



**HAL**  
open science

# La desserte de proximité dans les villes petites et moyennes des espaces métropolitains : l'exemple d'intégration de navettes communales au réseau Tisséo

Mylène Delplanque

## ► To cite this version:

Mylène Delplanque. La desserte de proximité dans les villes petites et moyennes des espaces métropolitains : l'exemple d'intégration de navettes communales au réseau Tisséo. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01290201

**HAL Id: dumas-01290201**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01290201>**

Submitted on 4 Apr 2016

**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.

# Rapport de Stage

## La desserte de proximité dans les villes petites et moyennes des espaces métropolitains.

*L'exemple d'intégration de navettes communales au réseau Tisséo.*

Auteure : Mylène DELPLANQUE

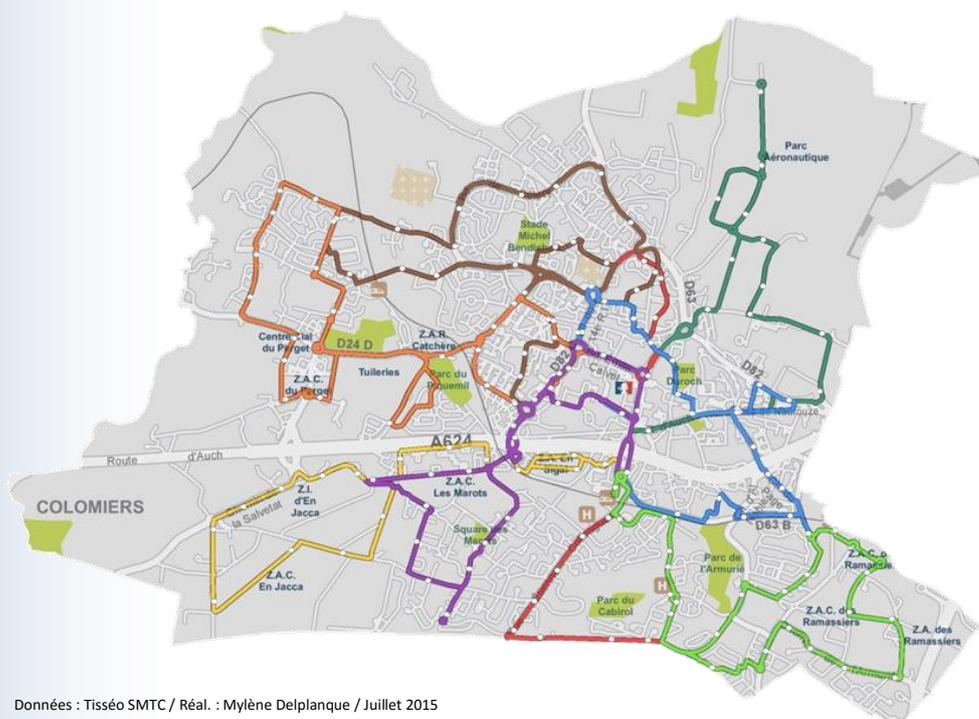
Tuteurs pédagogiques : Madame Stéphanie LIMA,  
*Maître de Conférences en Géographie*

Monsieur Stéphane JAMMES,  
*Directeur des Transports Urbains à la Communauté d'Agglomération de l'Albigeois*

Tutrice de stage : Madame Dominique SALAS,  
*Responsable du service « Etudes et Organisation du Réseau »*

Formation : Master 2 « Ingénierie du Développement des Villes Petites et Moyennes »

Année universitaire : 2014 / 2015



Données : Tisséo SMTC / Réal. : Mylène Delplanque / Juillet 2015

---

## Remerciements

---

Je tiens tout d'abord à remercier les personnes sans qui le stage n'aurait pas été possible : Dominique SALAS, qui m'a accueillie dans le service EOR à Tisséo SMTC avec beaucoup de sympathie, ainsi que les personnes s'occupant de la formation et des stages au sein de l'Université Jean-François Champollion : François TAULELLE ainsi qu'Armelle BOUSQUET.

Merci ensuite à mes enseignants référents, qui m'ont accompagnée tout au long du stage et sur qui j'ai pu compter à tout moment : Stéphanie LIMA et Stéphane JAMMES.

Des remerciements tous particuliers aux personnes qui m'ont supportée durant ces cinq mois de stage et qui m'ont appuyée à chaque étape de travail : Nelly AYFFRE, Camille LE MOULLAC et Florian MAYOL. De grands remerciements également à Nicolas MERLET pour sa formation accélérée sur le logiciel MapInfo, qui m'a permis de me familiariser avec l'environnement de ce SIG.

J'aimerais également avoir une pensée pour les personnes qui m'ont aidée à avancer dans chacune de leur spécialité : Aurélie, Catherine, Claire et Jean-Baptiste du service SIG, Christophe qui s'occupe du PDU, Audrey, qui se consacre à la tarification, Françoise pour les aspects plus administratifs, Matthieu et Quitterie pour le domaine juridique, sans oublier Maxime, qui entretient le matériel informatique, et sans qui l'ordinateur ne fonctionne que lentement.

Enfin, un grand merci aux personnes sans qui l'environnement de travail n'aurait pas été aussi agréable : Catherine, Déborah, Jean-Claude, Nadine, Noémie, Solène, Antoine, Florent, Nathan, Pierre et Sylvain<sup>2</sup>.

---

# Sommaire

---

Remerciements.....	2
Sommaire .....	3
Liste des Sigles .....	4
Introduction .....	5
Partie 1 : L’environnement du stage .....	9
1.1. Tisséo : un Syndicat Mixte de Transport en Commun issu de la délégation de compétence .....	9
1.2. De l’organisation du SMTC à la mise en place d’un réseau maillé de transports en commun.....	19
Partie 2 : L’intégration des navettes : méthodologies et outils pour des enjeux de mobilité, de transport et de desserte de proximité .....	31
2.1. Le sujet du stage : la recherche de solutions pour les navettes communales inscrites dans le PTU toulousain .....	31
2.2. Les mobilités et les transports au cœur des missions proposées .....	35
2.3. Une pluralité de méthodologies et les outils utilisés pour l’intégration des navettes .....	42
Partie 3 : La pertinence du maintien des navettes : solutions juridiques et opérationnelles .....	47
3.1. Les solutions techniques et juridiques pour les navettes non-intégrables au réseau Tisséo .....	47
3.2. L’intégration des navettes : l’exemple de Colomiers .....	51
3.3. Un stage enrichissant et professionnalisant dans le domaine des transports et des mobilités.....	71
Conclusion .....	74
Bibliographie .....	76
Annexes .....	80
Tables des schémas.....	103
Table des tableaux .....	104
Table des cartes .....	105
Table des matières .....	106
Résumé .....	109

---

## Liste des Sigles

---

<b>AdCF</b> : Assemblée des Communautés de France	<b>PTU</b> : Périmètre des Transports Urbains
<b>AO</b> : Autorité Organisatrice	<b>PU</b> : Périmètre Urbain
<b>AO2</b> : Autorité Organisatrice de Second rang	<b>REAL</b> : Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise
<b>AOM</b> : Autorité Organisatrice de la Mobilité	<b>RFF</b> : Réseau Ferré de France
<b>AOT</b> : Autorité Organisatrice des Transports	<b>SEM</b> : Société d'Économie Mixte
<b>AOTU</b> : Autorité Organisatrice des Transports Urbains	<b>SEMVAT</b> : Société d'Économie Mixte des Voyageurs de l'Agglomération Toulousaine
<b>AZF</b> : Azotes Fertilisant	<b>Sicoval</b> : Syndicat Intercommunal pour l'aménagement et le développement des Coteaux et de la Vallée de l'Hers
<b>CAM</b> : Communauté d'Agglomération du Muretain	<b>SIG</b> : Système d'Information Géographique
<b>CCAS</b> : Centre Communal d'Action Sociale	<b>SITPRT</b> : Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine
<b>CD</b> : Conseil Départemental	<b>SIVU</b> : Syndicat Intercommunal à Vocation Unique
<b>CG</b> : Conseil Général	<b>SIVOM</b> : Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple
<b>CS</b> : Conseil Syndical	<b>SMAT</b> : Société de Mobilité de l'Agglomération Toulousaine
<b>CSP</b> : Catégorie Socioprofessionnelle	<b>SMTC</b> : Syndicat Mixte des Transports en Commun
<b>EOR (Service)</b> : Étude et Organisation du Réseau	<b>SNCF</b> : Société Nationale des Chemins de Fer
<b>EPCI</b> : Établissement Public de Coopération Intercommunale	<b>SRADDT</b> : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire
<b>EPIC</b> : Établissement Public à caractère Industriel et Commercial	<b>SRU (Loi)</b> : Solidarité et Renouvellement Urbains
<b>GART</b> : Groupement des Autorités Responsables de Transport	<b>SYTRAL</b> : Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise
<b>IDVPM</b> : Ingénierie du Développement des Villes Petites et Moyennes	<b>TAD</b> : Transport A la Demande
<b>JO</b> : Journal Officiel	<b>TC</b> : Transports en Commun
<b>INSEE</b> : Institut National de la Statistique et des Études Économiques	<b>TCSP</b> : Transport en Commune en Site Propre
<b>LOTI (Loi)</b> : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs	<b>TCU</b> : Transports en Commun Urbains
<b>MAPTAM ou MAPAM (Loi)</b> : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles	<b>TPE</b> : Très Petite Entreprise
<b>NOTRe (Loi)</b> : Nouvelle Organisation Territoriale de la République	<b>VT</b> : Versement Transport
<b>O/D</b> : Origine / Destination	<b>ZA</b> : Zone d'Activités
<b>PAS</b> : Plan Annuel des Services	<b>ZAC</b> : Zone d'Aménagement Concerté
<b>PDU</b> : Plan de Déplacements Urbains	<b>ZI</b> : Zone Industrielle
<b>PLU</b> : Plan Local d'Urbanisme	
<b>PMR</b> : Personne à Mobilité Réduite	

## Introduction

---

La formation que j'ai suivie m'a permis d'appréhender toutes les composantes de l'espace comme l'environnement, l'habitat, les mobilités, l'espace public, le développement économique, les politiques publiques. La licence générale de Géographie et Aménagement du Territoire m'a fait découvrir les enjeux de ces domaines dans différents types de territoires -qu'ils soient ruraux, urbains, périurbains, en milieu littoral, montagneux- en France et ailleurs dans le monde. Ma première année de Master Aménagement, Développement, Environnement a développé plus précisément les thématiques de la gestion de l'environnement, du développement des territoires numériques et des petites et moyennes villes.

À travers les enseignements reçus, un domaine m'est apparu comme particulièrement intéressant : celui des mobilités et des transports. À mon sens, ce champ permet de relier les territoires entre eux, de créer des interactions entre les personnes, et engendre certains modes de vie. Ces derniers peuvent être transformés suite à une modification d'offre en divers modes de transport, ou l'arrivée de transport en commun par exemple. J'ai alors réalisé un mémoire de recherche autour des problématiques de mobilités et de transports dans les banlieues et les premières couronnes d'espaces métropolitains. La particularité des villes petites situées dans des espaces métropolitains est qu'elles étaient « *autrefois relativement indépendantes* » et qu'elles « *sont aujourd'hui imbriquées dans les enjeux de développement de la ville-centre et de l'ensemble urbain* » [CHIGNIER - RIBOULON, 2003]. En effet, ces communes situées dans les confins des espaces métropolitains de grande ville présentent un intérêt particulier à l'heure de la densification des centres villes, car elles concentrent, et concentreront de plus en plus de populations et d'emplois. Il faut donc anticiper les besoins en déplacements qui seront induits par les interactions entre ces entités afin de limiter l'utilisation de l'automobile au profit des transports en commun, du vélo, de la marche à pied et des modes de transport plus récemment développés comme le covoiturage, l'auto-partage, etc.

Dans ce contexte, les petites et moyennes villes d'espaces métropolitains ont des enjeux spécifiques liés à la proximité de grands centres urbains. La ville petite « *agglomère sur son territoire un nombre relativement faible de personnes (physiques ou morales) qui sont sous l'autorité d'un pouvoir constitué* » [ROQUES, 2011]. D'après l'INSEE, les petites villes sont des communes qui rassemblent entre 3 000 et 20 000 habitants et sont « *d'anciens villages rattrapés par le mouvement d'extension des grandes villes, des communes de banlieue, des petits pôles urbains relais de la capitale régionale ou des pôles ruraux rayonnant sur un territoire étendu* » [INSEE, en ligne]. Cette diversité de typologies montre une réelle complexité dans la définition d'autres critères pouvant décrire les villes petites tant les caractéristiques peuvent varier.

La ville moyenne est désignée comme une « *ville occupant [...] une situation intermédiaire entre les métropoles régionales et les petites villes* » [GEORGE, VERGER, 2013]. Afin de définir plus précisément cette typologie de villes, nous pouvons alors nous intéresser à une définition plus effective de la ville moyenne réalisée par l'INSEE. Il désigne ces dernières comme des « *aires urbaines de 20 000 à 100 000 habitants* » [INSEE, *Panorama des villes moyennes*, en ligne]. Dans la région Midi-Pyrénées, elles sont considérées comme des satellites de Toulouse, et permettent une interaction entre les territoires, créant une attractivité économique -et donc résidentielle- et autorisant alors un fort développement régional et de la métropole toulousaine. En parallèle de ce processus, on observe également une concurrence entre les territoires, à l'image de la pluralité de communautés de communes présentes sur le territoire de la métropole toulousaine.

Seulement, à la différence de villes petites et moyennes qui peuvent être la centralité d'un territoire comme Albi, Montauban ou Pamiers, les villes petites et intermédiaires d'espaces métropolitains participent elles à la centralité de manière secondaire. En effet, la plupart de ces espaces métropolisés ont une centralité polynucléaire, où les noyaux de centralité sont dispersés dans le territoire [CIATTONI, VEYRET, 2015]. Michel Bonnet et Patrice Aubertel parlent eux de polycentrisme qui correspond à « *l'émergence de nouveaux centres* » à la périphérie [BONNET, AUBERTEL, 2006]. Même si la ville-centre concentre la grande majorité de cette attractivité, d'autres centres peuvent se retrouver dans la banlieue proche et donc dans des petites et moyennes villes. Ainsi, dans la métropole toulousaine, la concentration d'emplois autour de la zone aéronautique de Blagnac impacte les villes de Blagnac et de Cornebarrieu, mais également la ville moyenne de Colomiers. De même, plus au Sud, la zone d'emploi de Labège est une centralité de l'espace métropolitain. Elles deviennent des centralités par l'installation, tout d'abord, d'une multiplicité d'entreprises, ou d'une entreprise employant des milliers de travailleurs. Ensuite, s'installent des commerces, qui permettent notamment aux employés de se restaurer et de faire leurs courses quotidiennement. En parallèle, des zones d'habitat se déploient autour de ces espaces car elles se trouvent à proximité des services et des emplois.

Cependant, ces processus ne sont pas identifiables pour toutes les villes petites et moyennes d'espaces métropolitains. En effet, le manque d'attractivité économique et commerciale de certaines d'entre elles fait de celles-ci des « villes dortoirs », comme c'est par exemple le cas pour Ramonville-Saint-Agne, au Sud de Toulouse [DELPLANQUE, 2014]. Les enjeux liés à la mobilité dans ces villes petites et moyennes seront alors d'attirer des habitants, mais également des entreprises et commerces, tout en se connectant et en proposant des moyens de transport attractifs vers la ville-centre et vers les différents bassins d'emploi de la métropole.

Dans ma recherche de stage, j'ai donc sollicité des organismes qui me permettraient d'appréhender ces questions de mobilités et de transports au sein de petites ou moyennes villes intégrées dans des métropoles ou des agglomérations. Dans cette optique, j'ai envoyé une demande auprès de Dominique Salas, Responsable du service Etude et Organisation du Réseau (EOR) à Tisséo Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC). Suite à un entretien avec Mme Salas et les deux personnes chargées d'études travaillant dans son service, Nelly Ayffre et Camille Le Moullac, j'ai obtenu une réponse

favorable. Le sujet du stage entraine exactement dans les problématiques que j'espérais aborder : *L'intégration des navettes communales au réseau Tisséo*. En effet, des navettes ont été mises en place dans des communes du Périmètre des Transports Urbains (PTU) qui ont pourtant délégué leur compétence transport à Tisséo SMTC. Cette délégation de compétence -système sur lequel nous reviendrons plus tard- ne permet pourtant pas de redéléguer le transport public aux communes, hormis pour le transport scolaire.

Les missions du stage consistent donc à étudier et analyser de toutes les navettes présentes dans le PTU, mais le travail principal concerne particulièrement l'intégration des navettes de Colomiers, ville moyenne de première couronne de Toulouse. Elle a aujourd'hui huit lignes de bus en fonctionnement à l'intérieur de ses limites. Elles permettent de transporter les habitants des quartiers les plus excentrés vers le centre-ville, mais assurent également une liaison inter-quartiers.

Ce travail d'intégration des navettes communales au réseau Tisséo soulève donc la question de la desserte de proximité de ces transports collectifs dans des systèmes urbains gérés par des AOT. Ces navettes étant créées et maintenues dans une aire urbaine incluant déjà un réseau de transports en commun, on pourra se demander si le maillage du territoire répond réellement aux besoins du territoire. Ainsi, l'objet de ce rapport sera d'analyser si la délégation de la compétence transport vers une AOT est une réponse à toutes les échelles de déplacements de l'agglomération, et notamment intra-communales.

Afin de présenter le contexte, les missions du stage ainsi que les problématiques qui ressortent de ce travail, ce rapport s'établira de façon chronologique afin de rendre la lecture la plus fluide possible. Nous débuterons donc par la présentation de Tisséo SMTC, de sa création, liée aux différentes politiques mises en place, jusqu'à son fonctionnement actuel. Nous reprendrons également le contexte du stage et l'environnement de travail.

La deuxième partie intégrera tout d'abord l'explication des missions et tâches réalisées lors du stage et leurs échéances dans le temps tout en intégrant un éclaircissement scientifique autour des questions de mobilités et de transports. Puis, nous définirons et justifierons les méthodologies et outils employés, ainsi que les premières tâches réalisées autour du recensement des navettes communales.

Dans un dernier temps, nous analyserons les résultats de la mission avec une description explicite du travail effectué. Nous décrirons les solutions juridiques et opérationnelles trouvées afin d'établir une catégorisation des navettes en fonction de divers critères.

Pour commencer, je vais revenir sur le vocabulaire technique utilisé dans la structure d'accueil. Les **mobilités douces**, notion très employée dans l'univers géographique, seront nommées ici **modes actifs**, qui permet une valorisation des mobilités réalisées avec comme seul moteur le corps humain.

Pour le champ lexical lié aux transports collectifs, il faut savoir qu'un déplacement peut également être appelé un **voyage**. Une **cadence** ou un **cadencement** d'une ligne désigne une fréquence de passage régulière à un arrêt, et qu'une **course** est définie comme un départ de bus. Par exemple, on parlera de la course de 9h. Ensuite, une ligne est déterminée par son **offre**, elle-même désignée par sa fréquence de passage, son tracé, son

**amplitude** horaire (différence entre l'heure de la dernière course et la première). Enfin, lors d'une modification et une suppression d'offre, on analysera les **pénalités** engendrées : les personnes qui étaient desservies avant et qui ne le seront plus, ou bien l'apparition d'une **rupture de charge** (correspondance entre deux modes de transport, voire entre deux lignes de bus).

De plus, lors de la lecture, vous pourrez observer que j'écris souvent à la première personne du singulier, mais également parfois, à la première personne du pluriel. Dans ce cas, ce « nous » concerne un travail effectué en compagnie d'une des personnes chargées d'études ou de ma responsable de stage.

---

## Partie 1 : L'environnement du stage

---

*Cette première partie a pour objectif de définir le contexte du stage ainsi qu'approfondir la thématique du sujet et les questionnements qui ressortent des missions confiées. Dans ce cadre, nous allons tout d'abord tenter de comprendre le contexte dans lequel Tisséo SMTC a pu être créé. Cette partie -non exhaustive concernant l'évolution des politiques concernées- reprendra l'historique de l'intercommunalité et de la gestion de la compétence transport mais également l'historique de la structure et son mode de financement.*

*Ensuite, nous étudierons l'organisation actuelle du Syndicat Mixte. Nous regarderons alors l'organigramme de la structure ainsi que le mode de fonctionnement interne à l'établissement pour enfin présenter le service dans lequel j'ai effectué mon stage.*

*Nous terminerons ce chapitre par l'explication et le développement des missions et tâches à faire autour de l'« intégration des navettes communales » et les questionnements et la problématique soulevés par cette thématique.*

### 1.1. Tisséo : un Syndicat Mixte de Transport en Commun issu de la délégation de compétence

---

*La possibilité de créer une Autorité Organisatrice des Transport (AOT) et de déléguer ses compétences pour une collectivité a été initiée au travers de plusieurs lois et textes juridiques. Cette partie a pour objectif d'établir le cadre juridique qui a permis à Tisséo SMTC d'être constitué. Afin d'expliquer le contexte dans lequel s'inscrit la création de Tisséo SMTC, il convient tout d'abord de s'intéresser à l'historique de l'intercommunalité et de la compétence transport en France.*

#### 1.1.1. Les transports et les établissements publics dans les textes juridiques

En effet, Tisséo, en tant que Syndicat Mixte est une intercommunalité dont les entités adhérentes ont transféré leur compétence transport. Le tableau ci-dessous permet de résumer la situation des syndicats intercommunaux et mixtes en France [cf. Tableau 1].

## Partie 1 : L'environnement du stage

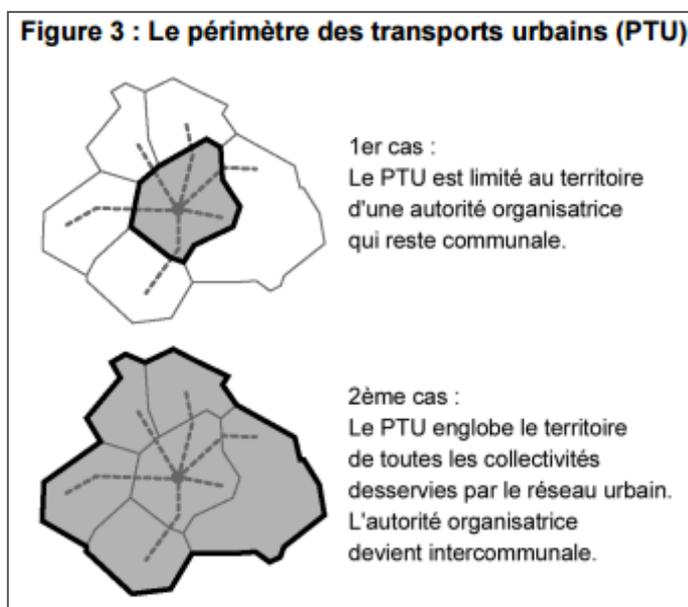
Syndicats intercommunaux, regroupement de communes		Syndicats mixtes (SM), regroupement de différents types de personne moral de droit public		
SIVU	SIVOM	SM fermé	SM ouvert	
Syndicat intercommunal à vocation unique	Syndicat intercommunal à vocations multiples	SM de « droit commun »	SM ouvert « classique »	SM de transport de type SRU
<i>Une seule compétence qui peut être relative aux transports urbains</i>	<i>Plusieurs compétences dont une peut être relative aux transports urbains</i>	<i>Composé de commune(s) et/ou d'EPCI. Peut avoir une compétence relative aux transports urbains</i>	<i>Regroupe des coll. territoriales et d'autres personnes morales de droit public. Peut avoir une compétence relative aux transports urbains</i>	<i>Composé uniquement d'AOT. Compétences relatives aux transports urbains et/ou non urbains (Structure dédiée aux transports)</i>
De 28% des AOTU en 1999 (57 réseaux) à 7% en 2008 (19 réseaux)	De 5% des AOTU en 1999 (11 réseaux) à 1% en 2008 (3 réseaux)	De 5% des AOTU en 1999 (10 réseaux) à 10% des AOTU en 2008 (27 réseaux)		Création en 2000. 7 SM SRU en 2008; 11 en 2010.

**Tableau 1 : Les différentes formes de syndicats intercommunaux et syndicats mixtes**

Source : RICHER Cyprien, HASIAK Sophie et JOUVE Nicolas, 2001

Les premières intercommunalités ont vu le jour en 1837 sous forme d'« Ententes intercommunales » et avaient pour vocation de gérer les biens des individus. Les SIVU (Syndicats Intercommunaux à Vocation Unique) sont ensuite apparus en 1890 et permettaient la gestion de différents domaines « techniques » tels que l'eau ou l'électricité. Ils n'étaient dédiés qu'à une seule compétence. Ce n'est que plus tard que les premiers SIVU destinés aux transports publics apparaissent, et avec eux est introduite la notion de PU (Périmètre Urbain) en 1949 afin de pouvoir créer des réseaux dont les frontières sont calquées sur les territoires bâtis et non aux simples limites des communes [MENERAULT, 2005].

En 1959, les SIVOM (Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple) permettent à des intercommunalités de gérer plusieurs compétences. Sept années plus tard, la loi de Création des Communautés Urbaines oblige ces institutions à avoir 12 compétences, dont les « transports urbains de voyageurs ».



**Schéma 1: Le Périmètres des Transports Urbains suite à la circulaire de 1974**

Source : MENERAULT Philippe, 2005

Le PU devient le PTU en 1974. Selon l'Article L. 1231-4 du Code des Transports, le PTU est « le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser le transport public de personne » [Legifrance, en ligne]. Comme le montre le schéma ci-contre [cf. Schéma 1], lors de la

création d'un PTU, l'AO (Autorité Organisatrice) peut soit, rester communale, soit englober la totalité du réseau de transports collectifs urbains. Dans le premier cas, des accords devront être passés entre les communes non inscrites dans le PTU et l'autorité organisant les transports.

