motif est essentiellement liée la pratique du vélo sur votre commune et pour quelle destination ?

Utilitaire (aller au travail, à l'école, à la gare, aller faire des achats...) à destination de

.....

Loisir à destination de

Touristique (longs trajets) à destination de

- n Existe-t-il des voies cyclables sur votre commune ?

Oui Non

Si oui, pouvez-vous indiquer approximativement le linéaire qu'elles représentent (en kilomètre) ?

.....

- n Existe-t-il des aménagements cyclables sur votre commune (accroche vélos, SAS deux roues au feu) ?

Oui Non

Si oui, pouvez-vous indiquer le type d'aménagement et leur nombre ?

.....

n Est-il envisagé de développer des aménagements ou des voies cyclables sur votre commune ?

Oui Non

Si oui, quel type d'aménagement et à quelle échéance.

.....
.....
.....

n Avez-vous reçu des doléances de la part de vos habitants pour la création d'aménagements cyclables ?

Oui Non

Si oui, quels types de demandes (pistes ou bandes cyclables, accroche vélo, traversées sécurisées, etc.) et où ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

n Avez-vous identifié des freins à l'usage du vélo sur votre commune ?

Oui Non

Si oui, selon vous quels sont-ils ?

.....
.....

n Avez – vous connaissance de la démarche dite « PEDIBUS ou VELOBUS »* ?

Oui Non

n Avez- vous mis en place un PEDIBUS ou VELOBUS en partenariat avec un établissement scolaire sur votre commune?

Oui Non

Si oui, pouvez – vous préciser la date de mise en place et l'établissement scolaire partenaire?

.....
.....



n Avez-vous en projet la mise en place d'un PEDIBUS ou d'un VELOBUS en partenariat avec un établissement scolaire sur votre commune?

Oui

Non

Si oui, pouvez – vous préciser le stade des réflexions en cours ?

.....
.....

n Avez – vous connaissance de démarche Plan de Déplacement d'Entreprises, Plan de Déplacement Inter-entreprise, Plan de déplacement d'Administration sur votre territoire ?

Oui

Non

Si oui, pouvez – vous préciser le nom et les coordonnées de la structure référente ?

.....
.....

* Pédibus : Un pédibus est un mode de ramassage scolaire alternatif qui consiste à convoyer les enfants à pied, accompagnés par des parents volontaires, sur les trajets domicile-école. L'organisation est portée par les parents et l'établissement scolaire et souvent soutenue voire impulser par une collectivité.

* Vélobus : Un ou plusieurs adultes à vélo ramassent et accompagnent les enfants / les collègues de travail à vélo jusqu'à l'école / au lieu du travail ou bien d'autres activités (sport, musique, cinéma, aire de jeux, copains...). Vélobus, c'est le pédibus à vélo.



LES PRATIQUES DES TRANSPORTS COLLECTIFS

n Votre commune est-elle desservie par des transports collectifs non scolaires ?

Oui Non

Si oui, pour les lignes régulières (départementales, régionales routières, Transport à la demande, TER), l'offre est-elle plutôt :

Pour les lignes départementales

Bonne

Insuffisante

Inexistante

Pour le TER

Bonne

Insuffisante

Inexistante

Pour le Transport à la Demande

Bonne

Insuffisante

Inexistante

Pour les lignes régionales routières

Bonne

Insuffisante

Inexistante

Pourquoi ?

Pour les lignes départementales :

.....

.....

Pour le Transport à la Demande : :

.....

.....

Pour les lignes TER :

.....

.....

Pour les lignes régionales routières :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



n Existe-t-il d'autres solutions transport (publics, privés, associatifs ou périscolaires) desservant votre commune, (navettes pour personnes âgées / handicapées, navettes touristiques privées, navettes d'entreprises, dessertes de piscine, etc.) ?

Oui Non

Si oui, lesquels (nom et coordonnées) ?

.....
.....
.....
.....

Quelle appréciation portez-vous sur ces services ?

.....
.....
.....

n Y a-t-il éventuellement des initiatives de transport ou d'amélioration de la mobilité au sens large, en projet sur la commune pour répondre aux besoins de déplacements ? (ex : information sur les offres de mobilité, prêts de cyclomoteurs, covoiturage informel.....)

.....
.....
.....
.....

n Combien d'artisans taxis sont-ils domiciliés sur la commune ?

.....

n Remarques et observations complémentaires.....