Dans un contexte de décentralisation, qui a permis de « *transférer les compétences administratives de l'Etat vers d'autres entités* » [Vie Publique, En ligne], la loi LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) de 1982 a établi un partage des compétences entre les différentes entités administratives existantes en France : la commune et ses groupements, les départements, les régions et l'État. Elle introduit également la notion d'AO dans le champ des transports. Une AOT (Autorité Organisatrice des Transports) a pour mission d' « *organiser le transport public, créer des dessertes, choisir des modes de gestion et des modes techniques d'exploitation des services, établir une tarification conventionnée avec les transporteurs* » et « *réaliser et gérer les infrastructures et tous les équipements affectés au transport* » [GART et AdCF, 2013]. Les AOTU (Autorité Organisatrice des Transports Urbains) observent les mêmes missions mais sur un territoire spécifique : le PTU. Cette loi de 1982 introduit également l'outil du PDU (Plan de Déplacements Urbains). Il permet de prolonger les plans de circulation mis en place précédemment, tout en renforçant la dynamique intercommunale [MENERAULT, 2005]. Ils s'étendent au-delà de la problématique des transports en commun et dictent aux intercommunalités de réaliser des schémas sur l'ensemble des déplacements, quelque soit le moyen de transport. Ainsi, il faut tenir compte des voies destinées à l'automobile, celles pour le transport en commun, pour des modes lourds (comme le métro ou le tramway) ou pour les modes actifs (marche à pied, vélo, etc.).

La loi Chevènement de 1999 fait émerger plusieurs AOTU communautaires. Elles sont des « *institutions dotées de compétences polyvalentes et mieux à même de concevoir des politiques de déplacements s'articulant avec les dynamiques d'urbanisation* » [AdCF, 2010]. L'AOTU peut prendre plusieurs formes : elle peut être une commune, une intercommunalité ou bien une institution dont les adhérents ont transféré leur compétence transport, comme les SIVU, SIVOM que l'on a vu précédemment, ou bien encore sous la forme de Syndicat Mixte par exemple.

Cette dernière typologie d'établissement public a été introduite en 1935 et permet, d'après l'Article L 5721-2 du code général des collectivités territoriales, à des entités de différentes natures (une commune, un département, un EPCI, une chambre de commerce, etc.) de s'associer [Legifrance, En ligne]. On distingue alors les « *Syndicats Mixtes ouverts* », qui peuvent être une commune, un EPCI (Établissement Public de Coopération Intercommunale) ou tout autre organisme de droit public, des « *Syndicats Mixtes fermés* » qui ne peuvent rassembler que des EPCI et communes.

La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain), votée en 2000, « *s'inscrit dans une démarche de renforcement de la cohérence spatiale et intersectorielle des collectivités locales* » [RICHER, HASIAK et JOUVE, 2011]. Elle crée une nouvelle forme de Syndicat mixte dédié aux transports, permettant de regrouper plusieurs AOT [cf. Tableau 1].

Ce système complexe d'acteurs autour de la gestion des mobilités et des transports permet de répartir les missions de chaque organe administratif en matière de mobilités et de

transports. Afin de clarifier cette gestion, le GART et l'AdCF ont réalisé un tableau synthétisant les compétences de chacun [cf. Tableau 2].

On observe que la répartition des tâches s'effectue en fonction de l'échelle d'action : les compétences sont quasi identiques pour chacune, sauf que l'échelle d'action est modifiée pour chacune d'entre elles. Cette répartition permet d'assurer des projets cohérents en fonction de l'échelle de déplacement. En effet, un déplacement qui sera de niveau national sera géré par un organisme national, un déplacement régional par une région, et ainsi de suite.

À l'heure de l'accroissement des aires urbaines, ce système peut être remis en question puisque l'étalement des plus grandes agglomérations fait que les frontières de ces dernières se rapprochent des limites départementales. Dans ce contexte, il est nécessaire d'anticiper les besoins de demain et trouver de nouvelles formes de déplacement et d'interopérabilité entre les différents modes et opérateurs de transport. Par exemple, le REAL (Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise) optimise cette intermodalité au sein de la Région Rhône-Alpes. Ce système « interinstitutionnel » regroupe une multiplicité d'institutions : « le SYTRAL (*Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise*), la Région Rhône-Alpes, les Conseils Généraux du Rhône, de l'Isère et de l'Ain les Conseils généraux du Rhône, de l'Isère et de l'Ain ; la communauté urbaine du Grand Lyon, la communauté d'agglomération de Saint-Étienne ; plusieurs autres intercommunalités de l'aire métropolitaine ; la SNCF (*Société Nationale des Chemins de Fer*), en tant que transporteur sur le réseau ferré et gestionnaire des bâtiments ; RFF (*Réseau Ferré de France*) en tant que propriétaire du réseau ferré » [ARAB, IDT et LEFEUVRE, 2015]. L'objectif est de faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de transport, chacun gardant ses compétences. Le travail réalisé dans le cadre de REAL tourne donc autour d'une mise en place d'une tarification commune, de pôles d'échanges facilitant les ruptures de charge, réflexion autour du cadencement des lignes ferroviaires, etc. Cette initiative interinstitutionnelle permet donc de faciliter l'usage des transports en commun à différentes échelles. Néanmoins, la présence de plusieurs « décideurs » ne formant pas une entité à part entière peut remettre en cause le système car cela peut engendrer un jeu de pouvoirs entre les différents acteurs.

Dans la métropole toulousaine, la billettique électronique utilisée sur le réseau Tisséo permet déjà de contenir des abonnements à d'autres réseaux de transports sur la carte comme la SNCF, le réseau départemental, le réseau de bus albigeois ou VélôToulouse. Cette interopérabilité ainsi que la réflexion autour des pôles d'échanges facilitant d'intermodalité permet de faciliter l'accès aux différents réseaux de mobilité et, de fait, les déplacements des usagers.

## RÉPARTITION DES COMPÉTENCES EN MATIÈRE DE GESTION DES MOBILITÉS

	Transports en commun	Tarifification, intermodalité	Documents de planification	Voirie et infrastructure	Stationnement	Management de la mobilité	Promotion des modes actifs	Transport et livraison de marchandises	Sécurité routière
Collectivité non AOTU			<ul style="list-style-type: none"> <li>• PLU en compatibilité avec le POU le cas échéant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtrise d'ouvrage de la voirie locale : police de la conservation</li> <li>• Police de la circulation sur l'ensemble du réseau viaire</li> <li>• Gestion de la circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Édition de normes dans les PLU</li> <li>• Aménagements sur voirie, récupération d'une partie du produit des amendes et des recettes du stationnement payant de surface</li> <li>• Police du stationnement en lien avec les services de police et de gendarmerie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Écomobilité des scolaires (pédibus)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de pistes cyclables sur les voies communales</li> <li>• Services de type VLS</li> <li>• Zones piétonnes</li> <li>• Stationnement des vélos sur foncier communal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Police de stationnement sur voirie et police de la circulation</li> <li>• Article 12 des PLU (aires de livraisons privées)</li> <li>• Espaces logistiques urbains (type CDU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Police de circulation, prévention routière en lien avec les services de police et de gendarmerie</li> </ul>
AOTU	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transports collectifs urbains, organisation de services réguliers et à la demande</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifification – réseaux urbains</li> <li>• Centrales de mobilité : conseil et information multimodale (agglomérations de plus de 100 000 habitants)</li> <li>• Coopération intermodale et tarifaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PDU obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voirie communale</li> <li>• Voirie d'intérêt communautaire</li> <li>• Voirie communautaire (communautés urbaines et métropoles uniquement)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pôles d'échanges d'intérêt communautaire</li> <li>• Parcs de stationnement hors voirie (communautés urbaines uniquement)</li> <li>• Mise à disposition de places de stationnement dédiées à l'autopartage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incitation à la mise en place de plans de déplacements d'établissement ou de zone d'activités (PDE, PDA et PDIE)</li> <li>• Écomobilité des scolaires (pédibus)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Possibilité d'élaborer un schéma directeur cyclable</li> <li>• Aménagement de pistes cyclables d'intérêt communautaire</li> <li>• Nouveaux services à la mobilité (type VLS)</li> <li>• Stationnement des vélos sur foncier communautaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmonisation des horaires</li> <li>• Article 12 des PLU</li> <li>• Zones logistiques, portuaires et aéroportuaires d'intérêt communautaire</li> <li>• Espaces logistiques urbains de type centre de distribution urbain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Volet sécurité routière du PDU</li> </ul>
Département (conseils généraux)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transports collectifs interurbains (réguliers et TAO)</li> <li>• Transport scolaire hors PTU</li> <li>• Construction et gestion des gares routières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifification – réseaux départementaux</li> <li>• Coopération intermodale et tarifaire</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voirie départementale</li> <li>• Gestion de la circulation sur voirie départementale</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Écomobilité des scolaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de véloroutes, voies vertes et pistes cyclables sur voirie départementale</li> <li>• Possibilité d'élaborer un schéma départemental des itinéraires cyclables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zones logistiques, portuaires et aéroportuaires départementales</li> <li>• Ports et aéroports décentralisés</li> <li>• Contribution au développement d'opérateurs ferroviaires de proximité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévention routière</li> </ul>
Région (conseils régionaux)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organisation du transport d'intérêt régional (TER : trains et cars)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifification des réseaux TER sous contrainte des tarifications nationales</li> <li>• Coopération intermodale et tarifaire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Élaboration des schémas régionaux des infrastructures et des transports (SRIT)</li> <li>• Volet « transport » des schémas climat air énergie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Financement de l'infrastructure ferroviaire via les plans rail et les contrats de plan État-région</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incitation à la mise en place de PDE en liaison avec l'AOTU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Financement de parcs vélos en gare TER</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ports et aéroports décentralisés</li> <li>• Volet « fret » du SRIT</li> <li>• Volet « fret » du plan rail</li> <li>• Contribution au développement d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFF)</li> </ul>	
État	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trains d'équilibre du territoire (à la charge des DREAL)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Financement de l'infrastructure ferroviaire via les plans rail et les contrats de plan État-région</li> <li>• Actions des directions interdépartementales des routes (DIR)</li> <li>• Action des directions départementales des territoires (DDT) sur les axes relevant encore de la maîtrise d'ouvrage de l'État</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Services de l'État (régime pénal de l'infraction aux règles de stationnement)</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Services de l'État compétents, police et gendarmerie</li> </ul>
Établissements publics opérateurs de transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SNCF et autres opérateurs interrégionaux</li> <li>• Gestionnaire de l'infrastructure (attribution de sillons)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SNCF et autres opérateurs privés périurbains et interurbains</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sociétés d'économie mixte pour le compte des communes et des AOTU (parcs hors voirie)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Associations locales</li> <li>• Opérateurs privés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réseau ferré de France (attribution de sillons)</li> <li>• Aéroports non décentralisés</li> <li>• Grands ports maritimes (hors réseau ferré national pour le fret) et autres OFF</li> </ul>	

Tableau 2 : Répartition des compétences en matière de gestion des mobilités

Source : Etude partenariale du GART et de l'AdCF, 2013

## 1.1.2. Historique de Tisséo et intercommunalités adhérentes

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun toulousain, créé en 1972, a tout d'abord confié l'exploitation à la Société d'Economie Mixte des Voyageurs de l'Agglomération Toulousaine (SEMVAT). En effet, le Syndicat Mixte, en tant qu'AOT, a ici le rôle de la gestion des transports en commun, et la SEMVAT un rôle d'exploitation du réseau. C'est sous l'égide de cette SEM (Société d'Economie Mixte) qu'est mise en service en 1993 la ligne A du métro [*MidiMobilités*, 2014, en ligne].

Suite à l'explosion d'AZF (AZotes Fertilisant) le 21 septembre 2001, le parc de bus est entièrement dégradé et l'organisme crée alors la marque Tisséo en 2002. Elle regroupe alors trois entités distinctes.

La première, la SMAT (Société de Mobilité de l'Agglomération Toulousaine, et avant 2010, Société du Métro de l'Agglomération Toulousaine) possède « *la mission de maîtrise d'ouvrage déléguée pour la réalisation d'ouvrages et équipements nécessaires au développement du réseau de transports en commun en site propre de l'agglomération toulousaine* » [*Tisséo*, en ligne]. C'est une SEM dont le capital est détenu par trois entités : Tisséo SMTC, les EPCI membres et la Caisse des Dépôts et Consignations, le Crédit Local de France et la Caisse d'Épargne de Midi-Pyrénées.

Une SEM présente « pour les communes l'avantage des sociétés anonymes de droit commercial [...] et ne sont pas soumises aux règles du droit public souvent contraignantes » [*MERLIN, CHOAY, 2010*]. Elle doit comprendre sept adhérents minimum, dont la majorité doit être de droit public. Les champs d'intervention de ces organismes sont larges : aménagement, construction, exploitation de SPIC (Services Publics à caractère Industriel ou Commercial), activités d'intérêt général, etc. [*Collectivités Locales*, en ligne].

Ensuite, il existe Tisséo - EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial). Il gère l'exploitation commerciale sous forme de Régie de transports. Selon l'Article L1221-7, « *une régie de transports a pour objet d'exploiter des services de transports publics de personnes, qu'ils soient urbains ou routiers non urbains, et, à titre accessoire, toutes activités de transports ou connexes à celui-ci, effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice* » [*Legifrance*, En ligne]. L'EPIC gère donc le fonctionnement et l'exploitation du réseau au quotidien.

Pour finir, il y a la structure qui m'accueille pour le stage : Tisséo SMTC. C'est l'AOTU qui assure la gestion des transports sur le PTU toulousain. Différentes intercommunalités lui ont délégué la compétence transport, ayant ainsi chacune des représentants [cf. Carte 1] :

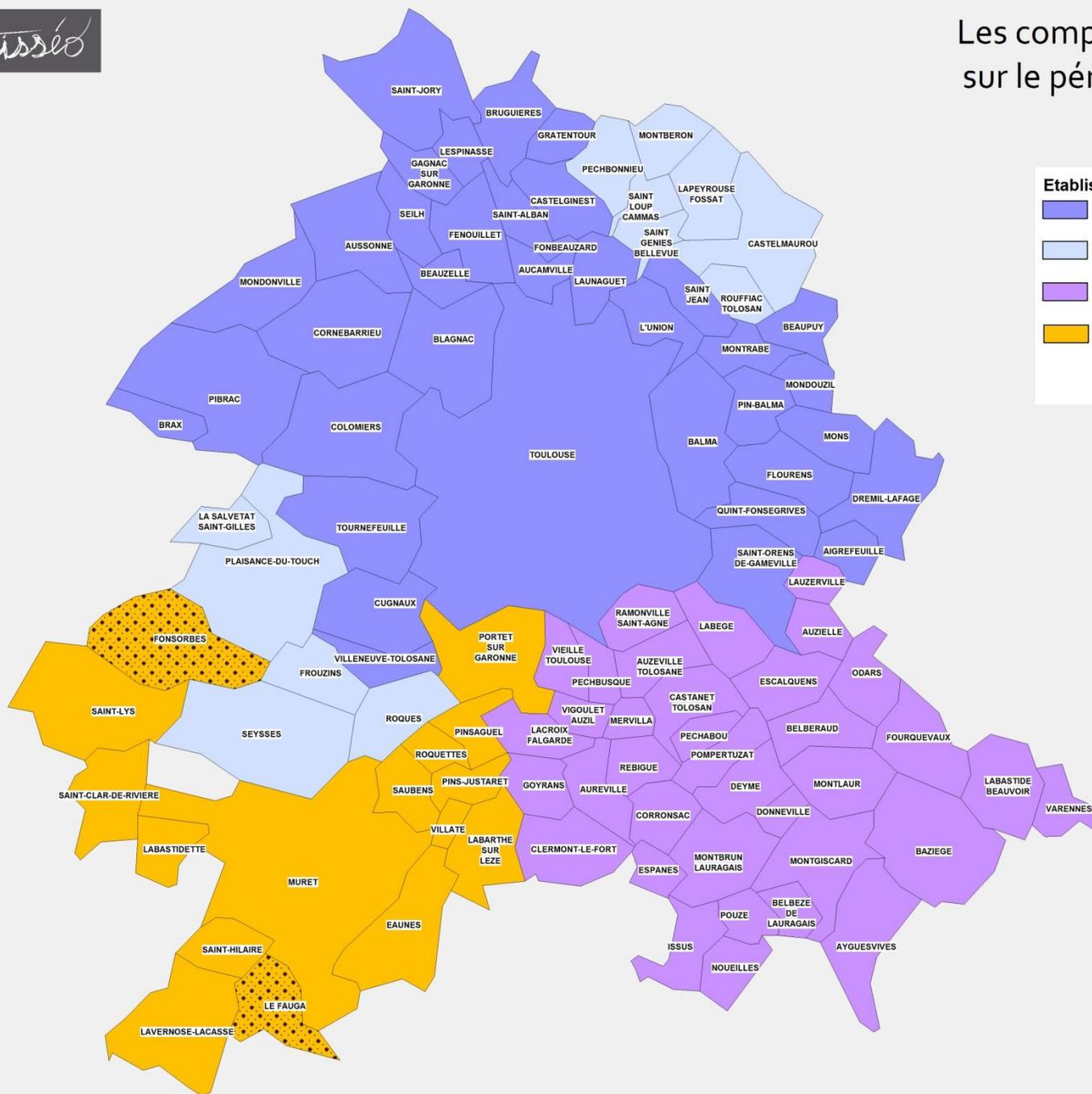
- Toulouse Métropole, qui compte 37 communes et 725 000 habitants, 14 élus ;
- le Sicoval (Syndicat Intercommunal pour l'aménagement et le développement des Coteaux et de la Vallée de l'Hers), qui regroupe 36 communes et 67 000 habitants, 2 élus ;
- le SITPRT (Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine), dont 12 communes étaient adhérentes en 2015, 2 élus ;

- la CAM (Communauté d'Agglomération du Muretain) regroupant 16 communes et 89 000 habitants, 2 élus.

Le PTU toulousain englobe aujourd'hui 101 communes et plus de 950 000 habitants sur une surface de 1 047 km<sup>2</sup>. Mis à part l'Ile-de-France, c'est le PTU le plus étendu de France.

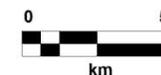
La partie majeure des missions réalisées concerne le territoire de la commune de Colomiers. Elle est comprise dans Toulouse Métropole et se situe à l'Ouest de la ville-centre. La maire de la commune, Madame Traval-Michelet est une des quatorze représentants de l'EPCI au sein du Comité Syndical de Tisséo SMTC.

# Les composantes territoriales du SMTC sur le périmètre des transports urbains



## Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI)

- Communauté Urbaine Toulouse Métropole (CUTM)  
37 communes
- Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SITPRT)  
12 communes
- Communauté d'Agglomération du Sud-Est Toulousain (SICOVAL)  
36 communes
- Communauté d'Agglomération du Muretain (CAM)  
16 communes
- Fonsorbes et Le Fauga ont intégré la CAM au 01-01-2014 mais pas encore officiellement le PTU



Carte 1 : Périmètre des Transports Urbains toulousain

Source : Tisséo SMTC

### 1.1.3. Les financements et partenariats du SMTC

Le budget annuel de Tisséo est d'environ 570 millions d'euros pour l'année 2014. Celui-ci sert au fonctionnement du réseau pour 74% du budget (exploitation du réseau par l'EPIC), mais également à l'investissement dans le réseau pour le reste du budget (optimisation et développement) [cf. Schéma 2].

La tarification des transports, « *établissement des prix auxquels sont facturés les biens ou services* » [MERLIN, CHOAY, 2010], au sein de la métropole toulousaine est inférieure aux coûts de fonctionnement et d'exploitation du réseau de transport, comme beaucoup de réseaux de transports publics en France. Ce système rapporte donc un budget largement inférieur aux coûts d'exploitation, puisque la recette de ces produits représente environ 13% du budget global. Cela entraîne donc des coûts supplémentaires pour la collectivité.

Les intercommunalités délégataires participent également au budget annuel de Tisséo en fonction de leur poids dans le syndicat. Ainsi, en 2014, Tisséo SMTC recevait une enveloppe de 102 millions d'euros des EPCI adhérents. Toulouse Métropole finance les transports publics pour 100 millions d'euros, le Sicoval pour 1 million, le SITPRT pour quelques milliers et le Muretain pour 1 million d'euros.



Schéma 2 : Financements de Tisséo SMTC

Source : Tisséo SMTC

Tisséo SMTC reçoit également des subventions provenant des institutions nationales et européennes dans le cadre de projets de même échelle. On pense notamment aux projets liés au Grenelle<sup>1</sup>, ainsi que le programme européen de l'EPCI en matière de transports. Ce sont donc des apports plus ponctuels et qui ne concernent que certains projets.

Afin que les entreprises participent au développement des transports publics, le Versement Transport (VT) a été initié dès 1971 pour Paris et sa première couronne, en 1973 pour les PU ayant plus de 300 000 habitants, puis en 1974, ce seuil passe à 100 000 habitants. [MENERAULT, 2005]. Aujourd'hui, l'AOTU peut choisir de l'instituer dans les PTU de plus de 10 000 habitants. Le versement transport est un « *impôt assis sur la masse salariale des sociétés publiques et privées de plus de 9 salariés et destiné à concourir au financement du transport urbain de voyageurs* » [...] et « *ne peut être institué que dans les communes de plus de 10 000 habitants* » [MERLIN, CHOAY, 2010]. Son taux est variable

<sup>1</sup> Grenelle de l'Environnement : rencontre entre différentes entités en 2007 (État, collectivités locales, entreprises, syndicats, ONG) réparties dans diverses thématiques. L'objectif est d'élaborer des plans d'action en faveur de la préservation de l'Environnement, puis de les mettre concrètement en œuvre [Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 28 décembre 2012, en ligne].

en fonction de la population du PTU. Pour Tisséo SMTC, ce VT représente 2% : 1,75% car c'est un EPCI de plus de 100 000 habitants ayant un réalisé un « *transport collectif en mode routier ou guidé* » [Legifrance, en ligne], majoré de 0.05% car c'est une communauté urbaine, auxquels s'ajoutent 0.2% car le PTU comprend une commune classée touristique. Cela représente environ 230 millions d'euros, soit 40,3% du budget global.

Cependant, le 9 juin 2015, le Premier Ministre a annoncé une mesure en faveur des TPE (Très Petite Entreprises) influençant cette participation aux transports publics. En effet, d'après Manuel Valls, le seuil du règlement du VT sera bientôt élevé à 11 salariés. Sur l'ensemble des 7 milliards d'euros que rapportaient la hausse du seuil de participation au VT coûtera alors 500 millions [VIENNET, En ligne] pour l'ensemble des AOT françaises. Pour Tisséo SMTC, la perte est estimée à 2,8 millions d'euros [EMERY, 18/06/2015, en ligne]. Cette mesure pourrait alors entraîner un large déséquilibre budgétaire pour les AOT incluant une large proportion de TPE par rapport aux autres typologies d'entreprises.

Cette annonce engendre des conséquences directes sur le développement du réseau Tisséo. En effet, pour combler cette diminution de budget à venir, les services optimisent au maximum le réseau, créant ainsi certains mécontentements au niveau des usagers. On pourra penser à la suppression de certaines courses avec de très faibles volumes de fréquentation, etc.

Pour finir, afin que le budget soit équilibré, Tisséo SMTC peut être amené à faire des emprunts pour l'investissement, dont l'amortissement se fera sur plusieurs années. Lors des années suivantes, ce budget passera dans la section « fonctionnement » puisque le remboursement de la dette sera obligatoire. C'est cet emprunt qui permettra à Tisséo de compléter le budget afin de ne pas être déficitaire.

Comme on peut le voir sur le schéma 3, le VT ne suffit plus à couvrir les dépenses en charge d'exploitation et l'emprunt que peut réaliser Tisséo SMTC est au maximum. Or, il a pour volonté la mise en place de nouveaux projets coûteux pour l'avenir (troisième ligne de métro, aérotram, etc.).

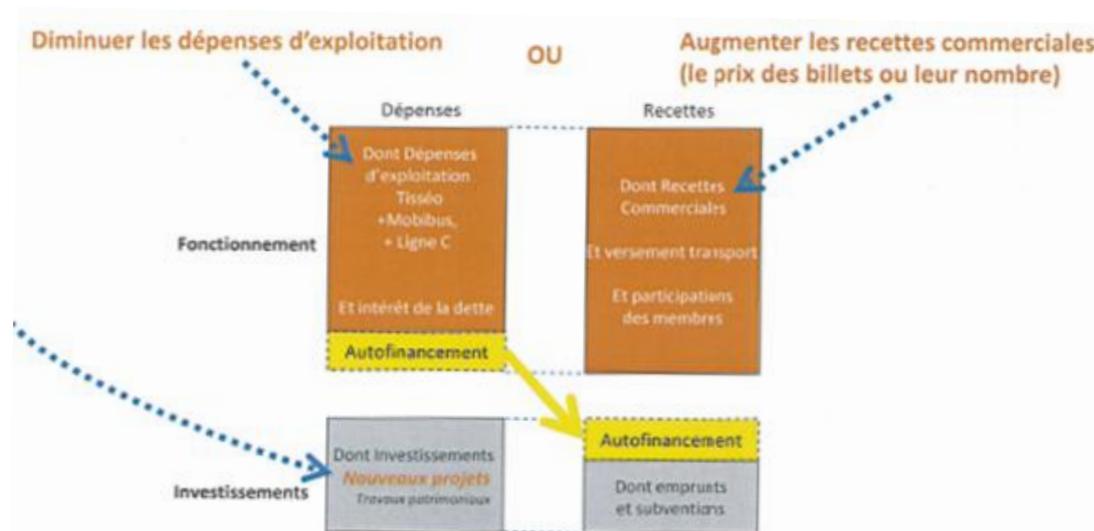


Schéma 3 : Economies et recettes à développer pour Tisséo SMTC

Source : Tisséo SMTC

Ainsi, l'EPCI cherche à trouver des possibilités de s'autofinancer en économisant et en augmentant les recettes [cf. Schéma 3]. Cela engendre donc des réflexions au niveau de l'optimisation du réseau de bus, ainsi que l'étude d'une nouvelle tarification pour les titres de transport.

## **1.2. De l'organisation du SMTC à la mise en place d'un réseau maillé de transports en commun**

---

*L'environnement du stage est important à cerner afin de se situer dans l'organisation de la collectivité, mais aussi pour comprendre le fonctionnement de la structure et celui du service dans lequel j'ai effectué mon stage. De plus, il est également primordial de comprendre le réseau Tisséo afin de connaître le système de transport en place dans les territoires sur lesquels je travaille.*

### **1.2.1. Une organisation de la structure en évolution**

Tisséo est donc un Syndicat mixte « fermé », qui intègre seulement des EPCI. À l'origine, il était composé d'EPCI et du CG31 (Conseil Général), devenu aujourd'hui CD31 (Conseil Départemental), qui a quitté le Syndicat Mixte. En intégrant les différentes intercommunalités, soit les AOT de chaque territoire, le SMTC a donc un rôle d'AOTU.