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Nous vous remercions de votre collaboration.

Si vous souhaitez un entretien téléphonique pour aborder et approfondir certains points, vous pouvez contacter Monsieur M. Pierre-Marie COYAUD –

TEL: 05 63 20 10 20

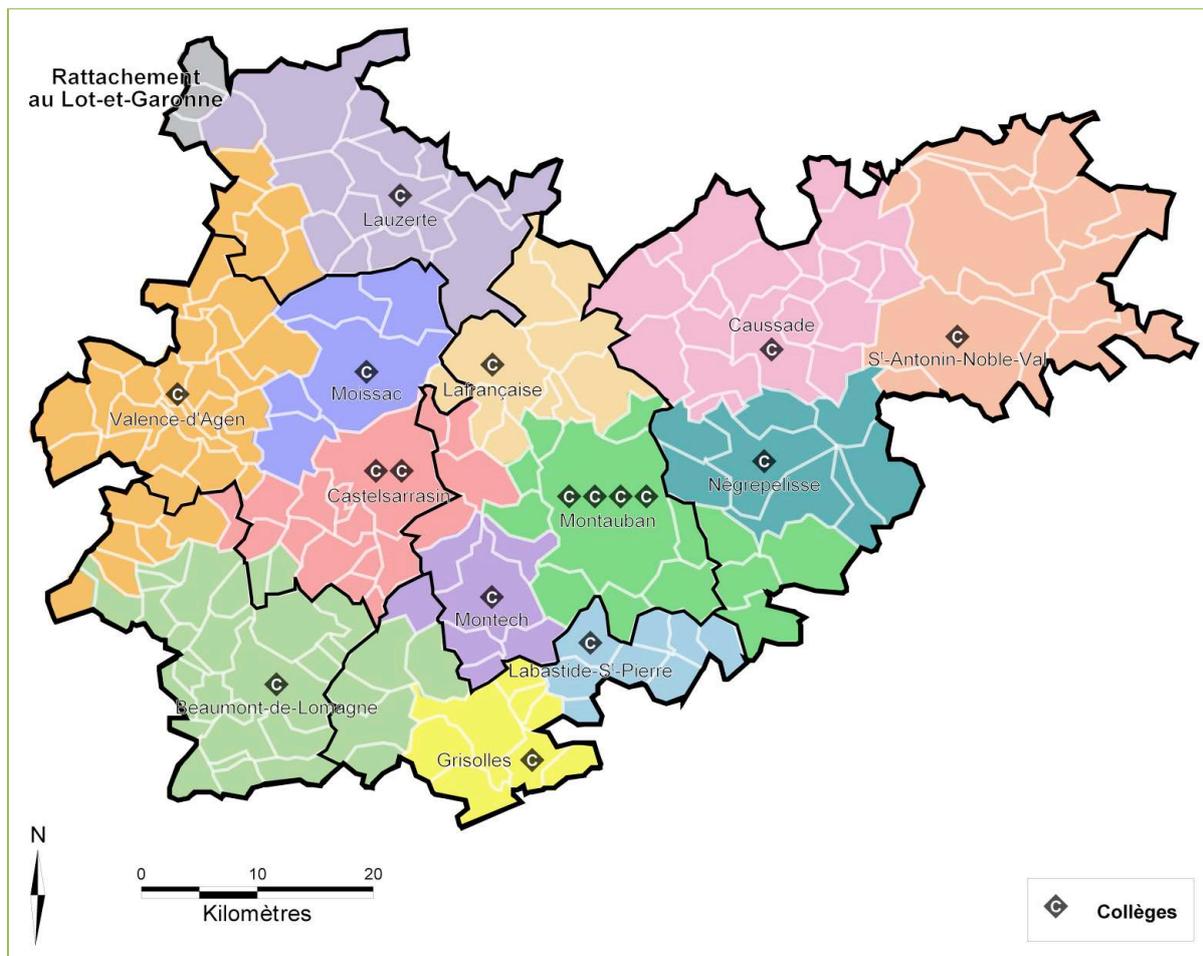


Annexe V — Les entretiens menés avec les partenaires fin août 2012

Nom	Fonction	Organisme	Type	Interlocuteur	Date
Jean Benois	Président	Communauté de Communes du Quercy – Pays de Serres	Entretien téléphonique	Jérémy Amiot	23 mai 2012
Pascal Catusse	Chargé de Mission	Communauté de Communes du Pays de Garonne et Gascogne	Entretien téléphonique	Malika Mazouz	15 mai 2012
Mathieu Simon	Directeur Général des Services	Communauté de Communes du Quercy Rouergue et des Gorges de l'Aveyron	Entretien téléphonique	Jérémy Amiot	11 mai 2012
Pascal Rodes	—	Communauté de Communes du Quercy Caussadais	Entretien téléphonique	Malika Mazouz	9 mai 2012
Catherine Cousy	Chargée de Mission Développement Durable	Communauté d'Agglomération du Grand Montauban	Entretien téléphonique	Jérémy Amiot	13 juillet 2012
Nadège Labat	Chargée de Mission Développement Durable				
Patrice Alozi	Vice-président Voirie		Entretien sur site	Jérémy Amiot, Pierre Lang, Malika Mazouz	9 juillet 2012
Marie-Claude Berly	Vice-présidente Développement Durable		Entretien sur site	Jérémy Amiot, Pierre Lang, Malika Mazouz	9 juillet 2012
Sophie Ambrosiali	Chargée de Mission	Communauté de Communes du Terroir Grisolle – Villebrumier	Entretien téléphonique	Pierre Lang	23 mai 2012
Marilyne Belloc	—	Direction Départementale des Territoires de Tarn-et-Garonne	Entretien téléphonique	Pierre Lang	15 mai 2012
Nathalie Weber	Directrice Territoriale Adjointe	Pôle Emploi	Entretien téléphonique	Jérémy Amiot	11 mai 2012
Alain Pécou	Élu	Chambre de Commerce et d'Industrie de Montauban et de Tarn-et-Garonne	Entretien sur site	Jérémy Amiot, Pierre Lang	26 juillet 2012
Vincent Garnaud	Chargé de Mission Développement Durable				

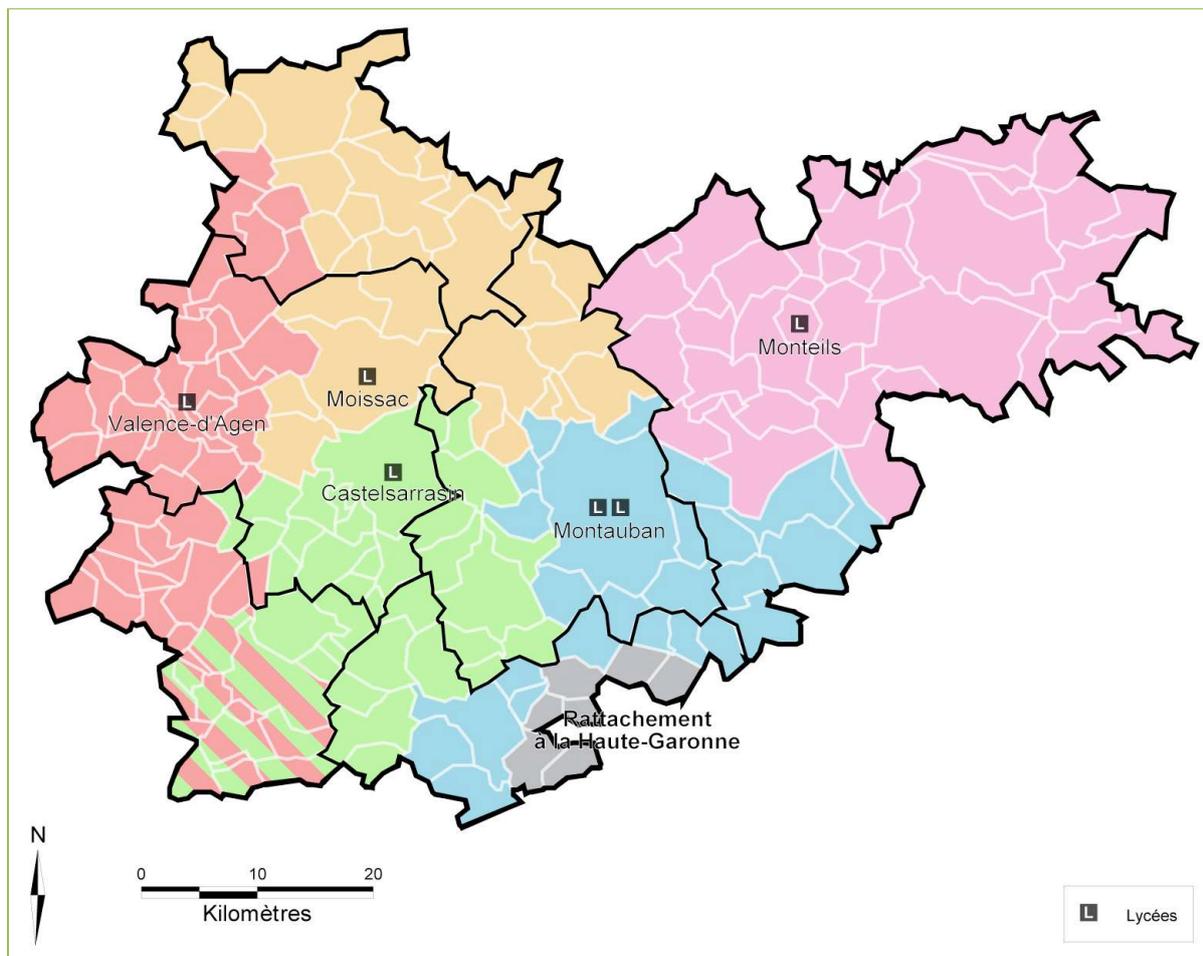
Réalisation : Jérémy Amiot (2012)