En tant que telle, Tisséo SMTC est en charge des transports collectifs urbains, mais aussi de toutes les problématiques liées aux mobilités et déplacements dans le territoire du PTU. En effet, comme on peut le voir dans le tableau 2, il est également compétent en matière de stationnement (au travers des pôles d'échanges notamment) et de promotion des modes actifs.

Il doit également s'intéresser à la voirie et aux infrastructures. En effet, la mise en place d'un service de transport peut demander la réfection de voirie ou encore la mise à niveau en terme d'accessibilité aux bus. Dans ce cadre, Tisséo SMTC n'effectue pas lui-même les travaux, mais ce sont les communes qui vont prendre ces constructions en charge car ce sont elles qui ont la compétence voirie.

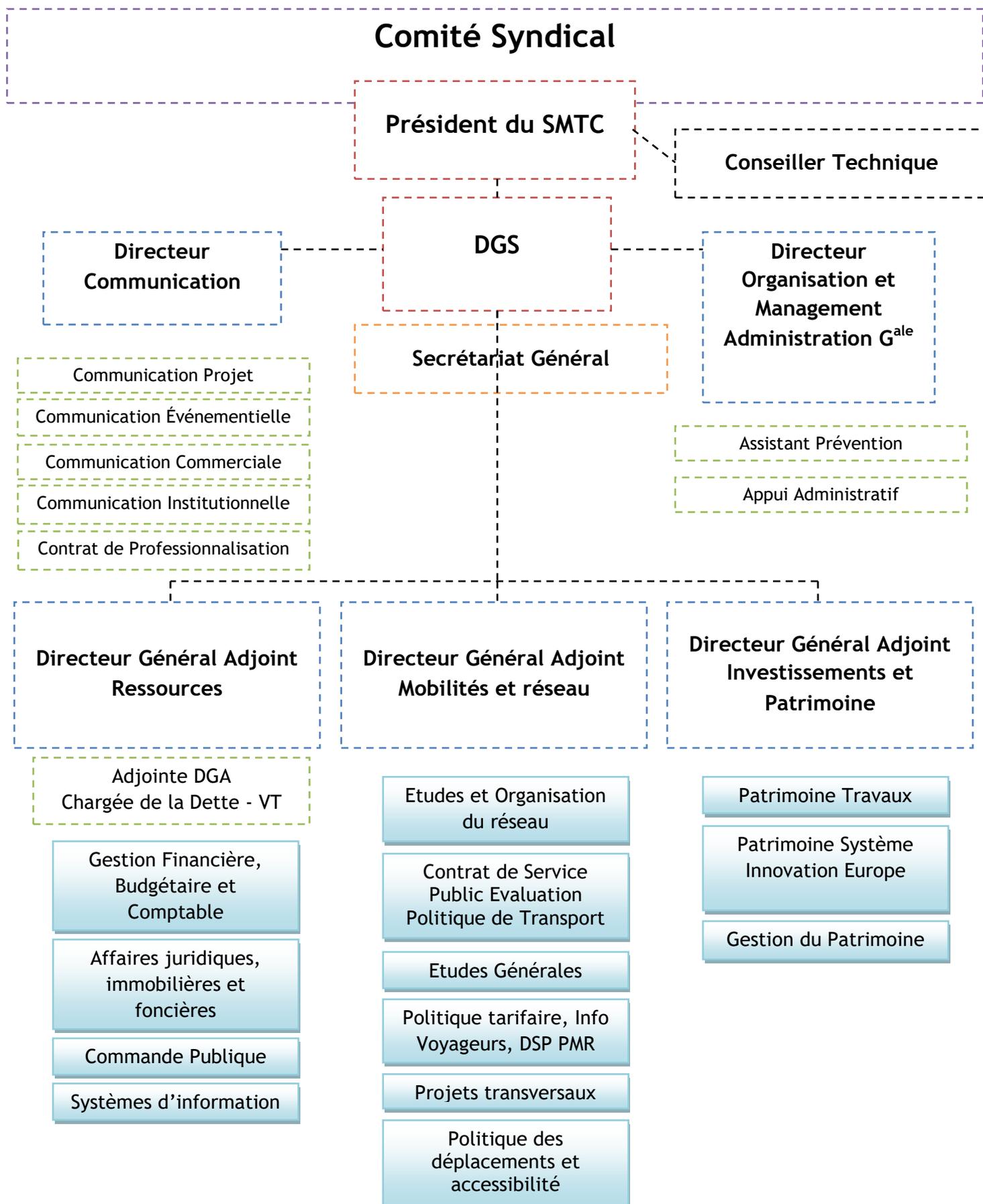
Même s'il ne gère pas lui-même l'ensemble de ces volets, il doit néanmoins s'assurer de la cohérence du territoire et de la rationalisation des questions de déplacements. En parallèle, il doit aussi s'assurer d'une cohérence entre l'urbanisme et les transports. En effet, afin d'assurer une réponse aux besoins liés au développement de l'urbanisme dans certains territoires, il est important que les transports en commun soient compris dans la réflexion de l'aménagement en cours et à venir sur un espace donné. Dans la logique inversement parallèle, il faut également que les projets d'urbanisme tiennent compte du développement des transports collectifs. Le Syndicat Mixte est également en charge de la mise en place et du renouvellement du PDU (Plan de Déplacements Urbain). Ce PDU établit un diagnostic actuel des mobilités dans la métropole (trafic routier, parts

modales, report modal, etc.) et déploie des objectifs liés à ces thématiques afin que le territoire dans sa globalité converge vers de mêmes ambitions.

L'organigramme du SMTC est très complexe, puisque d'un côté, nous avons le Conseil Syndical, qui regroupe les élus de chaque territoire, puis, nous avons toute la filière « opérationnelle ». Cette dernière étant en train d'être réétudiée, il est compliqué de déterminer avec précision la place de chacun dans cette hiérarchie en transition. Les élections municipales de 2014 ont modifié la structure de Tisséo SMTC car les représentants de certains EPCI ont changé. Nous allons donc revenir sur l'organisation de Tisséo SMTC effective durant ma durée de stage [cf. Schéma 4].

Son président, Jean-Michel Lattes, est élu lors du CS (Conseil Syndical) qui regroupe les représentants de chaque EPCI. Ce CS regroupe les représentants de chaque EPCI (dont nous avons vu la répartition précédemment). Ces derniers se réunissent pour voter notamment « *le budget, le compte administratif, les délégations de gestion de service public, et peut déléguer au président certains actes d'administration courante* » [Règlement intérieur du SMTC].

On peut observer que le service Études et Organisation du Réseau se situe dans la direction des « Mobilités et réseau ». Ce service comprend différents domaines principalement liés à la gestion et au développement du réseau et des déplacements : politique de déplacements (PDU, accessibilité, écomobilité, etc.), projets transversaux, information voyageurs, tarification, etc.



L'arrivée de la loi MAPTAM ou MAPAM (Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles), publiée au JO (Journal Officiel) le 28 janvier 2014, va modifier les compétences et l'organisation de Tisséo SMTC. Elle prévoit notamment une évolution du rôle des AOT qui auront pour compétence l'organisation de la mobilité avec un élargissement au covoiturage, à l'autopartage et aux vélos. Elles deviendraient donc des AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité). L'organisation actuelle du SMTC prend déjà en compte le covoiturage autour des pôles d'échanges du réseau. Le vote de cette loi va engendrer une gestion de la globalité des aires spécifiques à l'ensemble du PTU.

Le vélo est également un champ déjà développé au sein de l'EPCI, mais qui devra s'accroître avec la publication de cette loi. Selon l'Article L1231-16 du Code des transports, la loi demande que l'AOT étudie la mise en place de systèmes de location en cas « *d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée* » [Legifrance, en ligne].

Il faudra donc que l'AOT s'investisse sur les questions d'autopartage. Ce système consiste en « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules » [Legifrance, en ligne].

D'un autre côté, la loi NOTRe (Nouvelle Organisation du Territoire de la République) du 7 août 2015, publiée le 8 août au JO apporte d'autres modifications dans le domaine des transports. Les principales mesures concernent premièrement la création du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) qui prévoit des orientations stratégiques en matière de mobilité. Il remplace le schéma régional de l'intercommunalité. De plus, d'après l'Article 10 de la loi, le SCOT et le PLU doivent être compatibles avec ce nouveau schéma.

La deuxième mesure principale en matière de transport concerne le renforcement du rôle des régions dans ce domaine. Cette administration acquiert la compétence d'organisation transports non urbains à compter du 1er janvier 2017.

### 1.2.2. Le service « Études et Organisation du Réseau » (EOR)

Le service EOR s'occupe de l'organisation, du développement et de l'optimisation de l'offre. La directrice de ce service est Dominique Salas, ma responsable de stage. Elle travaille avec trois chargées d'études : Nelly Ayffre, Elsa Jayr et Camille Le Moullac. En raison de son congé maternité, je n'ai pu bénéficier de l'appui d'Elsa durant la plupart de ma durée de stage.

La mission principale de ce service est l'adaptation de l'offre des lignes de bus. D'après les observations réalisées et les demandes reçues, elles structurent l'offre en transport en commun afin de répondre au mieux aux attentes des usagers et des objectifs politiques des différentes intercommunalités : itinéraire des lignes, ajout d'une course, modification d'horaires, matériel utilisé, information voyageur, etc. Pour ce faire, les chargées d'études sont habituellement trois et se répartissent le travail de façon géographique : le PTU toulousain a été divisé en trois et chacune s'occupe d'un territoire.

Organisation du service EOR

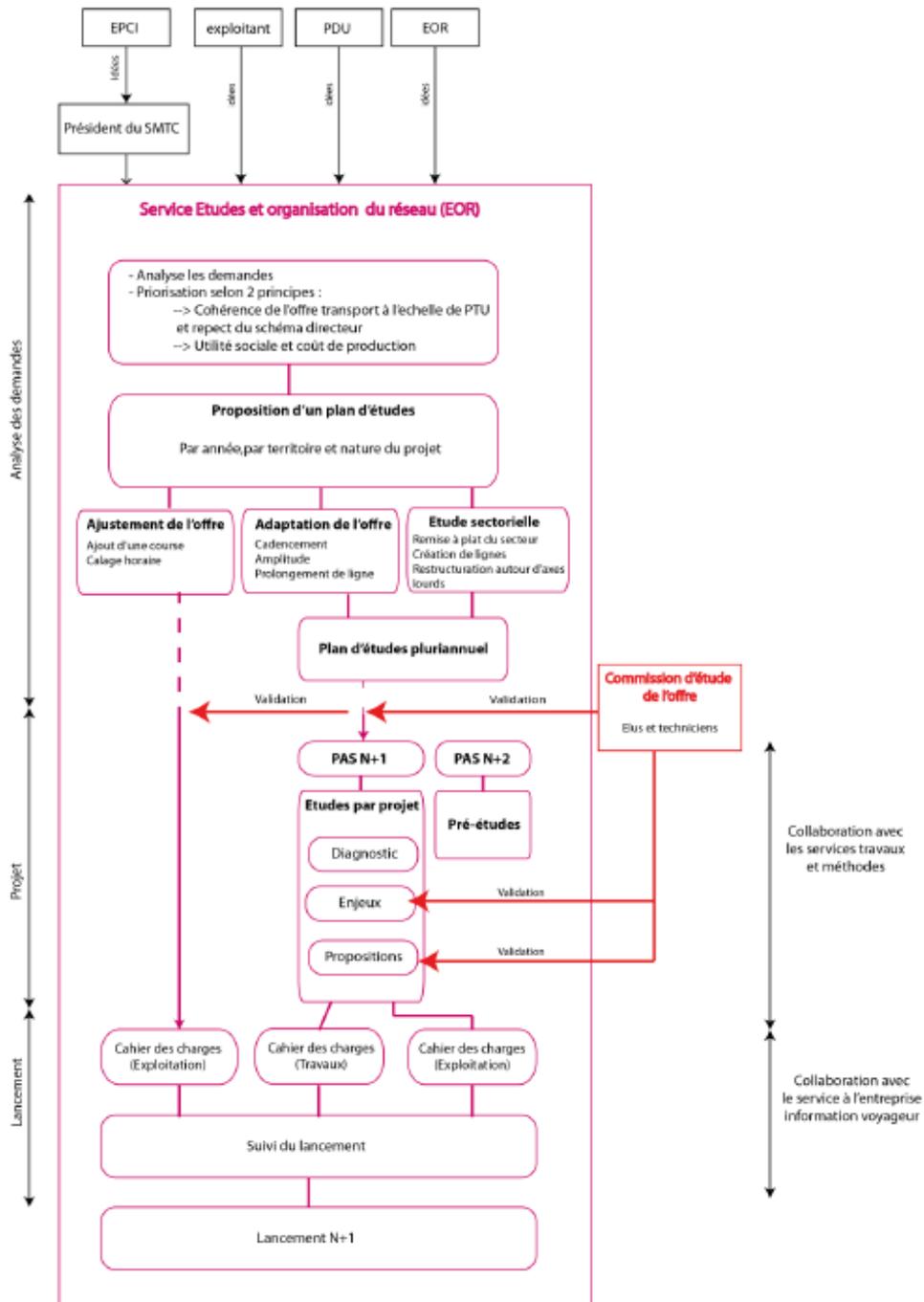


Schéma 5 : Organisation du travail au service EOR

Source : Florian Mayol, 2014

D'après le schéma ci-après [cf. Schéma 5], on peut observer clairement le fonctionnement du travail au sein du service. Ce dessin est complexe et l'appropriation de ce dernier a été compliquée au début du stage. J'ai pu comprendre ces processus et le rôle de chacun au fur et à mesure du stage, grâce aux dialogues auxquels j'ai pu assister en étant dans le bureau commun. En effet, lorsqu'un acteur que je ne connaissais pas

entraîné dans le bureau, les deux chargées d'études m'expliquaient les tâches qu'elles réalisaient et le rôle de chaque acteur rencontré dans la hiérarchie ci-dessous.

Pour commencer, elles reçoivent une demande de la part d'élus, d'exploitants ou bien des projets qui émanent directement de Tisséo SMTC. Logiquement, c'est aux EPCI de prioriser ces demandes afin de permettre un tri en amont, correspondant également à leurs priorités politiques, puis, aux chargées d'études d'évaluer les demandes prioritaires au vu des autres projets et études en train d'être réalisés. Elles vont ensuite déterminer les solutions à apporter. Au travers de cette analyse, elles établissent un diagnostic territorial et de l'offre présente afin d'estimer les possibilités. Elles peuvent alors s'orienter vers un ajustement, une adaptation de l'offre ou bien une création de ligne. Cette dernière typologie de réponse demandera alors une étude de secteur indiquant les zones avec le plus de potentiel, et éventuellement un ajustement des autres lignes présentes sur le secteur pour éviter la redondance entre elles.

Suite à cette phase d'analyse, il faut interagir avec les différents services de Tisséo SMTC (PDU, travaux, patrimoine, pôles d'échanges, etc.) et de l'EPIC (réalisation technique et matérielle), puis avec les élus et techniciens des EPCI et communes membres. Cette phase de concertation est très importante car elle permet de consolider et de mettre en cohérence l'étude de secteur réalisée. Elle s'établit par une communication entre les différents acteurs, mais également des comités techniques qui regroupent les techniciens de la (ou des) commune(s), du (ou des) EPCI et les services Tisséo concernés. Ils sont une aide à la décision dans l'optique de la validation par les élus des territoires, mais aussi de Tisséo. Cette dernière validation se fait sous forme de comités de pilotage, qui regroupent alors les personnes conviées aux comités techniques ainsi que les « décideurs » : les élus de la (ou des) commune(s), du (ou des) EPCI et des élus et directeurs de Tisséo.

À travers ce schéma de validations politiques et techniques, on peut dégager une problématique de temporalités entre les deux processus. En effet, l'aspect technique, qui permet l'étude et l'analyse des solutions possibles, demande une certaine réactivité institutionnelle pour valider l'avancement des réflexions. L'étude de ces projets s'articule donc autour de trois axes : les objectifs, les moyens donnés (budget kilométrique et financier par exemple) et les délais pour le projet. Or, si l'un de ces vecteurs n'est pas défini dès le début du projet ou de l'étude du projet, cela rend son analyse compliquée. Pour exemple, l'intégration des navettes de Colomiers n'a pas de cadrage budgétaire, et les délais de réponse à la problématique d'intégration sont très courts : septembre 2016. Logiquement, ce projet a une temporalité de réalisation d'une année avec les études et la réalisation des travaux, cependant le stage est de 5 mois, et l'enveloppe budgétaire doit être votée en fin d'année.

Après avoir fait valider ces projets auprès des communes et de la direction du SMTC, il faut inscrire les travaux engendrés, ainsi que les budgets de fonctionnement (kilométrages des bus, moyens, nombre de bus, etc.) par cette modification d'offre dans l'enveloppe budgétaire du PAS (Plan Annuel des Services) de l'année suivante. Ce PAS est voté à la fin de l'année pour l'année N+1 lors d'une réunion du CS. Par exemple, cette année, le PAS 2016 est voté en fin d'année 2015.

En parallèle de ce travail, l'équipe répond également aux sollicitations des particuliers quant à l'amélioration de certaines lignes de bus ou certaines problématiques plus ponctuelles. Pour effectuer ce travail, elles regardent tout d'abord si d'autres réclamations n'ont pas été portées dans le même quartier ou sur la même ligne de bus. Enfin, elles étudient les possibilités existantes pour une modification et répondent ensuite à la demande par un nouveau courrier. Ce travail peut paraître rapide à première vue, mais le volume de demandes est conséquent et les réponses fournies doivent faire l'objet d'une étude pour chaque réclamation.

En plus de ces missions, elles optimisent le réseau de manière quotidienne et doivent trouver de nouvelles offres sur des territoires faiblement desservis ou dont la réponse apportée ne convient pas. En ce moment, elles ont plusieurs dossiers importants à traiter. D'un côté, Nelly Ayffre travaille sur l'intégration du réseau de navettes de la CAM au réseau Tisséo. La situation de ce service de transports en commun ressemble à celui du cas columérin étudié ici, puisque la CAM est entrée récemment dans le Syndicat Mixte Tisséo. Ce réseau de navettes doit donc être intégré au réseau afin de correspondre au cadre réglementaire. De l'autre côté, Camille Le Moullac prévoit une forte modification de l'offre sur son territoire et doit donc informer les élus de quartiers et des communes concernés par ces mesures. De plus, elle travaille sur une solution innovante pour desservir des communes très éloignées de Toulouse et peu denses, dans le Sicoval notamment. Cette solution consisterait à déterminer les déplacements les plus importants effectués quotidiennement par les habitants de ces communes afin de proposer une solution de covoiturage pour les flux les plus importants.

Conjointement, elles réfléchissent à la mise en place de critères priorisant l'implantation d'abribus sur le PTU. En effet, certains représentants réclament la mise en place d'abribus dans leur commune ou leur quartier. Seulement, si la totalité des arrêts du réseau était constituée d'abribus, l'enveloppe budgétaire serait trop importante. De plus, l'implantation de ce type d'infrastructure sur des arrêts où la fréquentation est très faible paraît superflue.

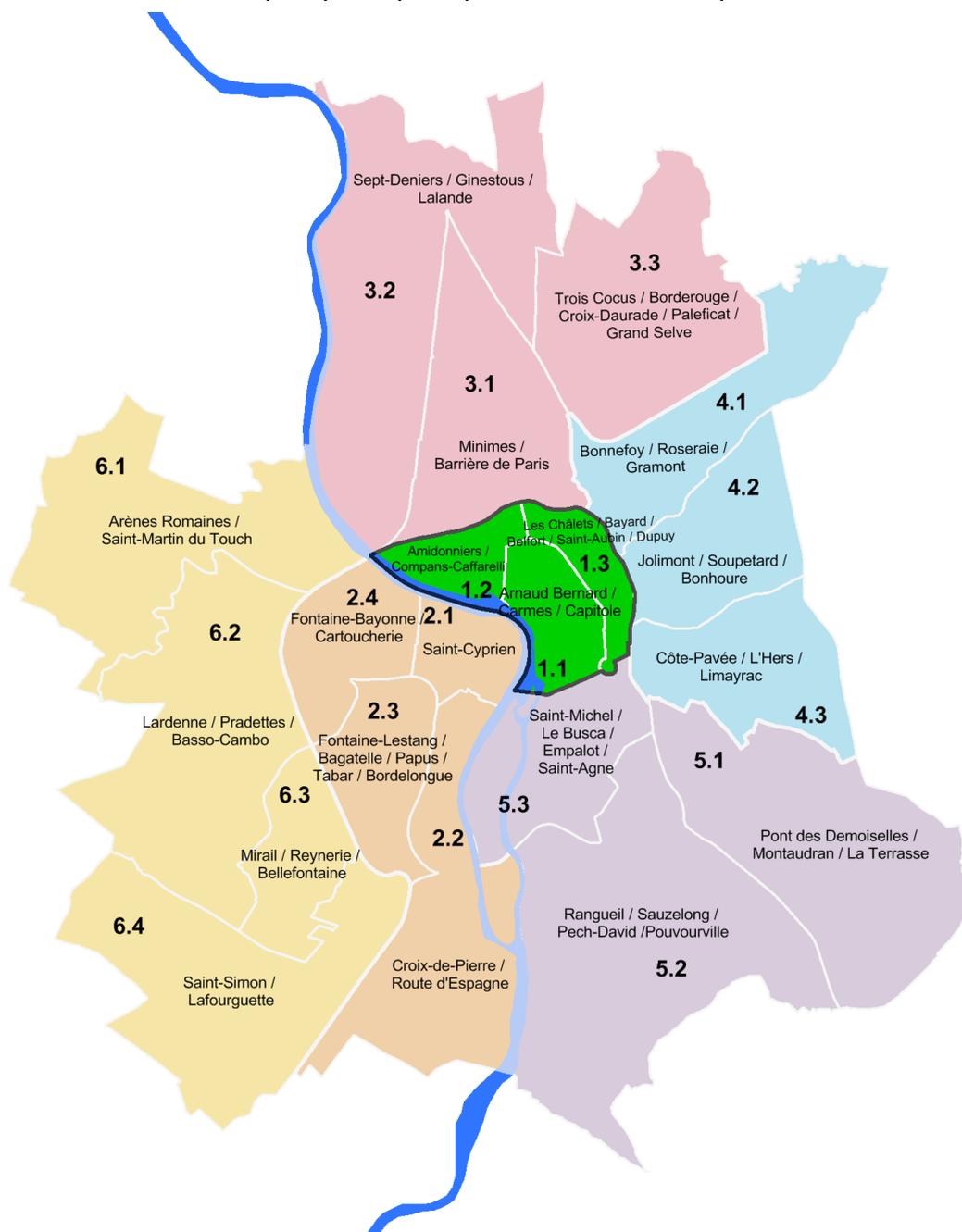
Mon poste de travail a été installé dans le bureau des trois chargées d'études. Cela me permet de voir leurs interactions entre elles, avec les problématiques quotidiennes qu'elles rencontrent, mais également les échanges avec les personnes extérieures au service et les demandes qu'elles peuvent être amenées à étudier. Cela me permet d'observer et de m'imprégner de leur manière de travailler, mais aussi de les questionner sur certaines méthodes de travail et sur les résultats attendus.

L'interaction entre les services du SMTC est quotidienne et essentielle afin de pouvoir finaliser les projets : la communication, le patrimoine, les travaux, l'accessibilité, les pôles d'échanges, la tarification, l'urbanisme, etc. De plus, elles entretiennent des échanges réguliers avec l'EPIC, qui gère plus précisément les aspects plus « techniques » du transport : gestion du matériel roulant, abribus, voirie, etc. Ils permettent d'éclaircir certains points plus techniques et liés au terrain qu'ils pratiquent tous les jours. En effet, elles sont en relation avec les responsables de secteur qui gèrent chacun un secteur de bus regroupant plusieurs lignes. Ainsi, ils ont un dialogue régulier avec les conducteurs de bus, qui peuvent remonter certains problèmes ponctuels (accident sur la voie de circulation, feux tricolores en panne, etc.) ou des problèmes récurrents comme des difficultés de

## Partie 1 : L'environnement du stage

circulation à certaines heures de pointe, un souci avec le tracé de la ligne (rond-point trop étroit, croisement trop dangereux, etc.).

Elles dialoguent également beaucoup avec les élus et techniciens s'occupant des questions de mobilités et de transports dans les différents quartiers, communes et intercommunalités. En effet, ces personnes sont des interlocuteurs privilégiés quant aux attentes des habitants, puisqu'ils pratiquent le territoire quotidiennement et sont en



Carte 2 : Division de la commune de Toulouse par secteur

Source : Tisséo SMTC

interaction avec la population. À Toulouse, la commune est divisée en 20 secteurs qui ont chacun un élu représentant [cf. Carte 2].

Cette répartition réalisée par la ville de Toulouse permet une desserte plus fine des territoires en matière de transport, mais également une cohérence territoriale interne au quartier facilitant ainsi le travail sur la qualité de vie. Il faut bien entendu tenir compte de la connexion avec les autres quartiers car les personnes qui habitent dans un quartier pratiquent également les autres territoires. La répartition par quartiers permet aux habitants de faire remonter leur demande par l'intermédiaire de l'élue de quartier et répondre ainsi au mieux aux attentes des habitants.

### 1.2.3. L'offre de transport Tisséo : un réseau en étoile favorisant les déplacements vers le centre-ville de Toulouse

Le réseau Tisséo s'insère dans le PTU toulousain. Il est composé de 90 lignes de bus (81 régulières et 9 TAD), 2 lignes de métro, 2 lignes de tramway et la ligne C. Cette dernière a un statut particulier puisqu'elle utilise les voies ferrées pour desservir la ville de Colomiers jusqu'à la ligne A du métro.