Annexe VI — La sectorisation des collèges en Tarn-et-Garonne



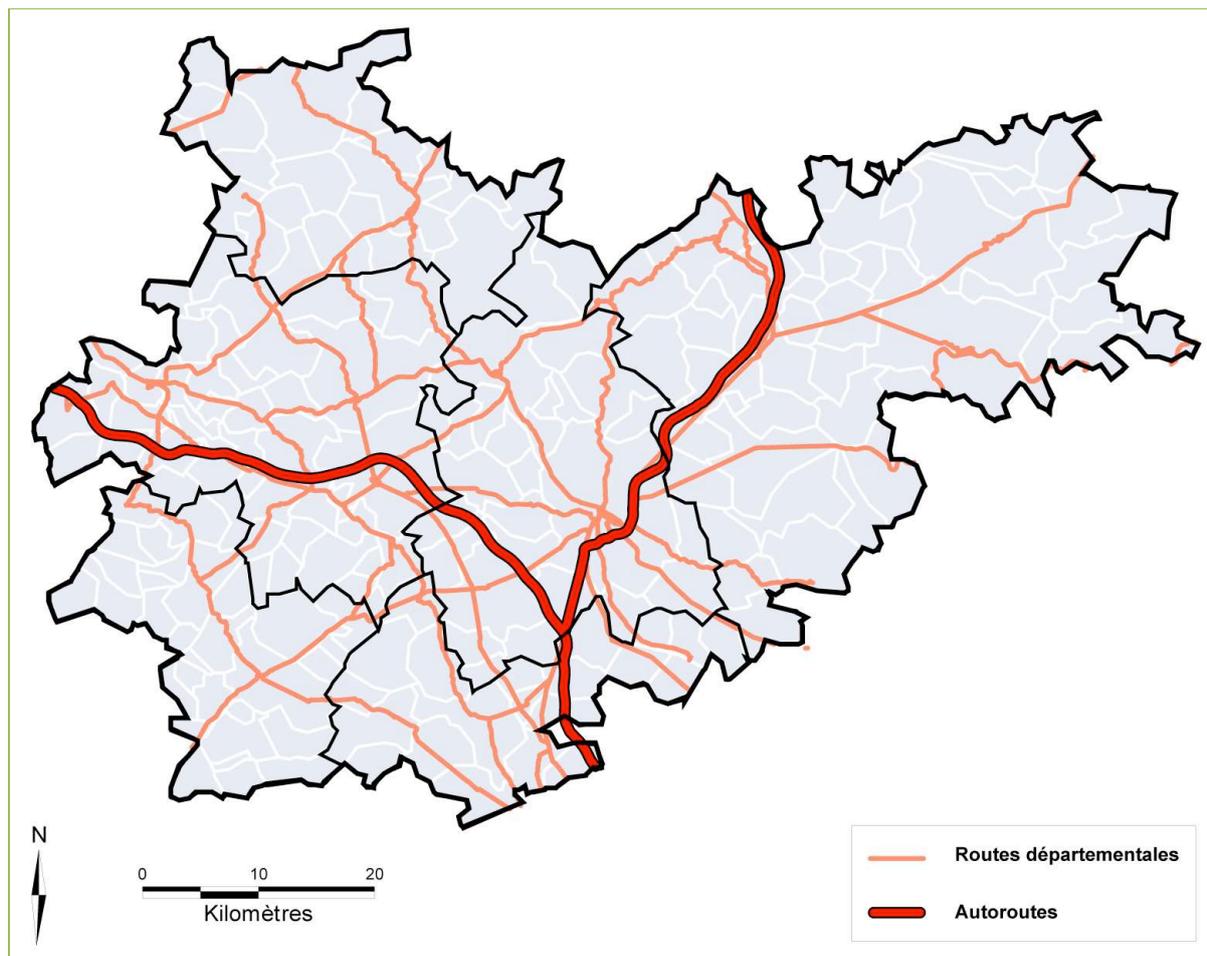
Réalisation : Jérémy Amiot (2012) — Source : CG 82 (2012)

Annexe VII — La sectorisation des lycées en Tarn-et-Garonne



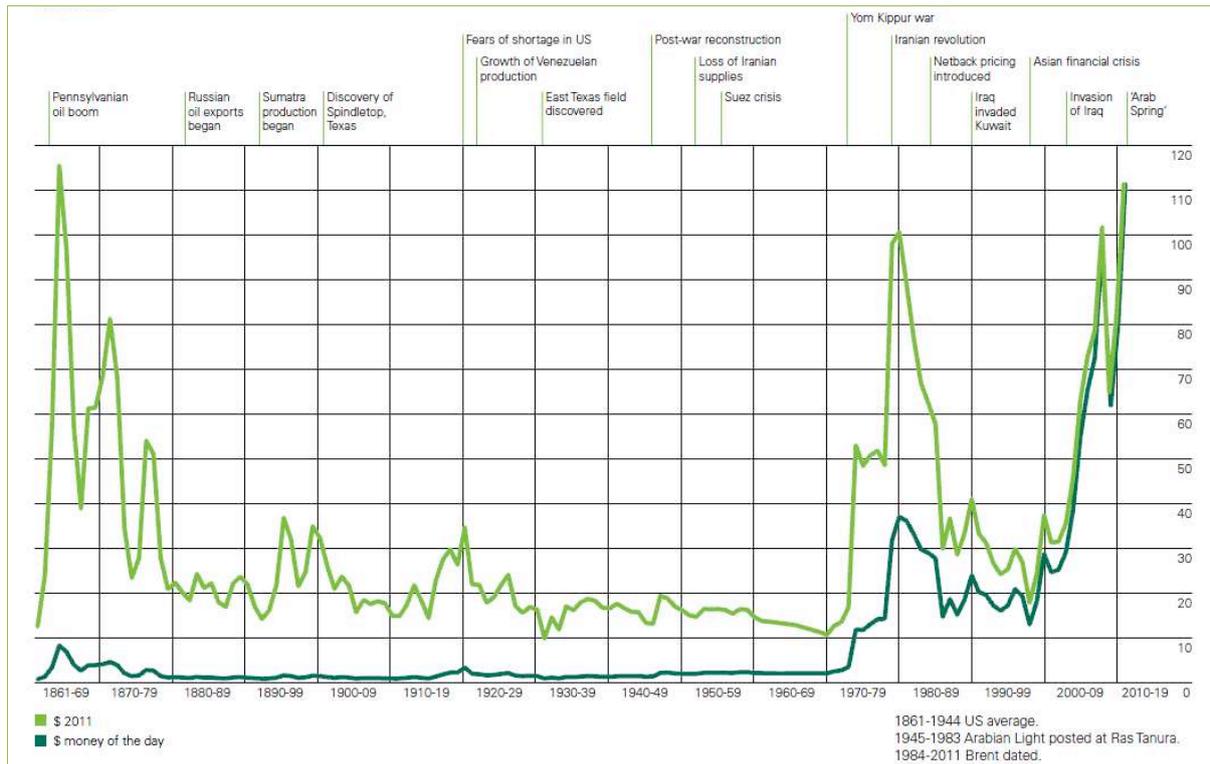
Réalisation : Jérémy Amiot (2012) — Source : CG 82 (2012)

Annexe VIII — Le réseau routier principal de Tarn-et-Garonne



Réalisation : J. Amiot (2012) — Données : CG 82 (2012)

Annexe IX — L'évolution du prix du baril de pétrole brut entre 1861 et 2011



Prix du baril en dollars courants et constants (2011)
 Source : BP (2012)