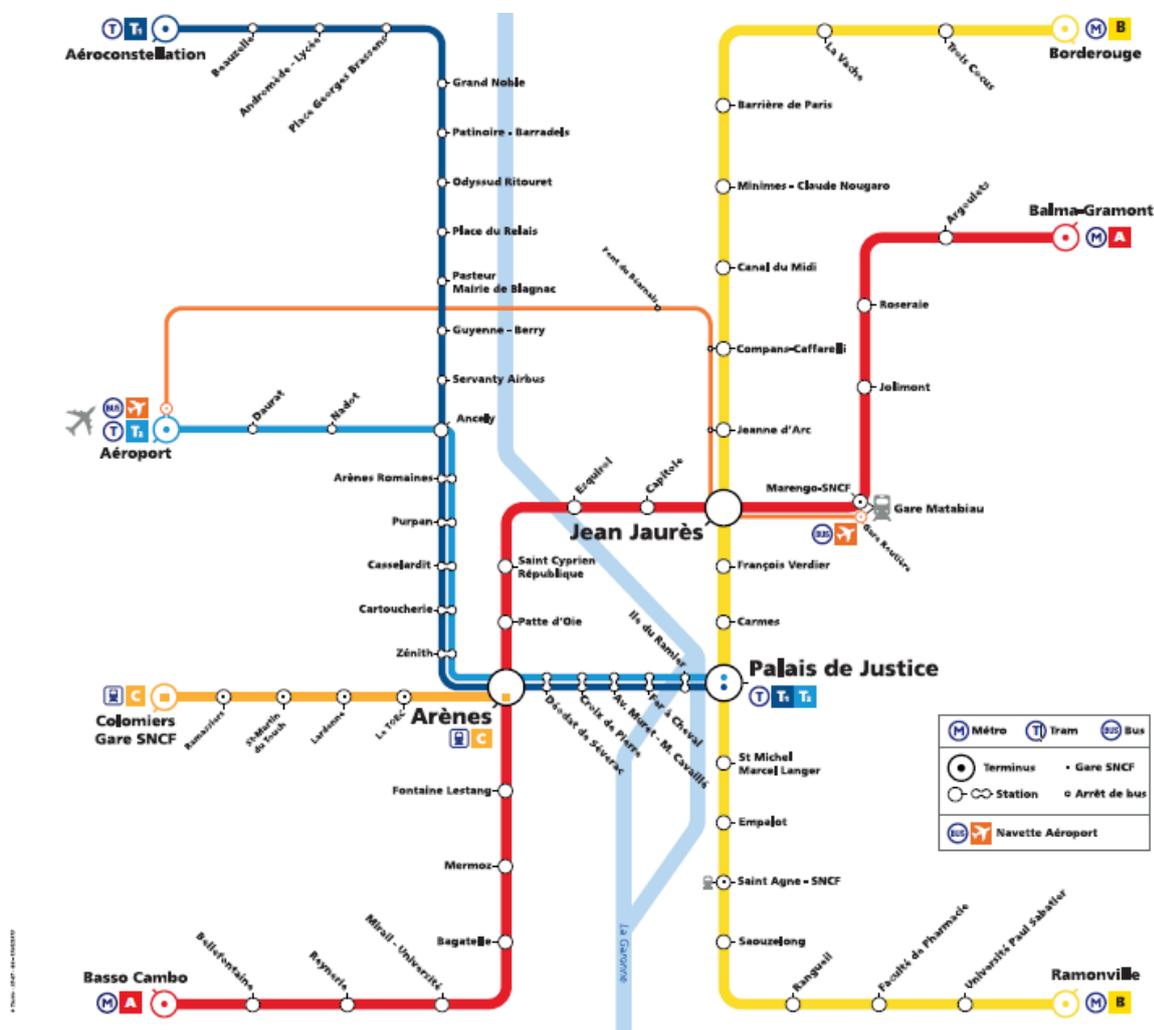


Schéma 6 : Réseau des modes lourds Tisséo

Source : Tisséo, en ligne

Tout d'abord, les modes lourds permettent d'assurer la connexion avec le centre-ville de Toulouse [cf. Schéma 6].

Ce réseau dessert les zones les plus denses du centre-ville pour les relier à la première couronne. Le réseau reste interne à la ville pour la plupart des tracés, sauf pour la station Ramonville de la ligne B, la ligne C qui dessert une partie de Colomiers et les lignes de tramway T1 et T2 qui desservent l'aéroport de Blagnac et une partie de la moyenne ville.

Dans cette offre de transports en commun urbains, on retrouve des lignes de bus structurantes. Elles possèdent un service renforcé et sont les plus fréquentées du réseau. Elles permettent de relier des zones à fort potentiel (zones d'emploi, d'habitat denses, de commerces, universités, lycées etc.) entre elles et surtout au cœur du centre-ville de Toulouse, soit directement, soit en assurant une liaison avec les modes lourds de transport. Ces lignes de bus ont une cadence plus élevée que les autres lignes de la métropole. La cadence d'un transport peut être déterminée par sa fréquence de passage à un arrêt donné. Quand une ligne est dite « cadencée », cela veut dire qu'elle a une fréquence fixe. Ce cadencement des lignes permet une lecture plus facile des horaires de passage pour les usagers et facilite l'accessibilité. Ces fréquences de passage dépendent bien souvent de plusieurs critères : le volume de population « captable » (qui habite, travaille ou étudie à moins de 300 mètres d'un arrêt), des heures de pointe et creuses (la cadence sera abaissée lors des heures creuses), de la saison (fréquence abaissée lors de l'été car les personnes utilisent moins les transports), des périodes scolaires (pour beaucoup de lignes, la cadence est abaissée durant les vacances scolaires). Pour résumer, on essaie de créer une offre qui soit la plus efficace possible en tenant compte des variations des flux de personnes se déplaçant à certaines périodes de la journée, de la semaine (absence d'offre le dimanche par exemple), du mois ou de l'année.

D'un autre côté, l'offre est constituée de lignes secondaires, permettant de mailler le territoire entre des quartiers moyennement denses et dont les équipements n'amènent pas de flux considérables. Elles permettent de compléter l'offre de bus structurante avec des cadences un peu moins élevées que les précédentes. Les amplitudes peuvent être également inférieures aux types de lignes précédentes. Cette amplitude se caractérise par le nombre d'heures de fonctionnement d'un service entre le premier départ et la dernière course.

Ensuite, il existe les lignes complémentaires : elles observent bien souvent un volume d'usagers faible car elles sont, pour la plupart, situées dans des communes de deuxième couronne, ou alors jouxtent d'autres lignes plus attractives. Elles permettent une desserte plus fine du territoire, même si elles ne sont pas les plus efficaces du réseau.

Pour continuer, il existe les services de TAD (Transport à la Demande) qui desservent des zones périurbaines. Ils sont une première réponse aux déplacements de zones éloignées des centres-villes. Afin de pouvoir l'utiliser, l'utilisateur doit réserver son trajet au moins deux heures à l'avance et le TAD passe chercher la personne à un point d'arrêt défini au préalable. Nous reviendrons sur ce mode de transport qui permet une desserte plus fine de territoires éloignés et souvent peu denses.

Un réseau de bus de soirée a également été mis en place. Complémentaire aux réseaux lourds, il permet une desserte jusqu'à minuit en semaine et 1 heure du matin les vendredis et samedis.

En parallèle de ces lignes régulières, Tisséo gère également des lignes plus spécifiques. Elles assurent des liens vers des complexes sportifs les jours de match (Stade Ernest Wallon et le Stadium), vers le cimetière de Cornebarrieu ou encore entre la gare SNCF et l'aéroport de Blagnac. Le réseau intègre également une navette au centre-ville de Toulouse qui permet une desserte en continu et en pleine voie. L'arrêt en pleine voie signifie que le bus s'arrête sur la chaussée à la demande des usagers et qu'il n'existe pas d'arrêts prédéterminés.

Tisséo SMTC gère également une plateforme de covoiturage permettant aux personnes réalisant les mêmes trajets de voyager ensemble. Cette solution est surtout axée vers les déplacements quotidiens (domicile-travail) et 4 106 sont inscrits sur la base de données en 2015. Les entreprises peuvent financer ce système à leurs employés directement auprès de Tisséo. Autrement, certaines personnes peuvent prétendre à une partie de ce service gratuitement sous réserve qu'ils répondent à certains critères, comme par exemple le fait qu'ils soient étudiants, demandeurs d'emploi, etc.

De plus, Tisséo SMTC supervise le service « Mobibus ». C'est un service de TAD réservé aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite). Il fonctionne du lundi au vendredi et dans les 101 communes du PTU. Il transporte les personnes de porte à porte ou d'adresse à adresse, avec une réservation préalable. La différence repose sur le fait que l'agent Tisséo propose une aide supplémentaire afin d'assister la personne jusqu'au lieu exact où elle doit se rendre ou d'où elle part, alors que d'adresse à adresse, le conducteur prend en charge la personne à une adresse précise. Il possède une tarification spécifique, lié au caractère plus unique du trajet.

La Maison de la Mobilité, située à Labège, étudie avec les personnes qui le souhaitent, les solutions modales s'adaptant au mieux à leurs besoins en mobilité. Ainsi, elle informe les individus sur les horaires, peuvent fournir des abonnements et titres de transport sur le réseau Tisséo, mais propose également un service de location de vélo et un atelier de réparation vélo.

La tarification mise en place par Tisséo SMTC permet aux personnes les plus captives des transports en commun de se déplacer gratuitement ou à tarif réduit. La gratuité des déplacements est opérationnelle pour les demandeurs d'emploi, les allocataires du RSA, les enfants de moins de 4 ans et les personnes avec un taux d'invalidité supérieur à 80%. Elle est pratiquement complète pour les personnes de plus de 65 ans, qui paient une cotisation de 10 euros à l'année (à noter que la commune de Toulouse prend cette participation en charge).

Ensuite, Tisséo propose des tarifs réduits pour les personnes de moins de 26 ans, les familles nombreuses, les personnes avec un taux d'invalidité de 50% à 79% et les étudiants de moins de 35 ans [cf. Tableau 3].

Titres avec carte Pastel		Prix
Titre scolaire		Gratuit
Moins de 4 ans		Gratuit
10 déplacements - de 26 ans		4,00 €
31 jours - de 26 ans		10,00 €
Annuel - de 26 ans		100,00 €

Tableau 3 : Tarifs réduits Tisséo

Source : Tisséo, en ligne

Le réseau Tisséo possède donc une offre diversifiée de transports en commun, permettant principalement d'assurer les liens vers le centre-ville de Toulouse. Ce réseau en étoile est pensé de manière à rabattre les personnes les plus éloignées vers des modes lourds de transport collectif via des pôles d'échanges. Une réflexion autour de ces « nœuds de réseau » existe au sein du Syndicat Mixte afin de faciliter les ruptures de charge entre les différents modes de déplacement. Cette rupture de charge est définie comme une correspondance entre deux modes de transport, voire entre deux lignes différentes.

L'avantage de ce système en étoile est de favoriser les liaisons entre la périphérie et le centre-ville de Toulouse via des lignes structurantes se calquant sur les grandes voies de circulation routière. Cependant, dans ce schéma de transport, les déplacements internes à la périphérie, entre les villes de première et deuxième couronnes sont nettement moins développées. En effet, les lignes périphériques et transversales sont peu nombreuses ou l'offre n'est pas très attractive au regard de l'ensemble du réseau. Néanmoins, c'est un axe majeur du travail effectué dans l'optique d'une optimisation du réseau, où le service EOR tente de développer des connexions en transport collectif entre les villes de périphérie.

---

## Partie 2 : L'intégration des navettes : méthodologies et outils pour des enjeux de mobilité, de transport et de desserte de proximité

---

*Après avoir présenté le contexte, le sujet et les missions du stage, cette deuxième partie intègre le questionnement et la problématique relatifs au travail d'intégration des navettes communales.*

*Pour continuer, elle revient sur les notions essentielles liées à la thématique du stage : les mobilités, les transports et la desserte de proximité et leurs enjeux dans les espaces métropolitains.*

*Enfin, je reviendrai sur les méthodologies et outils utilisés. Ce chapitre rapporte le calendrier mis en place, ainsi que les méthodologies acquises lors de ma formation, mais également les outils qui ont été utilisés lors du stage.*

### 2.1. Le sujet du stage : la recherche de solutions pour les navettes communales inscrites dans le PTU toulousain

---

Dans cette partie, je vais détailler les missions et tâches effectuées lors du stage. Ces différents travaux m'ont menée vers un questionnement et une problématique remettant en question de la délégation de la compétence transport par rapport à la desserte de proximité.

#### 2.1.1. L'intégration des navettes : une demande unique en France

Le sujet du stage m'a été présenté comme suit : *Intégration des navettes communales au réseau Tisséo*. Pour développer, le thème de la mission était de consolider le recensement des navettes communales sur le PTU et, pour chacune d'entre elles, d'analyser la pertinence de leur maintien dans le maillage du réseau via une intégration partielle ou totale.

Cette mission a été donnée au service EOR car depuis plus d'une dizaine d'années maintenant, des arrêtés ont été signés entre Tisséo et certaines communes présentes sur le PTU toulousain, afin de mettre en place des services de transport de proximité dans leur territoire.

Suite à une saisine du président du SITPRT en 2014 pour autoriser la subdélégation de la compétence transport pour mettre en place une navette dans une commune

adhérente à l'EPCI, le Préfet a demandé à Tisséo SMTC de « *régulariser la situation des navettes communales sur le PTU* ». D'après le guide de légistique, la subdélégation « *est l'acte par lequel une autorité titulaire d'une délégation confie une partie des attributions qui lui ont été données à une autre autorité* » [Legifrance, en ligne]. Seulement la subdélégation en AO2 (Autorité Organisatrice de Second rang) est interdite en Province, sauf pour les transports scolaires. Comme nous l'avons vu dans les parties précédentes, les compétences en matière de transport sont réparties en fonction de strates administratives différentes. La législation actuelle ne permet pas de subdéléguer, et n'en prend pas le chemin [cf. Annexe 1]. D'après l'entretien avec une juriste du GART, cette demande de régularisation de la situation des navettes en France est unique en France. En effet, mises à part quelques questions sur la possibilité juridique de créer des navettes de proximité, la juriste n'a jamais eu d'échos sur la présence de navettes mises en place par des communes dans un PTU [cf. Annexe 2].

Cette recherche de solution demande donc une étude sur les lignes existantes des navettes afin de déterminer le fonctionnement de chacune d'entre elle. Ce travail a donc été confié au service EOR, qui étant très chargé actuellement, m'a proposé ce sujet de stage.

Pour commencer, nous pouvons revenir sur le terme de « navette ». En effet, elle est logiquement définie comme suit : un « *service de rotation rapide à haute fréquence* » [DAMIEN, 2005]. Seulement, les navettes que nous allons étudier ici peuvent plutôt être définies comme des modes de transport assurant des dessertes de proximité internes à une commune ou vers une autre commune pour la relier à un espace d'achats (centre commercial ou marché par exemple) ou une ligne de transport régulière. Elles ont pour vocation le transport de personnes qui en font plutôt des usages de loisir, scolaire, pour des rendez-vous médicaux ou pour faire des courses.

Certaines navettes communales sont destinées à des catégories particulières de population, comme par exemple, les personnes âgées, les scolaires, etc., alors que d'autres sont ouvertes à tous et offrent un service régulier. La part de ces transports de proximité qui concernent Tisséo est relativement faible, puisque sur la quarantaine de circuits recensés, seulement neuf relèvent du transport public. Les autres relèvent plus du transport privé - notion sur laquelle nous reviendrons plus tard.

La première étape de ce stage a donc été de recenser toutes les navettes présentes sur le PTU et de décrire au mieux l'usage de chacune. Cette tâche s'est notamment appuyée sur un recensement qui avait été réalisé en 2013, mais aussi sur une recherche complémentaire via Internet et des appels passés à certaines communes afin de confirmer l'existence de ces navettes.

L'objectif final est donc de disposer, à la fin du stage, d'une segmentation des navettes existantes en différentes catégories avec une proposition de traitement technique et administratif pour se mettre en conformité avec les exigences du préfet.

## **2.1.2. Des missions permettant d'approfondir des domaines diversifiés autour des mobilités et des transports**

La première mission consiste à consolider le recensement réalisé en 2013. À l'intérieur de cet axe, je reprends les questionnaires par commune et les complète via des interviews complémentaires. On doit faire des sondages de terrain ou les faire réaliser par la commune pour évaluer la fréquentation des circuits et identifier les coûts de fonctionnement de chaque service de transport. Toutes ces tâches permettront alors de compléter le tableau de synthèse du recensement réalisé en 2013.

Dans un second temps, il faut synthétiser les éléments juridiques sur le sujet de la compétence transport en distinguant tout d'abord le transport public du transport privé. Ensuite, il faut trouver et lister les conditions pour une délégation et la jurisprudence en la matière.

En parallèle, une autre mission comprend des recherches pour réaliser un benchmark sur les solutions d'intégration suivies par d'autres réseaux. L'objectif est de trouver d'autres exemples d'intégration de navettes en France et de lister les procédures mises en place pour entrer dans le cadre législatif. De plus, il faut rechercher de la littérature technique sur la desserte de proximité et les différents modes de réponse mis en œuvre. Cette recherche s'est révélée peu fructueuse. En effet, après avoir cherché d'autres cas similaires sur Internet et d'après l'entretien avec une juriste du GART, il n'existe pas d'autres cas en France. Ainsi, cette mission s'est achevée sans résultats puisque la demande du Préfet paraît être l'unique [cf. Annexe 2].

La quatrième partie du stage, la plus importante en termes de charge de travail, consiste à qualifier et segmenter les situations de navettes existantes sur le PTU. À travers cette mission, je cherche à analyser le rôle de chaque navette par rapport au maillage principal Tisséo afin de les trier. Ce classement s'effectue donc par rapport à la redondance ou la complémentarité du réseau, à un public spécifique, ou à un volume de fréquentation, c'est-à-dire, à l'usage qui en est fait. Dans cette partie, on cherche également à identifier les itinéraires intéressants à reprendre dans le maillage et ceux qui relèvent d'une desserte de « confort » ou du service social. À la suite, il faudra également quantifier le nombre d'individus pénalisés par la suppression ou la modification des circuits communaux.

Dans un dernier temps, il faut éventuellement identifier les solutions techniques et administratives autorisant le « maintien » d'une gratuité offerte par la commune aux usagers « pénalisés ». Afin de mener à bien cette mission, il faut donc quantifier le volume de personnes impactées par la suppression de la gratuité en cas de reprise de tout ou partie des circuits communaux. Puis, il faut lister des propositions de solutions administratives entre Tisséo et la commune permettant le maintien d'une gratuité pour un public identifié.

Ces missions et tâches constituent le socle du travail effectué pour Colomiers, qui est le sujet majeur du stage. Mais il s'ajoute aussi des tâches plus spécifiques : l'analyse de l'enquête O/D effectuée par un institut de sondage et également un travail de diagnostic territorial et de projection du maillage. Dans ces termes, on entend la construction d'une solution d'intégration des navettes ainsi que l'impact de ces lignes sur

la commune de Colomiers : population reprise par le nouveau tracé, population pénalisée, prise en compte des projets d'urbanisme, etc.

### 2.1.3. Les navettes communales : une desserte de proximité remettant en question la délégation de compétence

Nous avons donc pu voir le contexte de création de Tisséo SMTC, mais également les tâches et missions qui m'ont été confiées au sein de la structure. Cette demande du préfet concernant la reprise des navettes pose alors diverses questions.

L'obligation de transférer la compétence transport vers les intercommunalités à partir du seuil de 250 000 habitants a pour objectif une meilleure cohérence territoriale. La volonté des différentes intercommunalités adhérentes à Tisséo SMTC est d'améliorer encore cette continuité territoriale en permettant une meilleure accessibilité au réseau urbain pour atteindre la ville-centre. Seulement, les intercommunalités se trouvant à l'extérieur de Toulouse Métropole observent des situations éparses en termes de densité. Le Sicoval, par exemple, comprenant 36 communes, inclut à la fois des villes en bordure de ville-centre avec de fortes densités, comme Ramonville, Labège ou Auzeville, mais également des villages éloignés de Toulouse et ne dépassant pas les 1 000 (comme Issus, Varennes ou Noueilles) voire les 100 habitants (comme Pouze). Il devient donc difficile pour le Syndicat Mixte d'étendre un réseau de transport collectif public dans des communes périurbaines si peu denses tout en gardant un service efficient. D'un autre côté, ces communes membres d'une intercommunalité adhérentes à Tisséo SMTC participent à la dotation donnée à l'AOT, elles devraient donc avoir accès aux transports urbains. Seulement, l'extension du réseau jusqu'à ces villages serait très coûteuse pour l'ensemble des EPCI adhérentes. Dans cette logique, Sylvain Barone, décrit « *un hiatus entre le périmètre des autorités organisatrices de transport (agglomérations, départements, Régions) et la structure spatiale des déplacements* » [BARONE, 2010] dans les espaces périurbains. Cette observation réalisée dans le cadre de notre étude ne semble donc pas être une exception.

On pourra alors se demander si la délégation de la compétence transport permet vraiment une meilleure gestion des mobilités ? En effet, les mobilités sont gérées en fonction des échelles de déplacements jusqu'au niveau de la commune. Néanmoins, l'obligation de déléguer la compétence transport de la commune à une communauté d'agglomération ou une métropole engendre une gestion moins efficiente des déplacements réalisés à l'intérieur d'une commune. Dans ce contexte, n'y aurait-il pas d'autres réponses à apporter dans le cadre des transports de proximité ?

Parallèlement, la mise en place des navettes communales ne serait-elle pas une démonstration que la desserte de proximité serait complexe à mettre en place uniformément sur le territoire ? Effectivement, alors que les plus grands volumes de déplacement sont repris, l'uniformité du territoire en matière d'offre en transport est remise en question dans ce système urbain puisque les territoires sont irrigués différemment selon divers critères. Cela se justifie-t-il ou y a-t-il un effort de la

collectivité à faire dans l'homogénéisation de l'offre sur le territoire ? Étant donné que ces navettes sont toujours en service, existe-t-il un problème dans la desserte de proximité de territoires plus éloignés ou moins denses, ou sont-elles tout simplement des navettes « de confort » développées pour les administrés par les municipalités qui en ont les moyens ?

L'ensemble de ce questionnement nous amène alors à la problématique suivante :  
**La délégation de la compétence transport est-elle une réponse aux problématiques de desserte de proximité dans les villes petites et moyennes des espaces métropolitains ?**

## **2.2. Les mobilités et les transports au cœur des missions proposées**

---

*Les missions et tâches effectuées lors de mon stage sont attachées à trois notions principales : les mobilités, les transports et la desserte de proximité. Dans cette partie, je définis donc ces notions à travers diverses approches scientifiques et universitaires.*

### **2.2.1. Les mobilités urbaines au sein d'espaces métropolitains**

La mobilité est une notion très complexe à définir. Chaque déplacement a son motif, qu'il soit subi ou choisi, qu'il soit réalisé de façon régulière ou ponctuelle, qu'il soit plus ou moins long, ou bien coûteux. Nous allons tenter d'expliquer comment fonctionnent les mobilités au sein d'un espace métropolitain.

Pour commencer, il convient de revenir sur le terme de mobilité. La mobilité est décrite comme « une propriété, caractère de ce qui est susceptible de mouvement, de ce qui peut se mouvoir ou être mû, changer de place, de fonction » [Dictionnaire Larousse, en ligne]. On peut la comprendre comme une aptitude à se mouvoir, mais pas nécessairement à réaliser un déplacement dans l'espace géographique. En géographie, les mobilités correspondent à un double-sens : « celui de processus avéré [...] et de potentialité » [BONERANDI, en ligne]. En effet, nous allons les étudier dans leur côté effectif, en les qualifiant et les quantifiant, mais également motilité d'un individu : champ d'opportunités spécifiques à un contexte comme les réseaux disponibles, leur développement, leurs performances respectives et leurs conditions d'accès [KAUFMANN, 2008].

La mobilité « peut être considérée comme un bien public » car « elle appartient à tous et relève, dans sa production comme dans sa gestion, de la société prise comme un tout » [GAY, KAUFMANN et AL, 2011]. Dans ce sens, le droit à la mobilité établi par l'Institut de la ville dans sa charte fondatrice depuis les années 2000 veut permettre à chacun de « pouvoir se déplacer » [ORFEUIL, En ligne]. En effet, il est nécessaire de pouvoir être mobile afin « d'accéder au logement, à l'emploi, à l'éducation, à la santé, à la culture, etc. » [ASCHER, 2008]. Ce droit de la mobilité est un « droit-liberté [...], que le droit au transport, mis en œuvre par les autorités organisatrices, tend à concrétiser. Ce droit organise la desserte des territoires, mais ne garantit pas d'assurer convenablement les besoins spécifiques de mobilité de tel ou tel. » [ORFEUIL, RIPOLL, 2015]. En effet, pour

assurer ce droit fondamental, il faut assurer une accessibilité pour tous, qui n'est pas effective aujourd'hui car la situation économique de certains individus ne leur permet d'accéder à la mobilité et que la propension à étendre les infrastructures permettant la mobilité est limitée par les budgets alloués à la mobilité.

Afin de déterminer les mobilités auxquelles ce rapport s'intéresse, il convient de définir une « *catégorie de mobilités* » [WIEL, 2005] permettant de comprendre les mobilités étudiées. Il existe beaucoup de manière d'établir cette catégorisation, mais nous choisirons l'axe adopté par Marc Wiel. En effet, il remarque que « *la complexité tant des interactions sociales que de la mobilité empêche de pouvoir définir commodément des catégories pertinentes* » [WIEL, 2005]. Les deux entrées de la mobilité choisies sont donc les mobilités urbaines et interurbaines. Dans ce sujet d'étude, il convient de s'intéresser particulièrement aux mobilités urbaines puisque Tisséo organise les transports sur un PTU. Les déplacements interurbains, étant gérés par le Conseil Départemental, ne seront pas compris dans ces recherches.

Les mobilités urbaines se divisent ensuite en différentes temporalités. En effet, elles peuvent être différenciées selon leur ponctualité ou leur régularité (mobilités quotidiennes). Ces inscriptions dans le temps dépendent d'une pluralité de facteurs relevant des interactions sociales de chaque individu. Pour Marc Wiel, ces interactions sociales vont être plus ou moins nombreuses en fonction de deux critères majeurs : la « *propension à sortir du domicile* » et « *l'agencement urbain* » [WIEL, 2005]. Dans cette réflexion, on peut alors penser que cette propension à sortir du domicile dépendra d'une pluralité de facteurs, permettant -ou non- à l'individu de se déplacer. On pourra alors penser à la situation socioprofessionnelle (demandeur d'emploi, cadre, etc.), économique (salaire, allocations, etc.), résidentielle (banlieue, périurbain, centre-ville, etc.), familiale (célibataire, marié, avec des enfants, etc.). Tous ces présupposés, dont la liste n'est pas exhaustive, vont alors impacter le volume de déplacements d'un individu, tout comme « *l'agencement urbain* » du territoire dans lequel il s'inscrit. En effet, l'accessibilité à divers services, comme des commerces, des services de santé, ou bien des moyens de transport, pourra lui permettre de faciliter ses déplacements et ainsi augmenter sa propension à sortir du domicile. La pluralité de modes de transport permet donc d'effectuer un choix entre le confort, le temps, la distance et le coût du déplacement. Ce coût de la mobilité, qui a certes augmenté depuis l'époque où tout se réalisait grâce à la marche à pied, a permis néanmoins une « *réduction du temps de déplacement* » [WIEL, 2005].

Dans notre étude, nous allons plutôt nous intéresser aux mobilités urbaines effectives, c'est-à-dire aux *déplacements* réalisés par les individus. Ils peuvent être décrits comme des voyages ayant un point d'origine et de destination précis. Ces déplacements, effectués dans le cadre urbain, se partagent en fonction de différents motifs et de pratiques réalisés par chaque individu : le travail, les loisirs, la santé, les études, le tourisme, etc. En France les déplacements locaux sont répartis par motif selon les pourcentages suivants [ORFEUIL, 2008] :

- 33% sont réalisés dans le cadre de l'enseignement et du travail (25% vers des lieux fixes et 8% pour des déplacements plus aléatoires) ;
- 28% sont consacrés au ménage (achats, accompagnement) ;

- 15% sont effectués pour rendre visite à d'autres personnes ;
- 14% sont des déplacements privés ;
- 9% des déplacements sont consacrés aux loisirs.

Ce sont ces déplacements locaux, qui s'effectuent de manière quotidienne, qui nous intéressent pour ce travail puisqu'ils s'inscrivent dans un espace géographique proche (moins de 100 kilomètres) et donc dans le périmètre du PTU. Assurément, certains individus utilisent le réseau Tisséo dans le cadre de l'intermodalité, pour assurer un lien vers un autre mode de transport leur permettant d'assurer des voyages plus longs, comme l'avion, le train, ou la voiture, mais ils ne représentent qu'une infime partie du flux de voyageurs quotidiens.

L'organisation de l'offre en transport en milieu métropolitain s'étudie plutôt en fonction des mobilités les plus régulières au sein d'un territoire. En effet, on va chercher à donner plusieurs alternatives à la voiture à un individu afin qu'ils puissent se déplacer quotidiennement vers son lieu de travail, d'études, etc. Ces flux observés dans le cadre de mobilités quotidiennes représentent les parts les plus importantes des déplacements, et sont aujourd'hui réalisés principalement grâce aux recours à l'automobile.

Dans la métropole toulousaine, les parts modales se répartissent ainsi : 60% pour la voiture, 22% en deux roues, 13% en transports en commun, 3% en vélo et 2% à pied. L'objectif est donc de réduire la part de l'automobile dans ces déplacements et d'augmenter celle des transports collectifs afin d'effectuer un report modal. Ce report est un processus déjà en cours puisqu'en 2004, la part de l'automobile était de 64% et celle des transports en commun de 9%.

### 2.2.2. Les transports collectifs urbains ou la volonté d'effectuer un report modal

Les transports « désignent des systèmes qui comportant à la fois des infrastructures et les véhicules qui l'utilisent. [...] Les infrastructures sont organisées en réseaux et permettent de passer d'une ligne à une autre par l'intermédiaire de nœuds. Elles desservent ainsi des territoires qui sont, en quelque sorte, maillés par ces lignes et ces nœuds » [CIATTONI, VEYRET, 2015]. Ces transports sont donc des moyens matériels d'assurer un déplacement. Dans ce travail, les transports qui nous intéressent particulièrement sont les transports urbains, réalisés à l'échelle d'une ville, et non dans le cadre de déplacements interurbains ou à des distances plus grandes. L'urbain désigne d'après Les mots de la Géographie ce « qui concerne la ville, qui est de la ville » [BRUNET, FERRAS, THÉRY, 2005]. Ainsi, nous pouvons déduire que l'urbain se rapporte à l'agglomération de construction, certains traits sociaux de la population (le statut, la diversité et les activités de relation) et une certaine dimension de densité (relativement importante d'après le Larousse) [MERLIN, CHOAY, 2010]. Les transports urbains sont donc des moyens matériels de déplacement intégrés dans des espaces « relativement denses ».

Tisséo SMTC ne gère que les transports urbains *publics*. D'après le code des transports, ces transports publics sont considérés comme « *tous les transports de*

*personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte, des personnes publiques ou privées.*

La distinction entre transport public ou privé repose sur le fait qu'il soit organisé par une personne pour le compte d'autrui (transport public) ou pour son compte propre (transport privé) » [Legifrance, en ligne]. Les transports publics sont donc gérés pas des AOT, qui peuvent donner l'exploitation à une autre entité, publique ou privée. L'adjectif public sert à caractériser le public ciblé par le service de transport mis en place.

« *Les transports publics devraient pouvoir aller partout où on doit aller, ce qui est hors de portée...* » [ORFEUIL, RIPOLL, 2015]. Cette citation démontre bien la difficulté de mettre en place des transports publics. En effet, les transports en commun publics devraient permettre à la population de se rendre dans n'importe quel équipement d'une agglomération ou d'une commune. Seulement, un choix de l'offre à développer doit s'effectuer afin de ne pas créer des lignes obsolètes. Cet arbitrage s'établit d'après différentes composantes : économique, politique et sociale. Tout d'abord, le transport doit être le plus efficient possible : il doit observer des volumes de fréquentation suffisamment importants pour rendre le service le plus efficace possible tout en étant le moins coûteux possible. Se développer dans des territoires ruraux ou peu denses pose donc une problématique d'efficience, et donc de « rentabilité », puisque la proportion de personnes utilisant les transports collectifs dans ces zones est réduite. Il faudra donc trouver des systèmes permettant de rationaliser l'offre. Dans le PTU toulousain, la solution des TAD a été trouvée pour les zones périurbaines. Ce type de transport en commun est séparée en deux catégories : le TAD virtuel, qui « *fonctionne selon des arrêts et un itinéraire prédéfinis* » et dont « *l'horaire de passage du véhicule est précisé lors de la réservation* » et le TAD zonal qui fonctionne « *d'arrêt à arrêt* » et « *dans lequel l'usager peut se déplacer de n'importe quel arrêt vers un autre* » [VIDAL, 2012]. Cependant, ce moyen de transport est actuellement remis en question car il n'est pas d'une efficacité optimale : même si ce service permet de rendre le réseau plus accessible, il reste coûteux avec un impact plutôt faible sur les déplacements des habitants des territoires périurbains. En effet, il parcourt des zones vastes et réalise ainsi beaucoup de kilomètres, ce qui engendre une augmentation des coûts d'exploitation.

Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, les transports collectifs publics doivent répondre à différentes typologies de mobilités. Tout d'abord, afin d'acquérir des volumes de déplacement suffisamment importants pour que le service soit efficient, il convient de donner une réponse aux mobilités quotidiennes. En effet, l'étude et l'observation de ces déplacements permet alors de mettre en place des services de transport collectif favorisant un report modal de l'automobile vers les transports en commun.

Le report modal ou transfert modal « est défini comme la possibilité de changer de modes de transports d'une manière multimodale ou intermodale. Cette alternance sous-entend une offre existante, et met en exergue un " choix " qui est opéré par la personne en amont du déplacement » [THOMANN, 2002]. Le report modal est donc la possibilité de choisir de changer de mode de transport. L'objectif politique de ces dernières années et d'effectuer un report de l'automobile, vers les transports collectifs et les modes dits

« doux » ou « actifs », qui sont non motorisés et demandent le recours à l'énergie corporelle pour se déplacer comme le vélo, la marche à pied, le roller, etc.

Afin de faciliter l'accès au réseau urbain dans l'objectif d'opérer un report modal pour un maximum d'habitants, l'AOT cherche à développer et à faciliter l'intermodalité. L'intermodalité est le fait de passer d'un mode de transport à un autre. Sur le réseau Tisséo, l'intermodalité se décrypte notamment au travers des pôles d'échanges. Ces derniers peuvent être définis comme « *un espace d'organisation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport et qui assure, par son insertion urbaine, une interface entre la ville et le réseau de transport* » [RICHER, 2007]. Ces plateformes multimodales sont pensées afin d'améliorer le confort d'un déplacement afin de rendre son utilisation plus attractive. Ces dernières sont en lien direct avec la problématique des navettes communales columérines car la moyenne ville les différentes lignes des navettes sont connectées à la gare SNCF, où un pôle d'échanges est construit autour des mobilités piétonnes, ferroviaires, cyclistes et réalisées en transports en commun. Il permet aux usagers de ces différents moyens de transport d'être en lien direct vers diverses destinations : centre-ville de Toulouse, zone d'emploi d'Airbus, quartier résidentielle columérin, équipements scolaires, etc. Il sera donc un lieu de passage obligatoire sur le nouveau schéma de transport qui sera proposé au territoire.

Les politiques de ces dernières années permettent aujourd'hui aux transports en commun et à des pratiques citoyennes (autopartage, covoiturage, bus cycliste, etc.), notamment, de se développer. Tisséo s'inscrit dans ces nouvelles formes de mobilités puisqu'il développe son propre réseau de covoiturage, comme nous l'avons vu précédemment, mais porte également une attention particulière aux stationnements réservés à ces initiatives citoyennes dans les nouveaux projets autour des pôles d'échanges notamment. Les mobilités grandissantes dans ces grands espaces urbains mettent en exergue des problématiques environnementales, sociales et économiques au sein de ces territoires métropolisés. Environnementales car l'utilisation de la voiture personnelle impacte particulièrement les qualités de l'air et de l'eau (entres autres) qui se dégradent de plus en plus. Sociales, car alors que certaines personnes peuvent avoir accès à la mobilité, d'autres individus, de par leur situation résidentielle (qui ne peut que difficilement évoluer) ou leur situation économique ne peuvent pas prétendre à se mouvoir. Enfin, des problématiques économiques sont révélées car la recherche de solutions quant aux problèmes de pollution, d'extension des infrastructures de transport, etc. est très couteuse.

La desserte de proximité dans des espaces métropolitains constitue donc un enjeu fort de la mobilité puisqu'elle doit répondre à toutes ces problématiques, et notamment celle du sociale, car elle doit permettre un accès au réseau urbain aux personnes ayant des difficultés à se déplacer avec d'autres moyens de transport.

### **2.2.3. La desserte de proximité : une notion peu étudiée**

La notion de « desserte de proximité » étant récente, il existe peu de textes scientifiques autour de cette expression. Nous allons donc tenter de la définir, ainsi que ces enjeux, de façon générale.

Une *desserte* est un « *apports de biens, de denrées, d'informations, à un lieu ou à un ensemble de lieux* » [BRUNET, FERRAS, THERY, 2005]. Son synonyme le plus proche est *l'irrigation*. D'après les mêmes auteurs, l'aire de desserte d'une ville est « *un espace couvert par les itinéraires des services de desserte réguliers et quotidiens qui amènent à la ville* ». C'est dans ce sens précis que l'on entend la desserte des transports en commun : les territoires et habitants touchés par une ligne.

La proximité, quant à elle, est définie comme « *le fait d'être proche* » [BRUNET, FERRAS, THERY, 2005]. Dans cette même définition, ils définissent le commerce de proximité comme un commerce « *accessible à pied* ». La desserte de proximité est donc une ligne de transport accessible à pied pour les usagers.

La desserte d'un quartier peut également être définie par son « *accessibilité* ». Pour cause, ces deux termes relèvent « *la possibilité d'accès à un lieu ou à partir d'un lieu* » [MERLIN, CHOAY, 2010]. « *L'accessibilité caractérise le niveau de desserte et influe fortement sur le niveau des valeurs foncières. On peut mesurer l'accessibilité à partir d'un point (lieu de résidence) de plusieurs façons :*

- par « *tout ou rien* » : ce lieu est accessible ou ne l'est pas ; par exemple en fonction de la distance à la plus proche station des transports en commun ;
- par des courbes isochrones (reliant les points vers lesquels le temps de trajet est le même par un moyen de transport donné ou par le plus rapide) ; on peut ainsi définir des durées d'accès moyennes aux différentes destinations dans la ville (aux emplois par exemple) ou une durée d'accès au centre ;
- par une moyenne des coûts généralisés de déplacements aux différentes destinations (emplois par exemple) ;
- en fonction de l'offre de transport et du système d'activités. » [MERLIN, CHOAY, 2010].

Les études sur les lignes de bus (que ce soit pour une création ou une modification) sont plutôt réalisées en fonction de la première définition. Seulement, la réflexion est plutôt inverse : on va prendre un arrêt de bus et déterminer quel périmètre est couvert par ce dernier. En moyenne, les usagers des bus sont prêts à parcourir 300 mètres pour prendre un bus régulier. Ils seront alors considérés comme proches, et donc dans la zone d'influence, du service de transport. Un tampon de 300 mètres est donc mis en place cartographiquement pour savoir quelle proportion de territoire est couverte par les arrêts d'une ligne de bus. Ce système a toutefois ses limites, puisque le tampon cartographié exprime une distance à vol d'oiseau, or, les routes présentes peuvent parfois faire parcourir des distances plus importantes aux utilisateurs. Le service SIG (Système d'Information Géographique) de Tisséo SMTc a réalisé un nouvel outil permettant d'intégrer seulement les points situés à 300 mètres ou moins en ne passant que par les routes et pistes cyclables recensées. Cet outil a néanmoins un petit inconvénient : il ne tient pas compte des espaces verts et petits passages piétons à proximité des arrêts étudiés. L'utilisation de ces deux systèmes peut permettre de faciliter la mise en place d'arrêts théoriques, mais il convient également de réaliser des études de terrain afin de vérifier que les distances à parcourir pour arriver à l'arrêt de bus soient réellement accessibles. De plus, cela permettra également de relever les caractéristiques physiques

comme par exemple la pente, car il faudra alors tenir compte d'une moins grande distance.

Cette accessibilité introduit donc la notion de proximité, notion de distance à un lieu dont nous avons parlé précédemment. Cette dernière varie selon les modes de vie. Par exemple, une personne qui utilise fréquemment les services présents dans son environnement proche (dans sa rue, son quartier, etc.) n'aura pas la même approche de la proximité que quelqu'un qui emprunte systématiquement la voiture pour faire ses courses dans un centre commercial à quelques kilomètres. Ces habitudes de vie engendrent un rapport à la distance complexe et propre à chaque individu. Son appréhension dépend de plusieurs facteurs : on pourra notamment penser aux capacités physiques, à l'acceptabilité et à la représentation mentale d'une distance de chacun. Ainsi, la proximité d'un arrêt de bus sera également relative à chaque personne. En effet, on considérera qu'une personne est proche d'un arrêt de bus si elle se trouve à moins de 300 mètres de celui-ci. Pour les modes lourds de transport, type métro ou tramway, le critère de proximité s'étendra à 400 ou 500 mètres.

Cette différence de distance s'explique par l'offre en transport. En effet, une personne proche d'une ligne de bus et avec des cadences peu élevées sera moins attirée que par une ligne de métro ou de tramway, beaucoup plus fréquent. Ceci-dit, dans une même logique, il faudrait également différencier les lignes de bus classiques de celles qui relèvent du Transport en Commune en Site Propre (TCSP), ou même du programme Linéo.

Le choix de l'utilisation d'un mode de transport s'articule donc autour de différents critères. Au-delà de l'arbitrage entre le coût, le temps et de la distance, c'est bien une question de confort qui interviendra dans le choix d'un mode de transport. Celui-ci passe dans l'attente liée à la fréquence d'un moyen de transport, les correspondances, la pénibilité liée aux conditions de voyage, la distance à parcourir à pied, l'irrégularité dans la fréquence, et la recherche d'un emplacement de stationnement [MERLIN, CHOAY, 2010].

Cette notion de « confort » est au cœur des problématiques posées par les missions du stage. En effet, ces navettes permettent, pour beaucoup, une desserte à une proximité moindre du domicile des usagers, malgré la présence du réseau Tisséo à proximité. Bien sûr, certaines personnes ne peuvent pas se déplacer loin de leur domicile en raison de leur capacité physique, mais pour cela, les communes peuvent mettre en place un transport privé d'aide à domicile et aux déplacements pour les rendez-vous médicaux ou faire des courses par exemple. Mais la présence de ces navettes ouvertes à tous offre un « confort » à des personnes qui, elles, peuvent se rendre jusqu'à un arrêt de bus du réseau urbain. C'est bien pour empêcher cette concurrence que la loi interdit la subdélégation de la compétence du transport public. Cependant, certaines personnes veulent juste se rendre à l'intérieur de leur commune, et le réseau Tisséo ne permet pas forcément des déplacements internes vers les équipements de cette dernière. Le confort apporté par ces navettes a donc à la fois une utilité essentielle pour certains individus, est un moyen de se déplacer à l'intérieur de la commune pour d'autres, ou bien un « luxe » pour d'autres personnes, qui ne l'empruntent que pour des raisons de proximité forte ou pour la gratuité proposée.

## 2.3. Une pluralité de méthodologies et les outils utilisés pour l'intégration des navettes

L'intégration des navettes communales a demandé la mise en place d'une méthodologie propre aux missions proposées. De plus, une pluralité de données et d'outils ont été utilisés afin d'analyser ces services de proximité, mais également pour trouver des solutions quant à leur maintien ou leur intégration.

### 2.3.1. L'organisation du planning et les premières tâches de travail

Dans l'optique d'organiser mon travail en fonction du calendrier, j'ai réalisé un méta-planning permettant de répartir le travail sur les cinq mois de stage. Étant donné que le travail sur Colomiers représentait la partie majeure du travail, j'ai choisi de réaliser deux plannings différents : un pour Colomiers [cf. Tableau 4] et un autre pour les autres navettes et les missions plus générales. À la base, ce dernier était établi pour un projet à plus long terme, j'ai donc adapté ce planning en inscrivant des plans de charge par semaine.

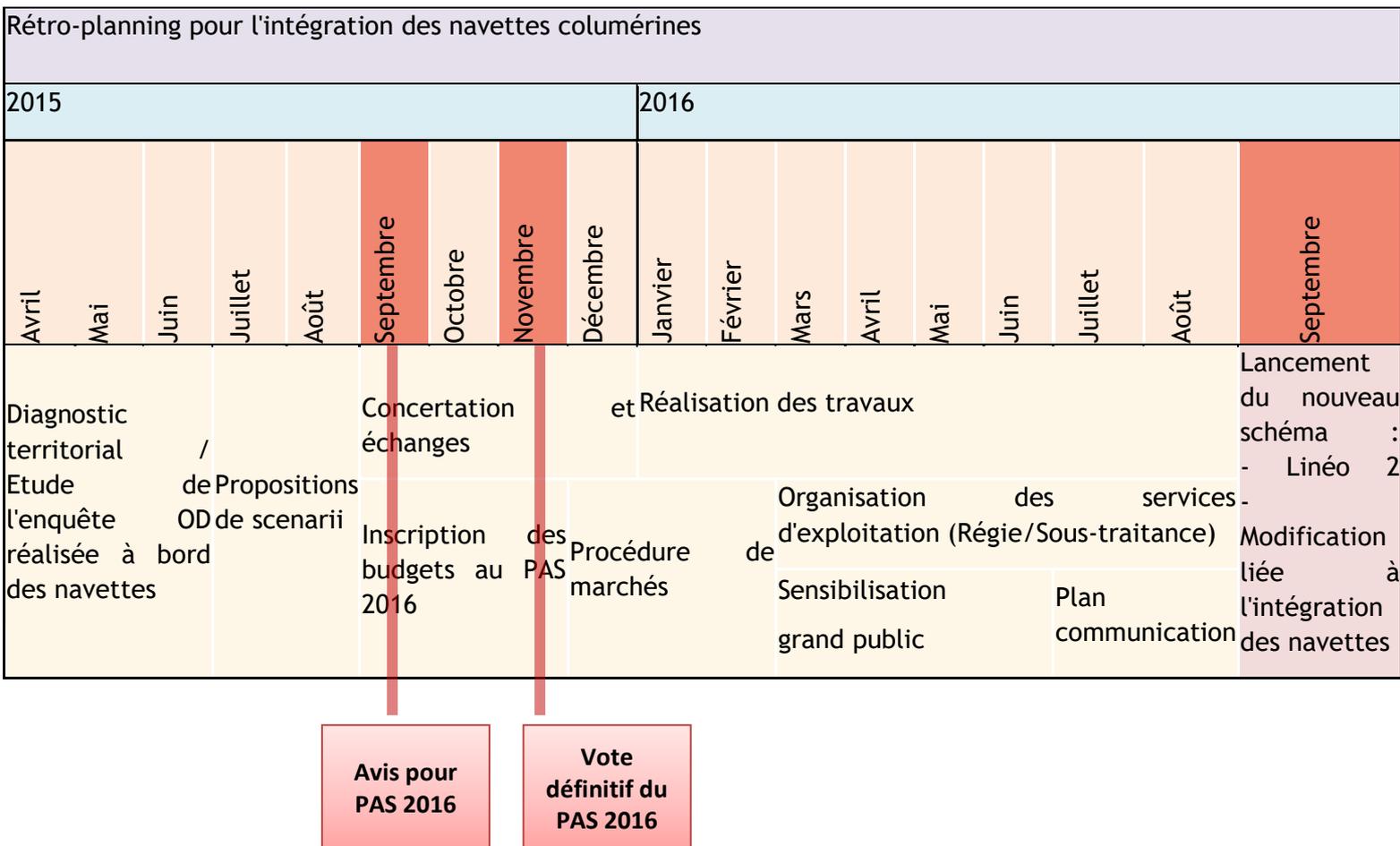


Tableau 4 : Rétro-planning des tâches pour l'intégration des navettes columérines

Source : Réalisation personnelle

Ce calendrier m'a permis d'organiser les grands axes de travail et les missions, mais le fait d'y ajouter les tâches rendait le document illisible. Comme vu lors des enseignements, j'ai donc pensé à faire un diagramme de GANTT, seulement, le fait que des tâches se rajoutent au fur et à mesure de l'avancée du travail rendait compliquée son organisation. En parallèle du méta-planning, j'ai donc créé un planning des tâches, me permettant ainsi de suivre le travail que j'avais à réaliser quotidiennement, en insérant des ordres de priorité.

Par ailleurs, afin de mieux comprendre la logique de processus de décision quant à l'avenir des navettes, nous avons établi un logigramme [cf. Schéma 7], nous permettant ainsi de visualiser la démarche à suivre quant au travail à mener. J'ai pu ainsi avancer dans les premières tâches.

### RECENSEMENT DES NAVETTES COMMUNALES

Dans un premier temps, j'ai réalisé un recensement des navettes communales présentes sur le PTU toulousain. Ce recensement s'est effectué en plusieurs étapes. Tout d'abord, j'ai regardé les sites internet de chacune des 101 communes du PTU -lorsqu'elles en avaient- afin de voir si elles possédaient ou non un service de transport en commun.

Suite à cette première tâche, s'est opérée la mise à jour d'un tableau de recensement qui avait été fait en 2013, avec les informations trouvées sur les différents sites internet. Lorsque qu'une navette avait été recensée en 2013 mais que l'information n'apparaissait pas sur le site de la commune, un appel auprès de la mairie en question a été nécessaire afin de valider la présence -ou non- d'une navette.

Ces navettes ont été ensuite classées en fonction de leur usage (aide à la personne, ouverte à tous, etc.) et de leur utilité publique ou privée. Enfin, j'ai créé un nouveau tableau intégrant seulement les navettes ouvertes à tous et publiques. En effet, ce sont elles qui sont concernées par la régularisation demandée par le préfet puisque les autres peuvent entrer dans le cadre réglementaire avec une solution juridique.

### ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS

Ensuite, j'ai mis en place des guides d'entretien semi-directifs afin d'interroger les personnes en charge de la gestion des navettes au sein de chacune des communes concernées par des navettes ouvertes à tous. Ces entretiens semi-directifs sont des enquêtes qui permettent de relever des données qualitatives auprès d'un interlocuteur. En effet, ce « *mode d'investigation sociologique* » [MERLIN, CHOAY, 2010] se distingue de l'entretien non-directif où l'interrogé répond à une question ou une thématique donnée et de l'entretien directif, où l'interviewé ne répond qu'à des questions, bien souvent fermées et n'offre pas la possibilité à l'interlocuteur de parler d'autres thématiques. L'avantage de l'entretien semi-directif est qu'il permet une liberté à l'interrogé de détailler ses propos, quitte à parfois basculer dans un thème qui ne voulait pas être abordé par l'investigateur. De plus, cette forme d'enquête permet d'instaurer une confiance entre les deux communicants où l'interviewé peut plus facilement se confier.

Ce type d'enquête a été choisi dans le contexte des navettes communales, car même si nous avons besoin d'éléments spécifiques, comme la fréquentation, les kilomètres effectués par le bus, les coûts, etc. nous souhaitions également avoir des éléments plus « informels » sur les navettes comme le fonctionnement de la navette, ce que pensait le technicien ou l'élu du service, les composantes à améliorer, si la municipalité souhaitait garder le service de transport, etc.

Ces enquêtes nous ont permis de récolter la plupart des informations manquantes sur les navettes étudiées, tout en laissant place au dialogue entre nous et les interrogés. Ces entretiens semi-directifs ont donc permis un environnement propice au dialogue.

### 2.3.2. La méthodologie et les outils propres à ma formation

D'après les missions et tâches à réaliser durant le stage, il apparaît qu'une pluralité d'outils et de méthodologies ont pu m'aider et m'appuyer lors de l'avancée du travail.

Les enseignements instruits, l'interdisciplinarité du Master entre les domaines de la Géographie et de la Sociologie et la réalisation de mon mémoire de recherches l'an dernier m'ont permis de me familiariser avec les entretiens et la préparation de ces derniers. De même, le fait d'avoir reçus des enseignements de professionnels et d'élus lors de cette année de Master m'a permis d'appréhender le langage à tenir devant ces interlocuteurs. Même si le contexte universitaire a certainement joué dans le fait que les intervenants étaient plutôt réceptifs à nos demandes, cela nous a permis de nous former sur les manières de s'adresser à eux et de créer un premier contact avec des élus et professionnels.

D'un autre côté, les logiciels de SIG (Systèmes d'Informations Géographiques) prennent une part importante du travail effectué au service EOR. En effet, la moindre étude demande que l'on maîtrise un minimum ces logiciels de cartographie. La formation que nous avons reçue cette année en la matière a été très enrichissante. À la fin du semestre, nous maîtrisons parfaitement les outils du logiciel QGis (Quantum Gis). Seulement, lors de mon entretien pour le stage, ma tutrice de stage m'a informée que Tisséo SMTC utilisait le logiciel MapInfo. Je n'avais jamais vu ce logiciel auparavant. J'ai donc demandé de l'aide à mon professeur de cartographie, qui a accepté immédiatement de me faire une formation accélérée sur le logiciel. Cette formation, ainsi que la connaissance de QGis vu lors de l'année universitaire m'a permis de me familiariser très rapidement avec ce nouveau logiciel. De plus, les chargées d'études ainsi que le service SIG de Tisséo SMTC étaient très présents en cas de blocage.

Enfin, les connaissances prodiguées lors des enseignements sur les mobilités et les transports ont été essentielles à mon adaptation à l'environnement. Même si toutes les techniques et connaissances opérationnelles m'étaient inconnues, j'ai pu comprendre rapidement les enjeux des projets et travaux réalisés. En effet, les cours sur les mobilités et les transports, ainsi que l'intervention d'un professionnel du transport, m'ont permis de décrypter les enjeux ainsi que les politiques liés à ce domaine. L'intermodalité, le report modal, les transports en commun, les pôles d'échanges, mais aussi le fonctionnement des

intercommunalités et des AOT m'ont permis de comprendre rapidement les missions qui m'étaient demandées ainsi que le travail des personnes autour de moi.

### **2.3.3. Les outils utilisés dans le service EOR**

Pour commencer, il faut remarquer que même si l'adaptation à l'environnement de travail a été relativement simple, les outils de travail et les données mobilisées m'étaient complètement étrangers. J'ai donc appris à les connaître et à m'en servir. Je vais commencer par vous présenter les données que j'ai utilisées pour l'étude et l'analyse des navettes communales, ainsi que l'intégration des navettes de Colomiers.

Premièrement, les données de l'EMD (Enquête Ménages Déplacements) permettent d'étudier les déplacements quotidiens des ménages entre différentes zones du PTU. Elle donne un nombre de déplacements moyen observé par jour entre les zones. Seulement, cette enquête est réalisée sur une proportion infime de la population, et permet donc seulement d'obtenir des tendances et non des chiffres précis. Elle est notamment très utile dans les premières phases d'études pour estimer le nombre de personnes qui pourraient potentiellement se reporter sur les transports en commun si une ligne était modifiée ou créée.

Ensuite, plusieurs données statistiques permettent d'évaluer le fonctionnement d'une offre de transport. Les enquêtes O/D (Origine/Destination) peuvent déterminer les trafics d'usagers observés ainsi que la typologie des utilisateurs et les trajets qu'ils réalisent suite à une étude réalisée sur les données brutes. Ces enquêtes sont réalisées en moyenne tous les deux ans sur deux journées et toutes les courses d'une ligne sont enquêtées durant ces deux jours. Toutes les personnes ne peuvent pas être questionnées, l'organisme enquêteur réalise donc un coefficient de pondération permettant d'obtenir une tendance concernant les profils d'usagers, les trajets les plus importants ou les arrêts les plus fréquentés.

Le nombre de validations par arrêt est une donnée importante puisqu'elle permet de déterminer si le service mis en place fonctionne ou non, et dans quelles proportions. Ce nombre d'arrêts varie considérablement entre les lignes selon qu'elles desservent des zones d'habitat, d'emploi ou d'équipement denses, mais également selon son offre (cadencement, nombre de courses, amplitude horaire, etc.).

L'enquête trafic routier peut être utilisée à différentes fins [cf. Carte 8]. Tout d'abord, lors d'une étude pour un développement de lignes, elle peut permettre de déceler les tronçons très fréquentés et qui permettraient un fort report modal, ou même de savoir où le bus sera englué dans la circulation, et ainsi éviter de mettre du transport collectif sur la voie en question. Par ailleurs, elle permet également d'estimer le report modal effectué grâce à deux études comparables : l'évolution du trafic routier d'un côté, et la fréquentation d'une ligne modifiée ou créée de l'autre.

Enfin, une multiplicité de bases de données existe intégrant les données des lignes. Elles sont souvent séparées entre les lignes gérées en Régie par l'EPIC et les lignes sous-traitées et contiennent des données telles que les kilomètres réalisés, les amplitudes, les coûts, les validations, etc. de chaque ligne.

Pour les outils utilisés, les trois chargées d'études ont mis en place une « moulinette ». Celle-ci permet de calculer le nombre de bus, les kilomètres parcourus, ainsi qu'une estimation du coût d'une ligne en fonction de divers paramètres : l'amplitude, les heures de pointe, le fonctionnement lors des semaines de vacances, les samedis et les dimanches, etc. Cet outil permet de calculer le coût d'une création ou d'une modification de ligne de bus.

Le service SIG a également mis en place un outil cartographique permettant d'estimer le nombre d'habitants, de scolaires et d'emplois situés dans la zone d'influence d'une ligne. Cette estimation permet alors de donner un ordre d'idée du potentiel captable autour des lignes, c'est-à-dire, des personnes habitant, travaillant ou étudiant à moins de 300 mètres de la ligne (si c'est un bus).

Enfin, le stage m'a permis de développer la connaissance et la manipulation des logiciels de SIG. En effet, quand je suis arrivée, je me suis servie du logiciel MapInfo durant un mois. Seulement, Tisséo SMTC ne possède que peu de licences. Mon poste de travail n'a pas pu intégrer de licence, je devais donc emprunter les ordinateurs de mes collègues. Le service SIG m'a informée qu'il allait progressivement passer sur le logiciel de cartographie ArcGis et qu'il avait un nombre de licences illimités. J'ai donc suivi une formation accélérée sur le logiciel, qui a été installé sur mon poste de travail. Ainsi, en deux mois, j'ai pu apprendre à manipuler ces deux logiciels dans le cadre de travaux autour des diagnostics territoriaux et des transports en commun. Ces logiciels sont très importants afin de donner un visuel aux interlocuteurs, mais également pour déterminer des données concernant des aires, des périmètres, des longueurs, etc. Ils interviennent après les analyses réalisées et permettent de mettre en image les solutions trouvées.

Cette liste d'outils et méthodologies permettant une aide la décision n'est bien entendu pas exhaustive, et chaque dossier ou projet demande le recours à des méthodes et des outils différents. L'appropriation de ces outils s'est faite au fur et à mesure de l'avancée du stage. En effet, je ne connaissais pas les outils et les méthodes employés pour réaliser l'étude et l'analyse des navettes communales. Les personnes qui m'ont guidée tout au long du stage m'ont permis d'avancer pas à pas et ont pris le temps de m'expliquer le fonctionnement de chacun des outils, ainsi de l'utilité de chaque donnée. La longue durée du stage m'a permis d'apprendre à manipuler ces outils et ces données, mais également de savoir à qui m'adresser pour les réponses à certaines problématiques plus spécifiques.

---

## Partie 3 : La pertinence du maintien des navettes : solutions juridiques et opérationnelles

---

*Dans cette dernière partie, nous allons observer les résultats du travail réalisé durant le stage. Il faut rappeler que la demande émane du préfet de la Haute-Garonne. Il requiert une action du SMTC afin de régulariser la situation des navettes communales sur le PTU toulousain. En effet, en tant qu'AOTU, Tisséo devrait -en principe- gérer les transports publics sur les territoires ayant délégués leur compétence transport.*

*Une des missions principales consistait en la réalisation de typologies différentes des navettes dans le but de les classer et de déterminer les solutions correspondantes. Cette partie est organisée en fonction du tri réalisée entre les navettes par rapport à leur usage, leur fréquentation, ou encore leur redondance/complémentarité avec le réseau Tisséo.*

*Nous nous sommes rendues compte avec l'avancée de l'étude que l'intégration des navettes columérines prenait une part importante dans la charge de travail et que l'intégration de toute ou partie du circuit des autres navettes serait compliquée dans le temps imparti.*

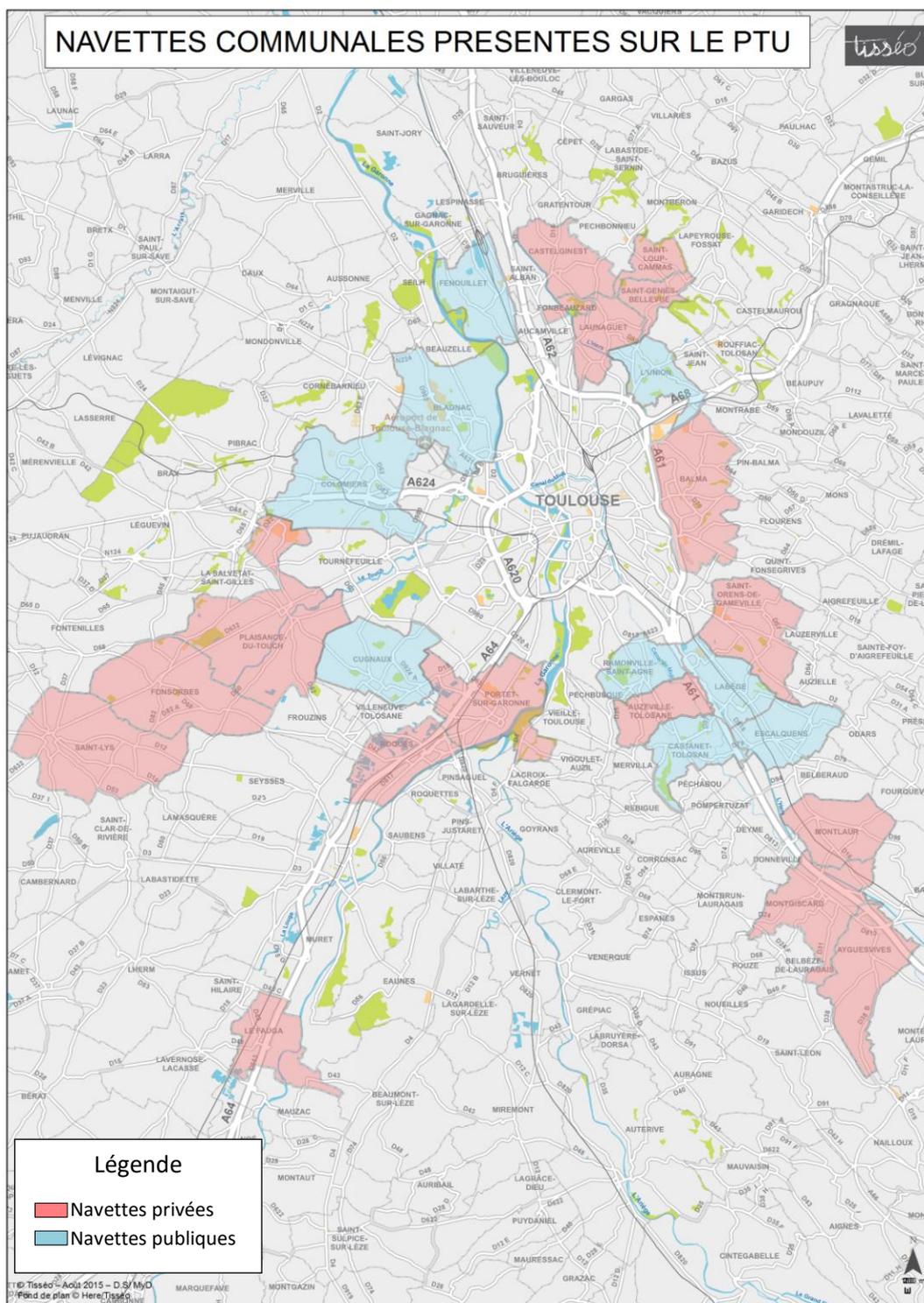
### 3.1. Les solutions techniques et juridiques pour les navettes non-intégrables au réseau Tisséo

---

*Certaines navettes n'observent pas d'assez grands volumes de fréquentation ou sont trop redondantes avec les lignes Tisséo pour être intégrées au réseau urbain. Ainsi, cette partie présente les solutions techniques et juridiques trouvées pour ces services de transport.*

#### 3.1.1 La redondance et les faibles volumes : critères pour une proposition de suppression de navettes

Le recensement réalisé nous a permis de mettre en exergue une quarantaine de circuits, dont neuf seulement relevaient du transport régulier ouverts à tous [cf. Carte 3]. C'est donc sur ces navettes que je me suis penchée pour l'étude d'intégration.



Carte 3 : Navettes communales présentes sur le PTU en fonction de leur typologie actuelle  
 Source : Réalisation personnelle / Données : Tisséo

Afin de connaître le fonctionnement de chacune, nous avons interrogé les différents élus et techniciens s’occupant des navettes afin d’avoir une connaissance fine des arrêts les plus fréquentés et les O/D les plus importantes. Seulement, les personnes interrogées n’ont souvent pas réalisé de comptages précis à bord de leur navette, par manque d’effectif ou pour des questions techniques. L’étude de la pertinence du maintien de ces transports de proximité a donc été repoussée car il faudra avoir des données plus précises

sur lesquelles s'appuyer afin de pouvoir se positionner quant à leur avenir. Le travail sur ces micro-réseaux a donc été de créer une typologie de navettes en fonction de leur usage, leur fréquentation et leur type d'usagers et de m'intéresser à une méthode qui permettrait aux communes de maintenir leur circuit dans le respect du cadre réglementaire.

Certaines navettes communales observent des volumes de fréquentation trop faibles pour les intégrer dans le réseau Tisséo. En effet, comme nous l'avons vu auparavant, les recettes de ventes de titres de transport ne représentent qu'une petite part du budget global. Ainsi, si le volume d'usagers est trop faible, le déplacement sera inversement plus coûteux à Tisséo. Les communes et les usagers ne perçoivent pas ces problématiques financières, mais elles sont pourtant bel et bien présentes. Le TAD, qui paraissait jusque-là être une solution intéressante pour des espaces de faibles densités semble aujourd'hui montrer ses limites.

Pour d'autres navettes, nous avons pu remarquer que les tracés étaient en grande majorité redondants avec les lignes Tisséo, sans pour autant connaître leur fréquentation. La problématique a donc été de comprendre pourquoi ces services existaient malgré la présence du réseau Tisséo. Suite aux entretiens réalisés avec les élus et techniciens en charge de la gestion de ces navettes, il est apparu que leur service permettait un déplacement de porte-à-porte à l'intérieur de la commune. De plus, la plupart de ces navettes proposent un service gratuit, ce qui n'est pas le cas sur le réseau urbain. Cependant, d'après les enquêtes réalisées, il s'avère que les usagers de ces navettes sont des personnes captives contraintes d'utiliser les transports collectifs car ils n'ont pas d'autres moyens de transport. On pense alors aux personnes âgées et aux plus jeunes. Seulement, la tarification sur le réseau Tisséo pour ces personnes-là est pratiquement nulle : 10 euros pour l'année et les scolaires ont deux déplacements par jour remboursés par le CD 31, sinon le tarif réduit est appliqué pour le reste du temps. Nous pourrions donc appeler ces services de transport des « navettes de confort », puisque les deux seuls avantages de ces services sont une desserte en porte à porte et pour certaines, une gratuité. L'utilité sociale de la navette, qui serait incluse dans l'accompagnement de certaines personnes ayant des difficultés à se déplacer autrement, est une problématique qui peut être résolue par le transport privé, et qui ne se retrouve pas dans un transport ouvert à tous.

Même si certaines lignes n'ont pas pour vocation d'être intégrées au réseau urbain de par leur utilité ou par leur redondance, nous avons comparé l'offre Tisséo et celle des navettes communales afin de déterminer si la présence de cette navette n'était pas liée à un facteur de surcharge ou un manque d'adéquation de l'offre par rapport à des horaires de fonctionnement d'équipements à proximité ou d'autres modes de transport.

Pour ce faire, j'ai donc réalisé un diagnostic rapide du territoire afin de déterminer la présence d'équipements ou de services à proximité des lignes Tisséo. Après les avoir énumérés, j'ai donc comparé les horaires de fonctionnement de ces derniers avec l'offre de la ligne. On pourra notamment prendre l'exemple d'un lycée, d'un collège, d'une gare, etc. Ensuite, grâce à l'aide des chargées d'études avec qui je travaillais, nous avons récupéré les validations par course afin de déterminer s'il existait une charge trop importante. Le nombre de validations par course permet de déterminer le nombre de

montées par arrêt, et ainsi avoir un ordre d'idées de la charge présente dans le bus à un instant T. Une charge trop importante, voire une surcharge, du bus entraîne un confort dégradé de l'offre de transport. De plus, si le bus ne peut plus contenir d'usagers sur les arrêts suivants, ils devront attendre le passage d'une autre course, et ne voudront peut être plus emprunter le bus.

Pour valider ces éléments, j'ai comparé ses chiffres avec ceux de l'enquête O/D de 2012 (la dernière en date) afin de voir où descendaient les individus qui montaient aux arrêts à proximité d'un équipement afin de déterminer si l'O/D était bien réalisable via la ligne Tisséo présente.

Nous avons pu observer, dans le cas d'une ligne notamment, qu'il existait réellement une surcharge importante dans une course. Nous avons donc regardé les possibilités d'ajouter une course à l'offre Tisséo, en prenant bien en compte son fonctionnement et les autres équipements qui se trouvaient sur la ligne. En effet, lorsqu'on veut ajouter une course ou modifier un horaire, il faut prendre tous les éléments en compte : impact sur les autres équipements à desservir (entreprise, collège, lycée, etc.), correspondance avec d'autres lignes ou modes de transport (heure de départ ou d'arrivée d'un train, d'un bus, etc.), impact budgétaire (financier et kilométrique), etc.

### **3.1.2 Le transport privé : une solution d'accompagnement pour des catégories particulières d'administrés n'ayant pas accès à la mobilité**

La plupart des navettes communales présentes sur le PTU toulousain sont fréquentées par des personnes captives des transports en commun. Le droit à la mobilité implique donc que ces personnes soient desservies par les transports en commun. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la législation ne s'oppose pas à ce droit, puisque même si le transport public n'est pas assez efficient pour répondre à tous les besoins, jusqu'au dernier village intégré au PTU, une solution de transport privé peut être mise en place par une commune. En effet, il permet à une municipalité de créer une desserte de proximité à l'intérieur de son périmètre grâce à l'Article 2, Décret n°87-242. Cependant, celui-ci énonce plusieurs critères cumulatifs auxquels chaque navette doit répondre [cf. Annexe 3 : Note sur les éléments juridiques]:

- le service s'adresse à une catégorie particulière d'administrés ;
- il s'exerce dans le cadre d'activités relevant des compétences propres à la commune ;
- il ne s'exerce pas dans le cadre de déplacements à vocation touristique ;
- il est exécuté à titre gratuit ;
- les véhicules appartiennent à l'organisateur, ou sont pris en location, sans conducteur ou alors le service peut être organisé par une entreprise inscrite au registre des entreprises de transport public routier de personne.

Lors d'un entretien avec une juriste du GART [cf. Annexe 2], nous avons trouvé une solution pour mettre en place la gratuité du service. Plusieurs solutions sont possibles.

Tout d'abord, la commune peut tout simplement proposer la gratuité sur la navette de proximité sans contrepartie.

Autrement, si la commune souhaite garder une participation des usagers, elle pourra faire augmenter le ticket d'entrée du CCAS (Centre Communal d'Action Sociale). En effet, dans le cadre des activités proposées par le CCAS, celui-ci pourra augmenter la participation versée par les adhérents qui profiteront de la navette.

## **3.2. L'intégration des navettes : l'exemple de Colomiers**

---

*L'intégration des navettes colomérines a demandé l'élaboration de diagnostics. Ces derniers sont une étape importante dans l'étude réalisée car ils permettent de mettre en avant les caractéristiques du territoire et de se familiariser avec le terrain. Ensuite, grâce à l'enquête réalisée à bord des navettes, j'ai pu analyser les déplacements effectués par le biais de ces navettes, ainsi que le profil des usagers. Enfin, l'étude et l'analyse combinée de ces différentes données m'ont permis d'établir des pistes de réflexion quant à la reprise de ces navettes, ainsi que des solutions pour maintenir la gratuité.*

### **3.2.1. Le diagnostic territorial, socio-démographique et des transports en commun présents sur Colomiers**

#### DIAGNOSTIC SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE DE COLOMIERS

Pour commencer, nous devons décrire la commune de Colomiers. Le territoire colomérin, est situé dans la première couronne, à l'Ouest de Toulouse. Elle est en bordure de l'aéroport de Blagnac et concentre donc une grande part d'entreprises aéronautique dans le Nord de la commune. Composée de 36 699 habitants en 2012, d'après les chiffres de l'INSEE, elle est la deuxième ville du département de la Haute-Garonne, derrière Toulouse et devant Tournefeuille et Muret. Elle est donc considérée comme une ville moyenne et observe une majorité de déplacements vers Toulouse et vers Blagnac, d'après l'enquête EMD réalisée en 2013. Elle observe une évolution de population de +2,6% entre 2007 et 2012. À noter qu'à la même période, le taux d'évolution du département était de +1,2% et national de +0,5%. Colomiers est donc une ville qui se développe fortement, critère dont il faudra tenir compte pour l'étude d'intégration afin d'anticiper les zones qui s'ouvriront à l'urbanisation, d'après le PLU (Plan Local d'Urbanisme).

La part de ménages fiscaux est équivalente à celle observée en Haute-Garonne (67%) et le taux de pauvreté, qui « correspond à la proportion d'individus (ou de ménages) dont le niveau de vie est inférieur pour une année donnée à un seuil, dénommé seuil de pauvreté (exprimé en euros) » [INSEE, en ligne] est un peu plus élevé (13% contre 12%). Dans le cadre du droit à la mobilité, cette donnée est à prendre en compte afin de

déterminer si nous sommes sur un territoire intégrant un fort pourcentage de personnes souvent captives des transports en commun.

### LES TRANSPORTS EN COMMUN À COLOMIERS

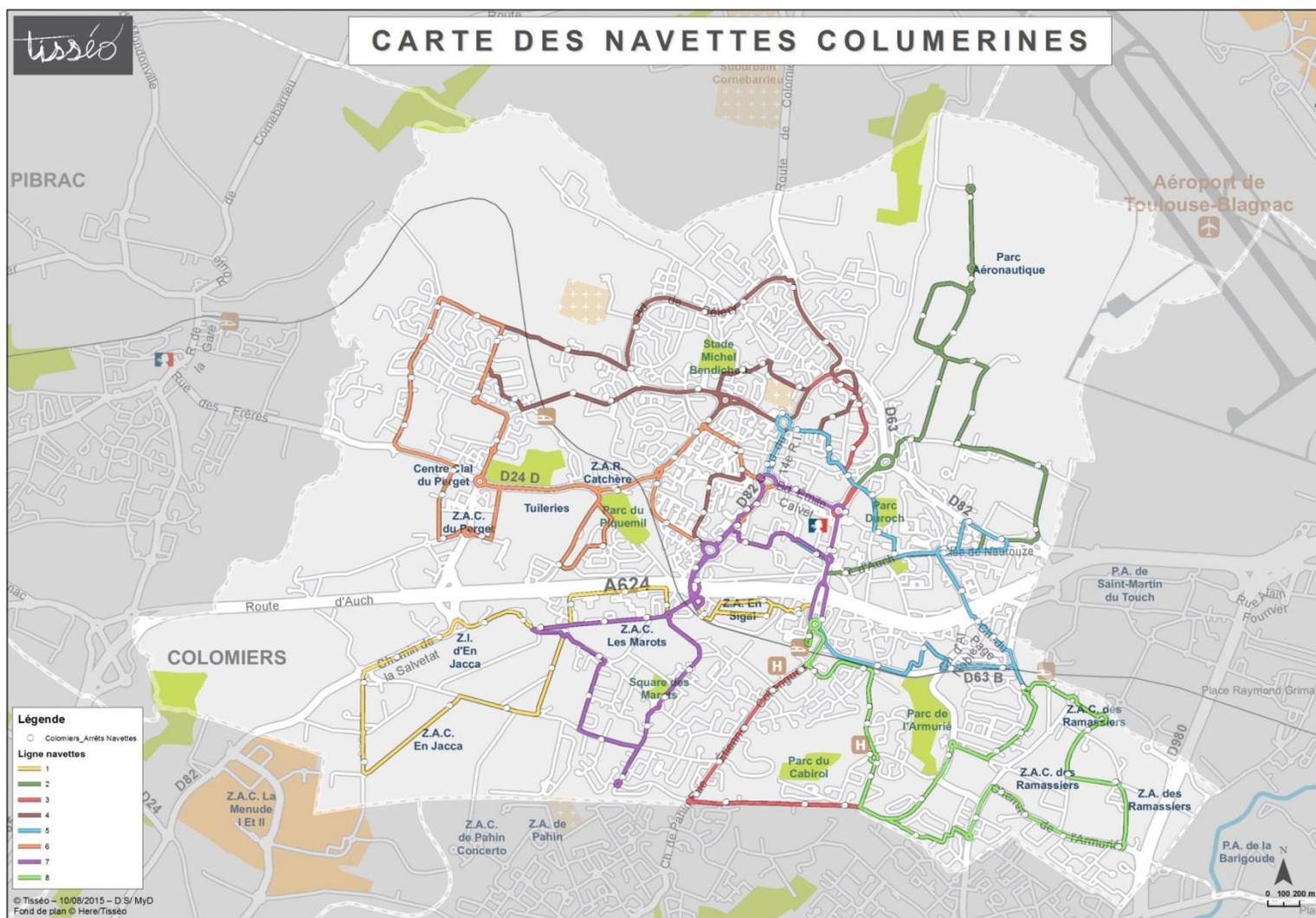
Tout d'abord, on pourra observer la carte du réseau de navette columérin. Il concentre huit lignes de bus qui desservent la commune de façon très fine. Ces bus de ville circulent uniquement dans un sens et ne permettent ainsi aux personnes qui veulent effectuer de petites distances que de les prendre pour un aller. En effet, si l'individu souhaite réaliser le trajet dans le sens inverse, il faudra qu'il passe par tous les autres arrêts du circuit.

Le réseau de bus comptabilise 2 556 déplacements par jour, qui sont répartis entre les 8 lignes de Colomiers [cf. Tableau

	Nombre de courses / jour
Ligne 1	177
Ligne 2	273
Ligne 3	317
Ligne 4	488
Ligne 5	307
Ligne 6	263
Ligne 7	541
Ligne 8	190
<b>GLOBAL</b>	<b>2556</b>

**Tableau 5: Nombre de déplacements par ligne columérine**

Source : Réalisation personnelle / Données BVA



**Carte 4 : Organisation du réseau columérin**

Source : Réalisation personnelle / Données Tisséo

5].

On observe clairement que deux lignes sont particulièrement fréquentées : la ligne 4 et la ligne 7 [cf. Carte 4]. La première dessert une zone densément peuplée, un lycée, mais aussi des complexes de loisir très fréquentés. La deuxième circule dans des zones d'habitat densément peuplées et assure la liaison entre la Gare SNCF (ou Centre), indiquée par un pictogramme, et le Relais Bus, plateforme de transport où une pluralité de lignes sont en correspondance.

On peut maintenant s'intéresser à l'offre Tisséo présente sur la commune. Comme on peut le voir sur la carte ci-après, les lignes Tisséo assurent une desserte importante de la ville de Colomiers par le biais de plusieurs modes de transport collectif [cf. Carte 5].



Carte 5 : Réseau Tisséo présent à Colomiers

Source : Réalisation personnelle / Données Tisséo

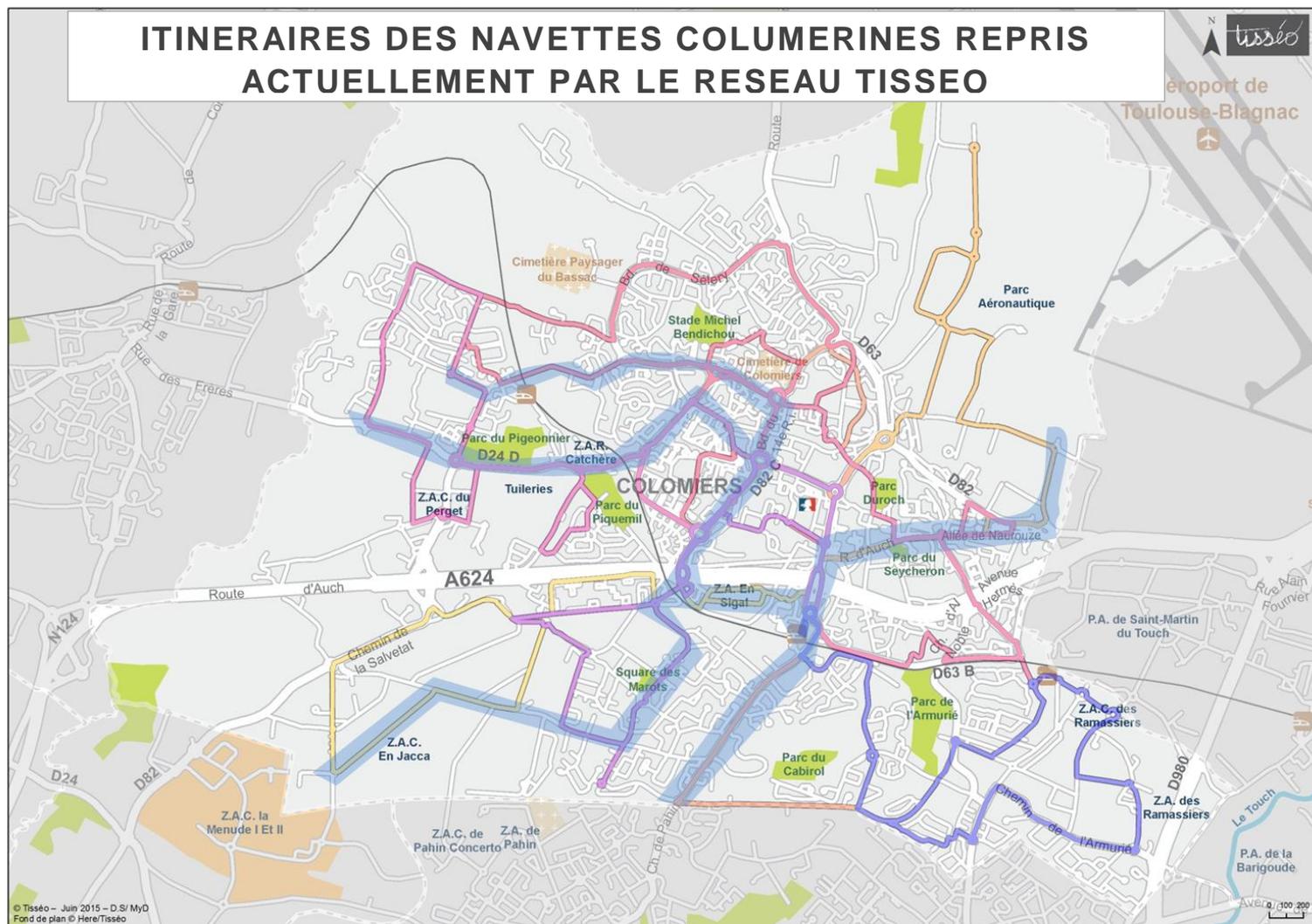
Tout d'abord, la ligne C assure une connexion avec la ligne A du métro au niveau de la station des Arènes. Cette ligne est cadencée toutes les 15 minutes en heures de pointe entre la gare de Colomiers-centre et son terminus. Elle dessert également la gare des Ramassiers, située plus à l'Est, et la zone d'emploi de Saint-Martin-du-Touch. Elle est

particulière dans le sens où c'est une ligne ferroviaire, mais qui a une tarification urbaine (le titre d'accès est le même que celui du reste du réseau Tisséo).

Ensuite, l'offre en bus permet de mailler plus finement le territoire columérin. La ligne 64 assure une liaison entre la ligne A du métro au niveau des Arènes jusqu'au lycée international de Colomiers. Cette ligne est la plus fréquentée des lignes présentes à Colomiers car elle dessert des équipements scolaires (lycée de Colomiers, lycée hôtelier) des zones d'habitat denses (centre-ville de Colomiers, ZAC Cartoucherie), des équipements de loisirs (centre commercial et Zénith), l'hôpital Purpan et assure la liaison avec d'autres modes de transport collectif (ligne A, ligne C, Relais Bus). Cette ligne régulière deviendra la Linéo 2 en septembre 2016. Le programme Linéo est un service qui s'étend peu à peu sur les lignes structurantes du réseau. Il propose une offre attractive où la cadence ne dépasse pas les 10 minutes en heures de pointe et 15 minutes en heures creuses. De plus, l'amplitude est élargie sur les lignes bénéficiant du dispositif. Ce système, en améliorant le confort (d'après la définition vue précédemment) de l'offre de bus, rend plus attractif ce mode de transport, rendant l'arbitrage entre les différentes offres en transport plus favorable aux personnes desservies par ces lignes. La restructuration des lignes columérines pourra donc s'appuyer sur ce service pour créer un réseau complémentaire

Pour continuer, la ligne 63 relie Tournefeuille au centre-ville, en passant par la zone d'emploi aéronautique. Elle ne traverse pas Colomiers, mais elle peut capter des usagers en correspondance avec la ligne 64 et 21. La ligne 21 d'ailleurs permet de relier le terminus de la ligne A « Basso Cambo » à la zone d'emploi aéronautique au Nord de Colomiers. Elle dessert également la ville de Tournefeuille, le centre-ville de Colomiers, ainsi que la gare SNCF. Il existe aussi la ligne 55, qui part de la Gare SNCF de Colomiers jusqu'au centre-ville de Plaisance-du-Touch et permet d'irriguer le Sud-Ouest de Colomiers. Pour terminer sur les lignes régulières Tisséo, la ligne 32 permet de relier la Gare SNCF de Colomiers aux communes de Pibrac et Brax. Elle permet de desservir les quartiers Ouest de Colomiers, mais il n'existe pas beaucoup d'arrêts sur la commune car son principal objectif est de rabattre les habitants des villes plus lointaines vers la Gare SNCF. De plus, son offre non cadencée est peu attractive pour les columérins.

D'après ces premiers éléments, nous pouvons maintenant donner des premières pistes de réflexion quant à l'intégration des navettes. En effet, nous pouvons observer la redondance des navettes columérines avec le réseau Tisséo [cf. Carte 6]. Les parties reprises par Tisséo seront des tronçons qu'il faudra garder dans le nouveau schéma de transport qui sera mis en place sur la commune.

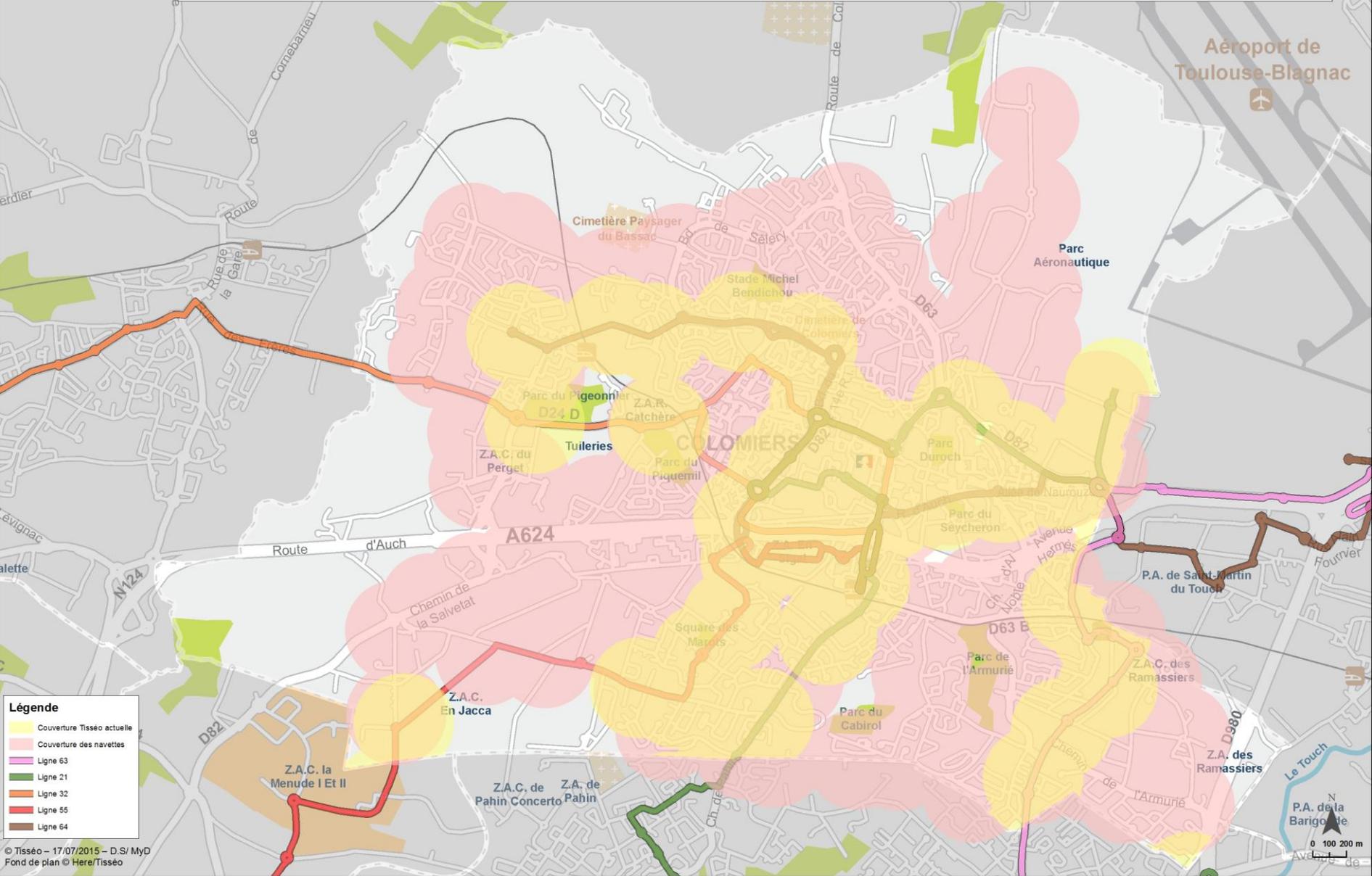


**Carte 6 : Redondance des lignes columérines et Tisséo**  
 Source : Réalisation personnelle / Données Tisséo

D'un autre côté, grâce à la carte de la couverture territoriale [cf. Carte 7] de chacun des réseaux, on peut observer que les navettes couvrent une surface bien supérieure au réseau Tisséo. En effet, elle couvre 34.3% du territoire columérin en plus des navettes. Notre objectif, sera, tout en tenant des données territoriales de densité et de desserte des équipements, de se rapprocher davantage de la couverture territoriale des navettes de Colomiers.



# CARTE DE LA COUVERTURE TERRITORIALE DU RESEAU TISSEO ACTUEL ET DES NAVETTES COLUMERINES

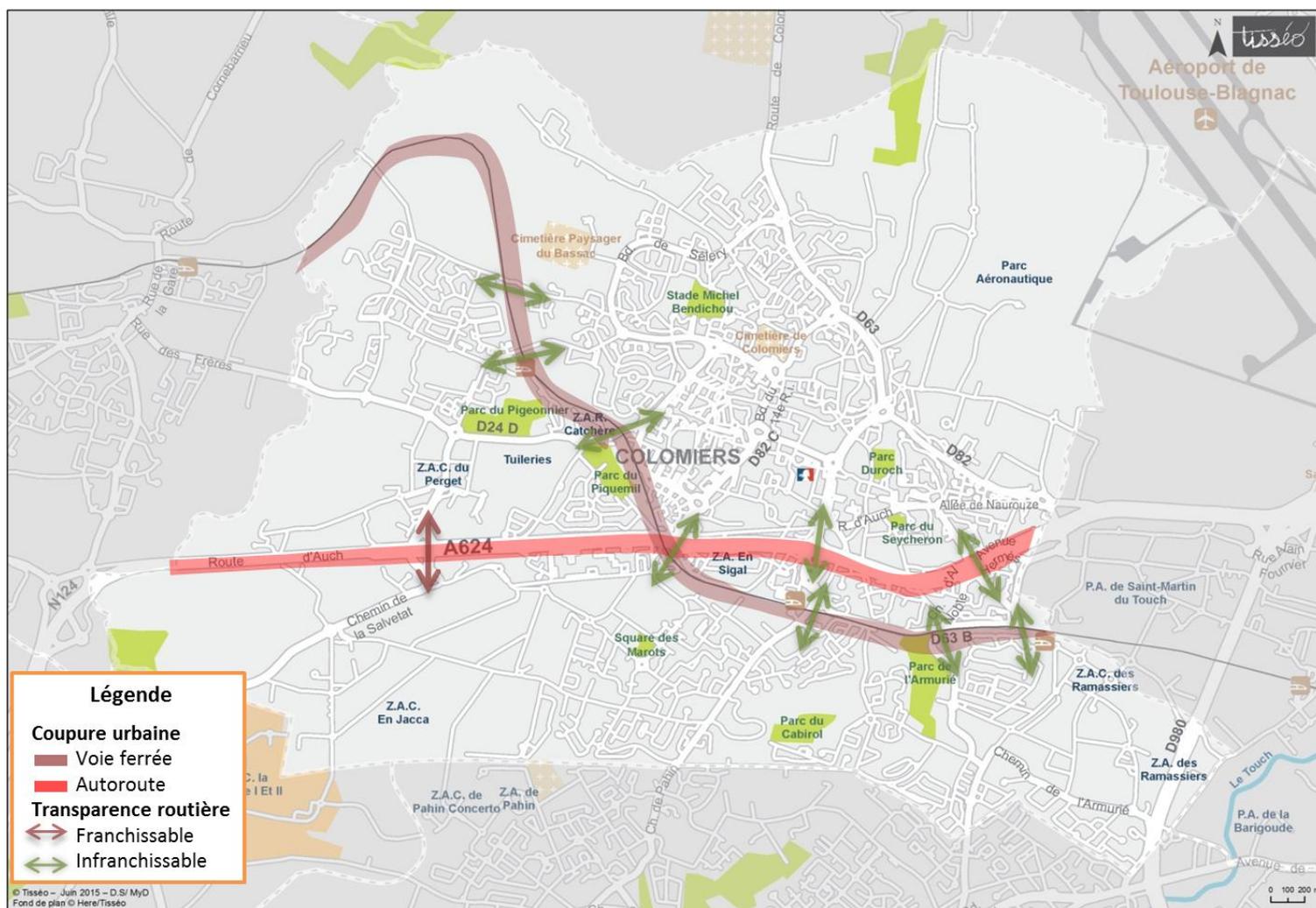


Carte 7 : Couverture territoriale des navettes et du réseau Tisséo  
Source : Réalisation personnelle / Données : Tisséo

## DIAGNOSTIC GÉOGRAPHIQUE COLUMÉRIN

Le diagnostic géographique permet de comprendre l'organisation du territoire, mais permet également d'identifier les besoins présents, mais également futurs en termes d'urbanisme et de déplacement sur la commune de Colomiers.

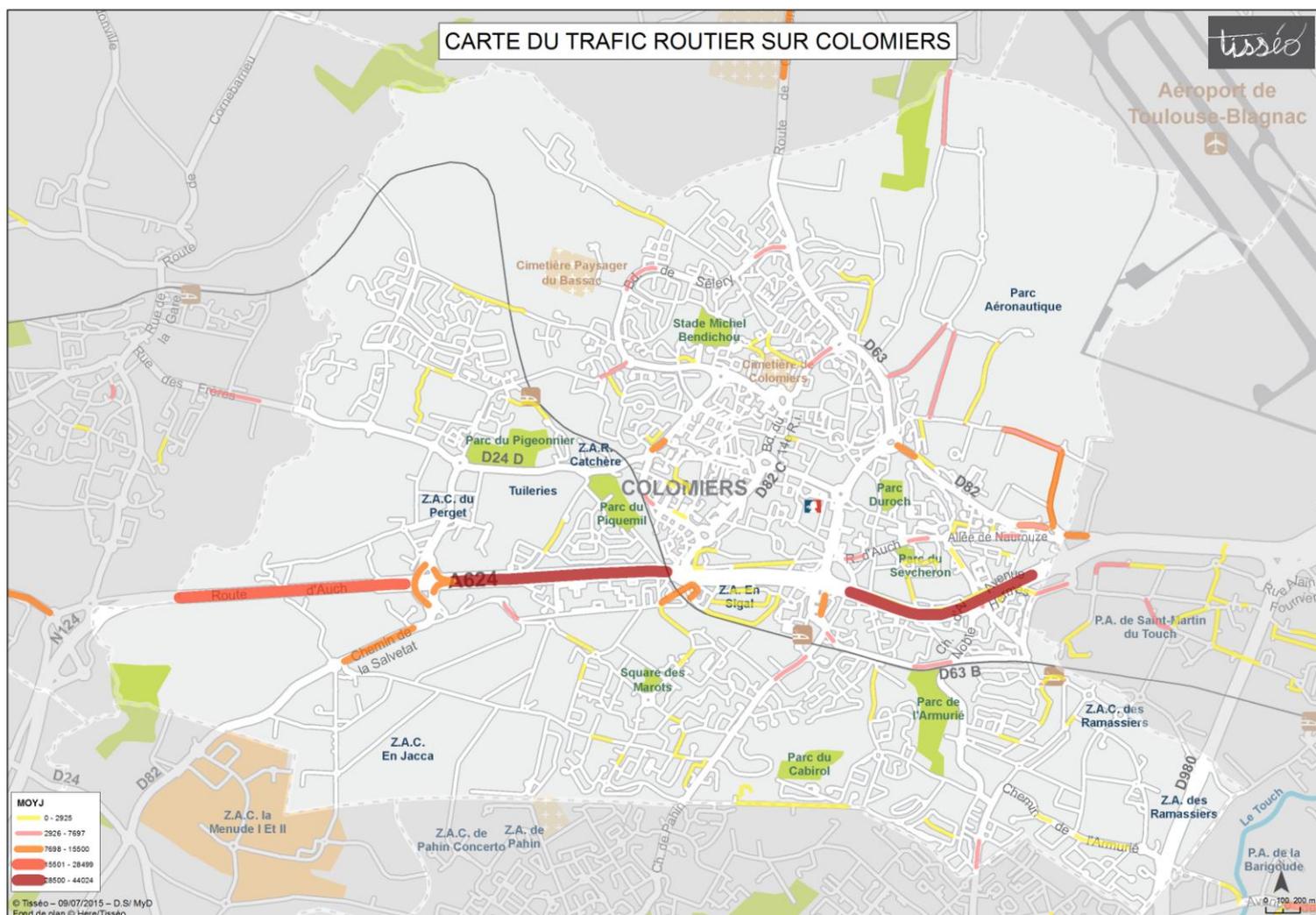
Dans un premier temps, il convient de s'intéresser aux coupures urbaines présentes dans la commune [cf. Carte 8]. Elles sont au nombre de deux : la N124 (Nationale 124) et la voie ferrée reliant Toulouse à L'Isle-Jourdain. La N124 sépare la commune d'Est en Ouest, créant ainsi deux territoires distincts : Colomiers Nord et Colomiers Sud. Les transparences autorisant la traversée de cette voie sont peu nombreuses, ce qui engendre des manques de communication entre les deux morceaux de ville. De plus, le peu de passages engendre des difficultés au niveau de l'échangeur du Perget (flèche rouge). En effet, le manque de transparences dans la ville implique que les personnes souhaitant traverser la commune de part en part sont quasiment obligées d'utiliser ce passage, rencontrant ainsi les personnes travaillant dans la ZA (Zone d'Activités) du Perget, au Nord de l'échangeur, et dans la ZI (Zone Industrielle) En Jacca, au Sud de l'échangeur.



Carte 8 : Coupures urbaines et transparences à Colomiers

Source : Réalisation personnelle / Données : Tisséo

Ensuite, nous allons nous pencher sur le trafic au sein de la commune [cf. Carte 9]. En effet, il est important de connaître les voies non circulables pour le bus afin de ne pas l'engluier dans la circulation et éviter d'augmenter le temps de parcours. Nous pouvons donc nous apercevoir que les infrastructures de l'échangeur du Perget, ainsi que les voies d'accès et traversant cet espace sont toutes saturées. Lors de notre sortie sur le terrain, ce constat a pu être validé car nous avons observé cette congestion à 11h, un jour de semaine, lors des vacances d'été. Cet échangeur est donc infranchissable pour les bus et ne permet pas une liaison entre le Nord et le Sud de Colomiers.



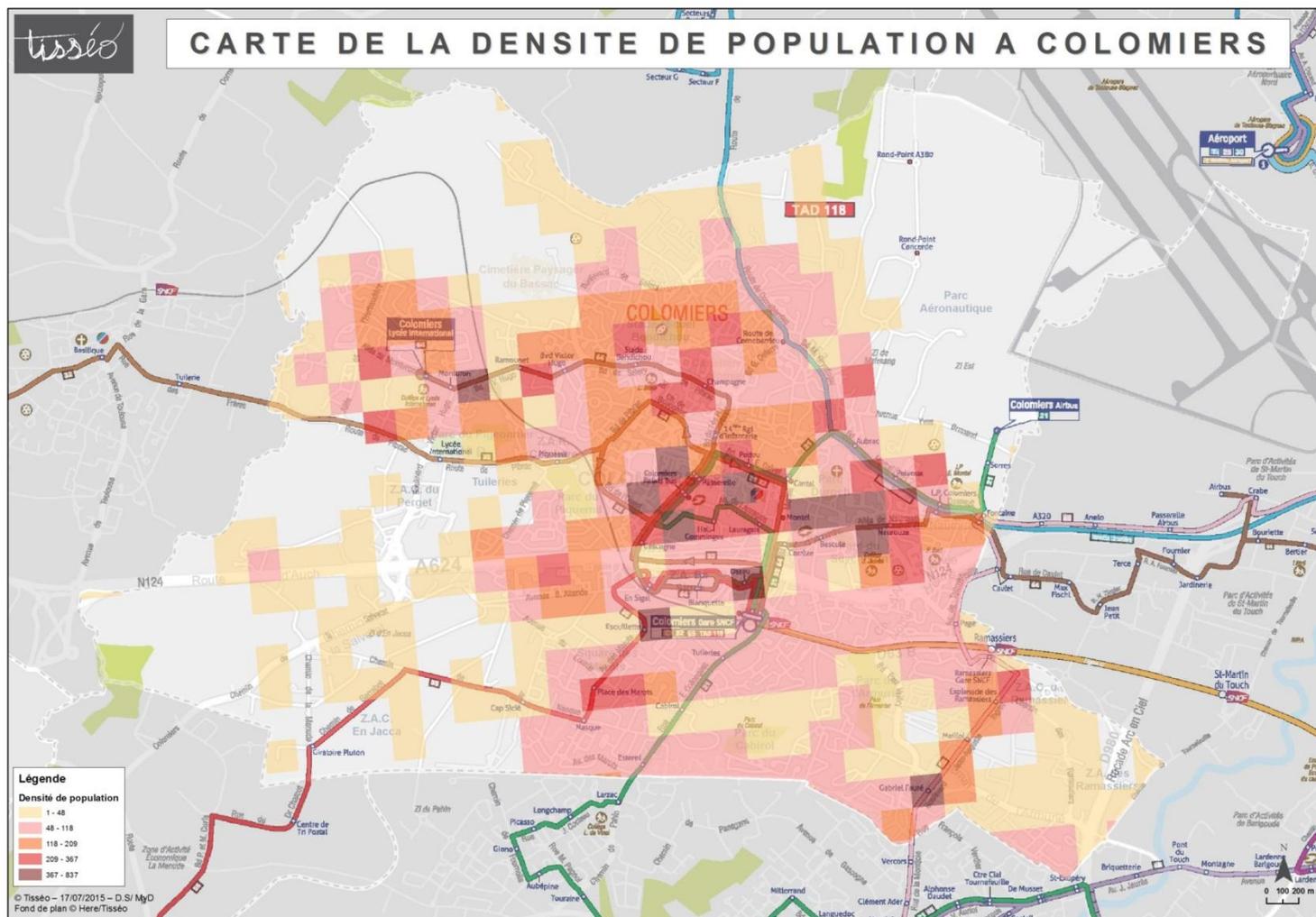
**Carte 9 : Trafic routier dans Colomiers**

Source : Réalisation personnelle / Données : Tisséo

Par ailleurs, d'après la carte, nous pouvons aussi remarquer que les entrées du Parc Aéronautique sont également très embouteillées lors des heures de pointe. À noter que la ligne 21 a dû être déviée à cause de cette densité de trafic. Il est donc très contraignant de développer une ligne de bus dans cette zone, d'autant plus qu'il existe déjà deux lignes : la 21 et le TAD 118 qui permettent de relier la Basso Cambo et gare SNCF aux entrées columérines du parc.

Dans un second temps, la carte de la densité de population couplée aux lignes de bus Tisséo présentes sur la commune de Colomiers [cf. Carte 10] permet d'affirmer que les principaux pôles d'habitat sont desservis par le réseau actuel. On peut voir que les lignes 21, 32, 55, 64, Ligne C irriguent les quartiers centres, les plus denses de la commune, mais également des zones denses plus éloignées comme le carré très foncé au Nord-Ouest de Colomiers (à proximité du lycée international).

Cette cartographie nous aide également à déterminer des zones denses qui ne sont pas desservies actuellement par le réseau Tisséo : le quartier En Jacca, situé à l'Ouest de la Gare SNCF et au Sud de l'N124 et le quartier Nord de Colomiers, au-dessus de la ligne 64.



**Carte 10 : Densité de population à Colomiers couplée au réseau Tisséo**

Source : Réalisation personnelle / Données : INSEE et Tisséo

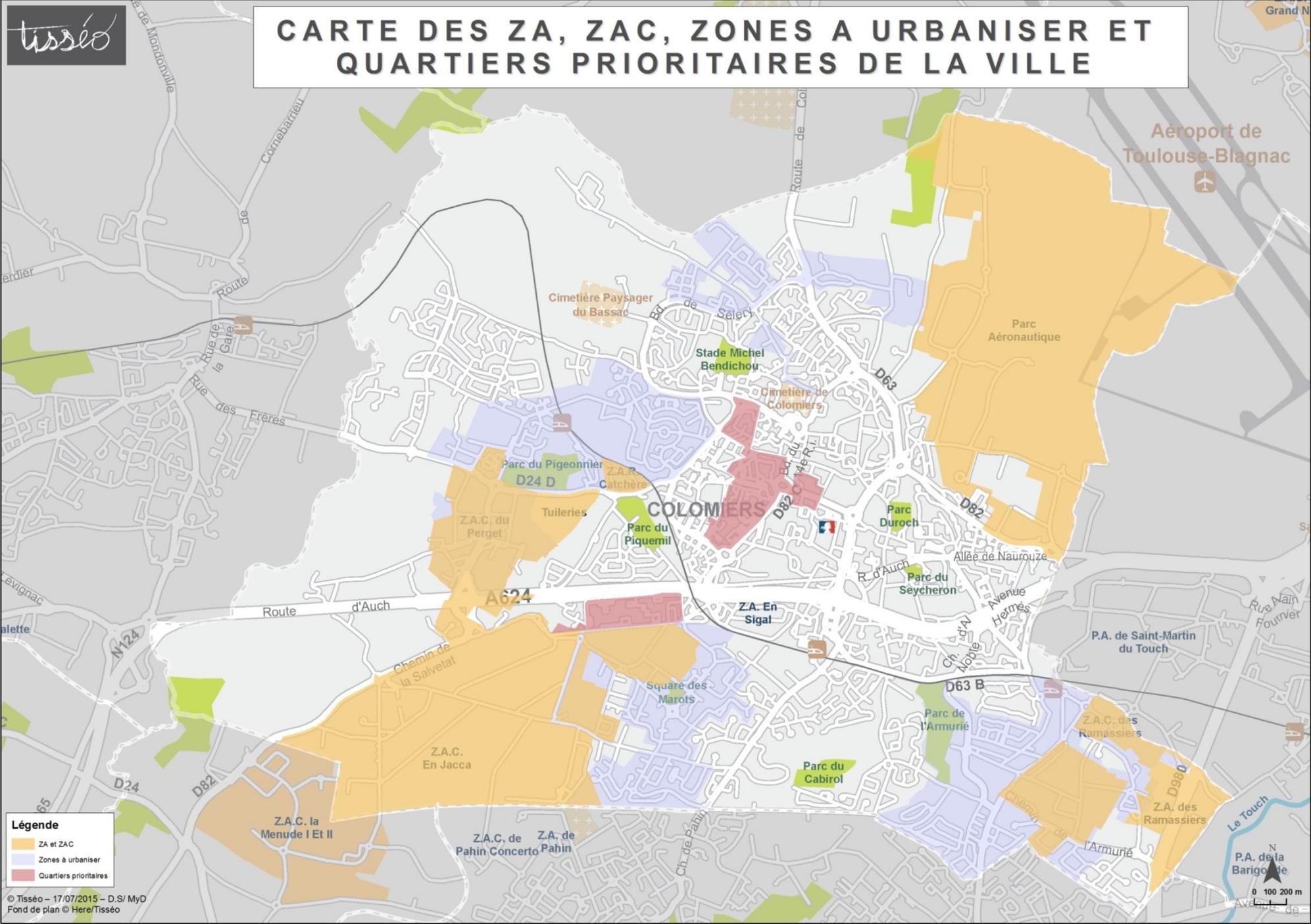
Pour continuer, on peut s'intéresser aux différentes politiques de la ville qui contrôlent l'urbanisme et la définition des quartiers prioritaires de la ville [cf. Carte 11]. Les quartiers prioritaires représentent un enjeu majeur de la commune. Ils doivent être absolument pris en considération par l'étude pour offrir une desserte à ces territoires en besoin de mobilité. Dans ce cadre, nous pouvons voir que le quartier En Jacca, que l'on a déjà défini comme un quartier dense fait partie des quartiers prioritaires de la commune. Il est donc un territoire à desservir en priorité dans la structuration de l'offre qui sera

proposée. Ensuite, le quartier Plein Centre, situé au centre-ville de Colomiers, apparaît également comme un quartier prioritaire de la ville. Il est déjà desservi, mais lors de l'étude, il faudra bien conserver cette offre, voire la développer. Ces deux quartiers intègrent des habitats sociaux denses, il est donc important d'irriguer ces espaces afin de proposer des modes accessibles de déplacements à ces personnes souvent captives des transports en commun.

Cette cartographie montre également les zones urbanisées et à urbaniser. Les premières nous permettent de compléter les éléments de densité de population par celles des entreprises et des commerces. Les zones d'activités sont des territoires propices à l'emploi et une réflexion pour les lier aux zones d'habitat doit s'imposer pour aider au report modal des mobilités quotidiennes observées à l'intérieur de Colomiers. Ainsi, quatre zones apparaissent : le Perget, En Jacca, Parc aéronautique dont nous avons déjà parlé auparavant, mais aussi la ZAC des Ramassiers. D'après notre travail de terrain, la ZAC des Ramassiers est un secteur où la densité de population, mais également d'activités, est plutôt faible, mis à part sur le Boulevard Ingres. Ce tronçon étant déjà desservi par la ligne 63 et la ligne C, il n'est pas prioritaire de développer une ligne de transport en commun dans le secteur Est des Ramassiers.

Les zones à urbaniser ensuite sont des zones qui sont en train de s'urbaniser (les données datant de 2012) et/ou qui vont se construire. Les zones à urbaniser représentent des enjeux d'avenir. Elles doivent être étudiées afin que l'urbanisation puisse être en corrélation avec les transports. L'objectif est donc d'anticiper ces constructions afin de proposer une offre en transport en commun, qui pourra se développer et évoluer avec l'arrivée de nouvelles populations et d'emplois. Bien entendu, nous n'avons pas les échéances de chaque projet sur cette carte, mais il est important de les connaître afin de réaliser des dessertes avec les projets qui ont une échéance proche. Afin d'améliorer notre connaissance de ces projets, nous nous sommes entretenues avec la personne qui s'intéresse aux projets d'urbanisme à Tisséo SMTC. Nous avons pu recenser, entre autres, l'existence d'une carrière à l'Ouest du Perget qui va bientôt s'épuiser et être ouverte à l'urbanisation. Il faut en tenir compte dans l'étude, mais ce ne sera pas un point prioritaire car l'échéance est très lointaine.

Pour conclure, cette étude territoriale permet de faire apparaître des zones à desservir en priorité : les quartiers prioritaires, et les zones denses non desservies actuellement (En Jacca et quartier Nord en développement). D'un autre côté, elle permet de mettre en exergue les espaces où les transports en commun ne peuvent pas passer : échangeur du Perget et entrées du Parc aéronautique. Le travail autour de la reprise des navettes columérines aura donc une utilité de desserte de proximité dans cette commune, où les principaux équipements et habitats sont déjà desservis. De plus, le nouveau schéma de transports devra assurer une connexion entre le Nord et Sud afin d'améliorer les interactions entre ces deux morceaux de ville.



Carte 11 : Zones urbanisée, à urbaniser et quartiers prioritaires  
 Source : Réalisation personnelle / Données : Tisséo et INSEE

### 3.2.2. L'étude des enquêtes O/D

L'étude des enquêtes O/D permet de déterminer exactement les flux les plus importants entre les arrêts d'une même ligne, mais également de déterminer la typologie d'usagers empruntant les navettes. Cette typologie va nous permettre de déterminer le volume d'utilisateurs impactés par un changement de tarification sur le réseau urbain. Nous reviendrons sur ce point un peu plus loin.

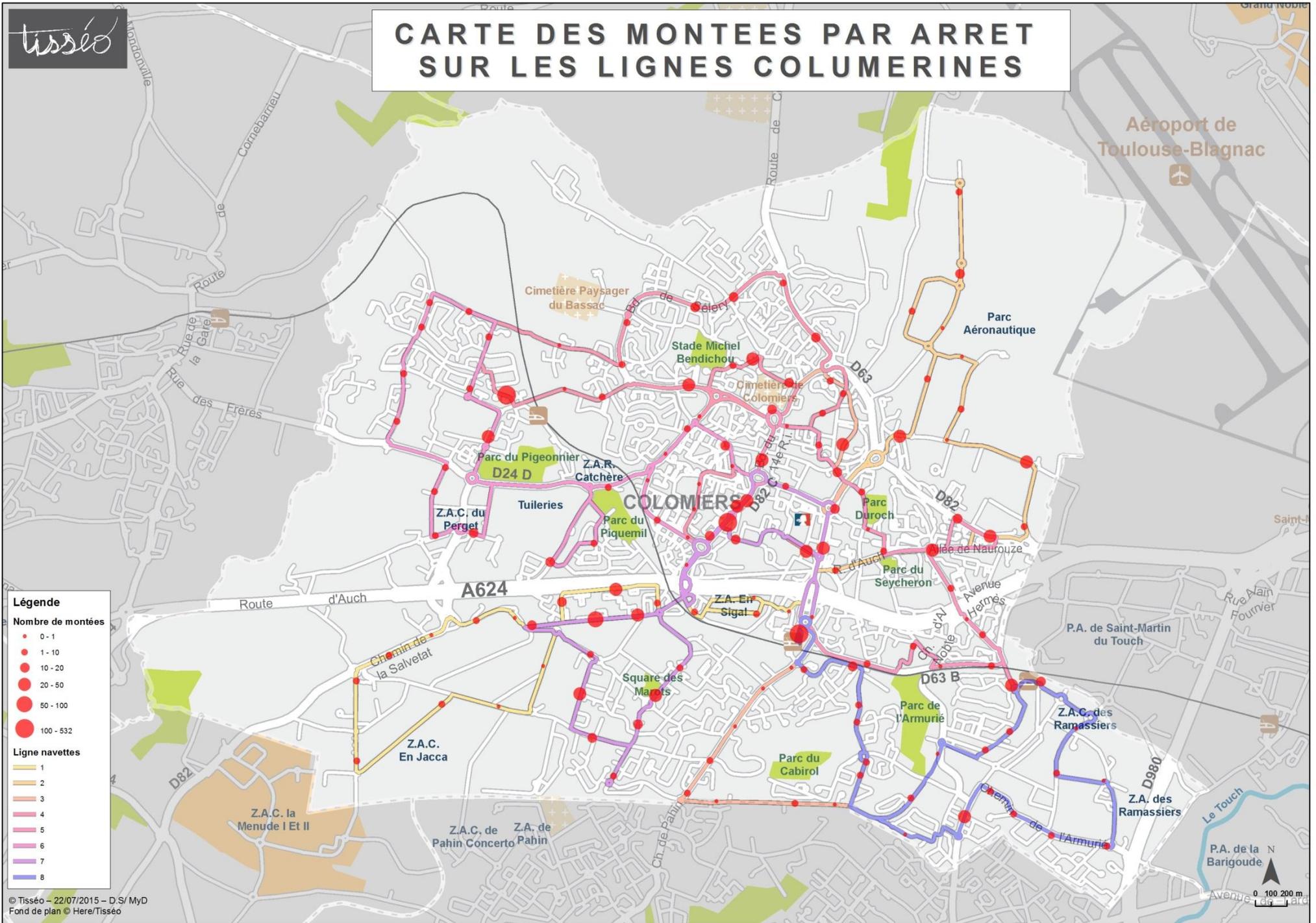
Chaque ligne observe des flux différents. Il est important de les analyser afin de connaître les habitudes de déplacements des usagers afin de déterminer un schéma de transport reprenant la majorité de ces trajets. L'enquête a été réalisée sur deux jours types (mardi et jeudi) en mai 2015. Elle est très détaillée et nous permet de connaître :

- le volume global de déplacements ;
- les montées et descentes à chaque arrêt ;
- la matrice des déplacements : nombre de trajets effectués entre deux arrêts, au niveau global et par motif ;
- les motifs de déplacement ;
- le profil de l'usager : sexe, âge, lieu de résidence, CSP (Catégorie Socioprofessionnelle), possession d'une carte Pastel (titre électronique permettant d'accéder au réseau Tisséo), etc. ;
- les fréquences de déplacement sur les réseaux columérins et Tisséo.

Une première approche a consisté à déterminer les arrêts les plus fréquentés afin de déterminer les zones à reprendre prioritairement [cf. Carte 12]. D'après la carte des montées par arrêts, on remarque qu'il y a trois arrêts très fréquentés : la Gare SNCF (493 montées), le Relais Bus (532 montées) et le lycée International (119 montées). Ces arrêts sont déjà repris par le réseau Tisséo, il faudra donc ensuite analyser les déplacements réalisés à partir ou jusqu'à ces points-là.

Ensuite, on peut également déterminer les arrêts qui ne sont pas très fréquentés. Les plus petites sphères rouges indiquant qu'il n'y a qu'une ou deux montées, on en déduit que ce sont des zones qui ne seront pas prioritaires pour la reprise des navettes. Ainsi, on peut remarquer que le quartier du Cabirol (situé au Sud de la Gare SNCF) n'observe que peu de montées. Sa redondance le long de la rue principale avec la ligne 21 explique certainement ce manque d'attractivité des navettes. De plus, on peut noter que l'Est du quartier des Ramassiers n'observe pas beaucoup de montées, hormis au niveau des arrêts communs à Tisséo. De même, la ZAC En Jacca n'apparaît pas comme un quartier à desservir en priorité.

# CARTE DES MONTEES PAR ARRÊT SUR LES LIGNES COLUMERINES



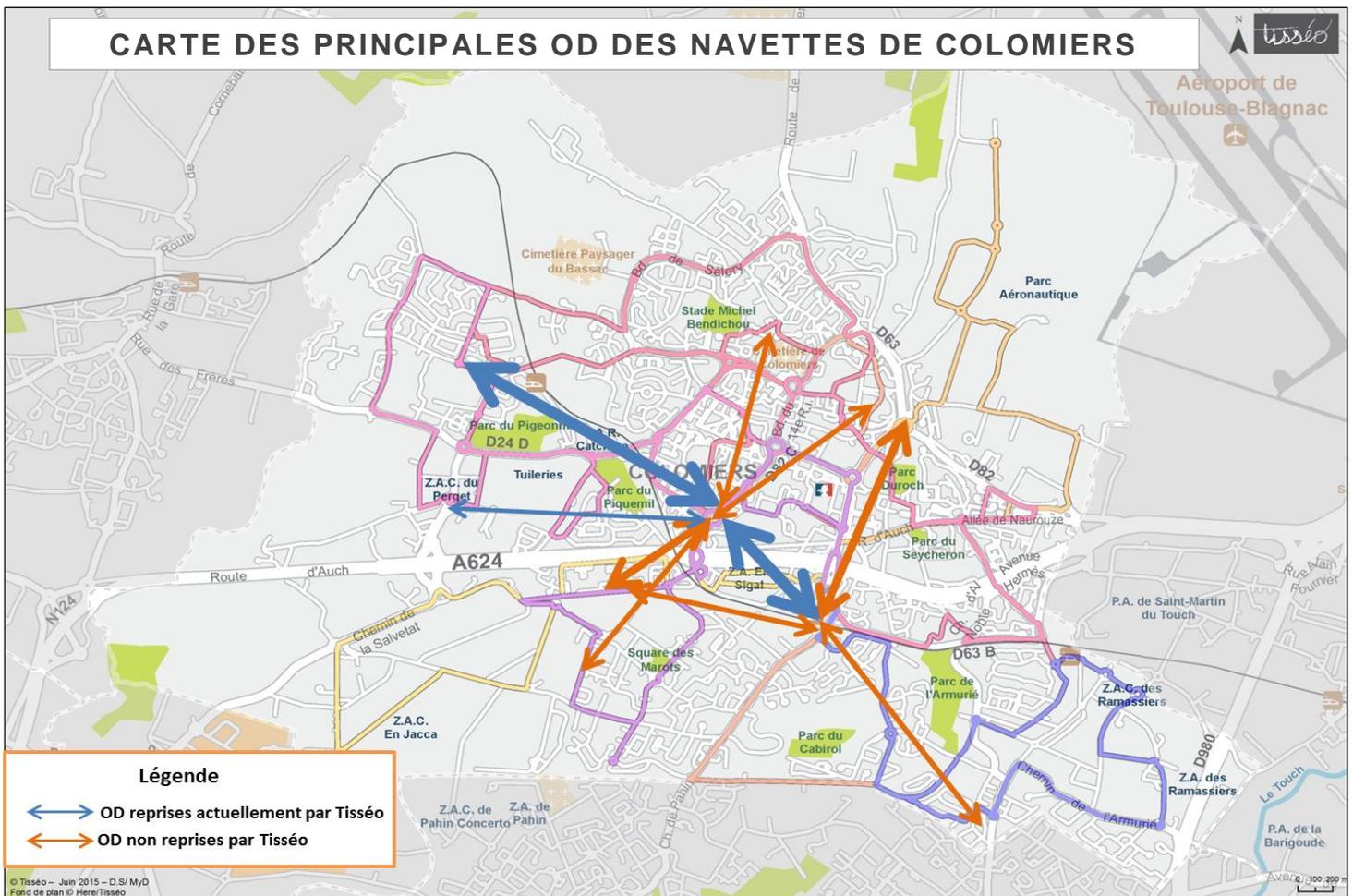
Carte 12 : Carte des montées par arrêt sur les navettes columérines

Source : Réalisation personnelle / Données : Enquête BVA, Tisséo

D'un autre côté, on peut mettre en exergue les quartiers demandeurs de transports collectifs :

- le quartier d'habitat collectif d'En Jacca ;
- le quartier d'habitat collectif des Marots ;
- les arrêts à proximité du lycée international ;
- ceux proches du stade Bendichou ;
- les arrêts des quartiers les plus au Nord ;
- les arrêts du centre-ville de Colomiers.

Cette étude de la fréquentation des arrêts permet donc de réaliser un premier repérage des zones à desservir en priorité. Il convient maintenant de déterminer les principaux trajets réalisés par les usagers à partir de ces points afin de faire un tracé qui permettrait de reprendre les principaux flux, et non pas juste de desservir un arrêt [cf. Carte 13]. En effet, la desserte d'un quartier réside également dans le fait de « coller » aux mobilités que voudraient réaliser les usagers. Le report modal ne peut être effectif que si l'offre en transports en commun permet un minimum de *confort* à l'utilisateur. Limiter les ruptures de charge entre différents modes de transport peut permettre un arbitrage



Carte 13 : Carte des O/D en fonction de la reprise -ou non- actuelle par Tisséo

Source : Réalisation personnelle / Données : Enquête BVA et Tisséo

Cette carte montre les principales O/D observées sur le réseau columérin. Ces flux sont différenciés en fonction de leur reprise par Tisséo -ou non- à l'heure actuelle. On peut remarquer que les deux principales O/D, entre le lycée et le Relais bus (123 voyages), ainsi qu'entre le Relais Bus et la Gare SNCF (120 voyages), sont repris par la ligne 64 de Tisséo. L'offre de cette ligne évoluant à la rentrée 2016, aucune modification n'est à prévoir pour ce besoin. On peut remarquer ensuite que deux principaux flux ne sont pas repris : entre le Relais Bus et En Jacca (86 voyages) et entre la Gare Centre et le rond-point de la route de Cornebarrieu (au Nord de la Mairie) pour 50 montées.

Ce diagnostic permet donc de mettre en avant les principaux trajets ne disposant pas d'offre actuelle sur le réseau Tisséo. Il permet de mettre en avant les zones à connecter entre elles et confirme l'hypothèse qu'il faut bien créer une liaison de plus entre le secteur Sud et le secteur Nord de Colomiers.

### **3.2.3. La proposition de solutions d'intégration : une complémentarité entre le diagnostic territorial et les enquêtes**

L'élaboration de ce diagnostic territorial permet de connaître en détail l'organisation et l'aménagement actuel et à venir du territoire columérin, ainsi que la desserte en transports en commun. Il permet de mettre en avant les principaux axes de travail qui vont encadrer l'étude d'intégration des navettes. Le principal objectif sera donc de connecter le quartier Nord au quartier Sud de Colomiers afin de créer plus d'interactions entre les deux territoires. Ensuite, il faudra prioriser les dessertes proposées en élaborant un schéma des transports reprenant les principales O/D et irrigant les quartiers denses et les zones prioritaires. Pour continuer, on observe clairement que les voyages sont en direction du centre-ville columérin, il faudra donc proposer un réseau permettant de se déplacer vers le cœur de ville, où sont situés les principaux équipements administratifs et de loisirs, ainsi que les correspondances vers d'autres lignes. Et enfin, pour obtenir une cohérence entre l'urbanisme et les transports, il sera également important de tenir compte des zones qui vont se densifier dans les prochaines années afin de proposer une desserte permettant d'irriguer ces zones.

#### **INTÉGRATION DES NAVETTES COLUMÉRINES**

Pour commencer, on pourra revenir sur le calendrier du processus de validation concernant l'intégration des navettes columérines. Comme nous le montre le schéma ci-après, il faut que le projet que l'on souhaite mettre en place soit validé l'année précédant la mise en place effective des travaux [cf. Schéma 7]. La validation du projet ainsi que de l'enveloppe budgétaire s'effectue en fin d'année auprès du CS. Auparavant, il faut que le projet ait été confirmé auprès du Bureau, qui inclut les représentants des EPCI et qui amorce le CS et de la Commission des Politiques Publiques de Tisséo SMTTC, qui valide que le projet soit bien conforme avec les axes politiques de l'EPCI. Cette proposition aura été validée précédemment par les Comités Technique et de Pilotage mis en place entre les techniciens de Tisséo et des communes concernées, puis de leurs élus.

Toutes les solutions proposées ici ne sont que des pistes de réflexion. Le calendrier de validation technique et politique de ces propositions dépassant la date finale du stage, rien n'a été confirmé, ni par la Direction Générale de Tisséo, ni par le territoire. Elles permettent néanmoins de visualiser le processus qui nous a amené à ces résultats.

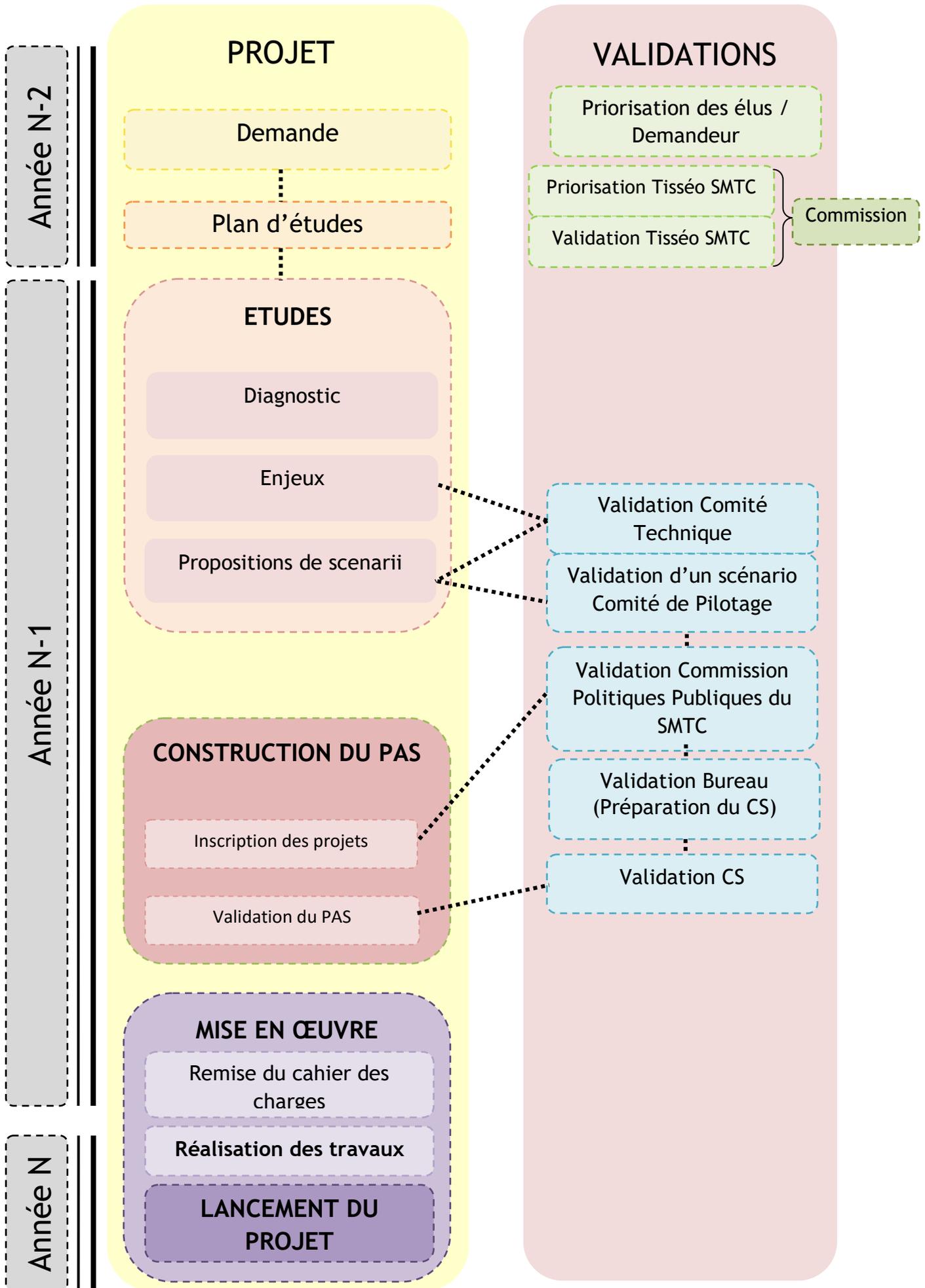
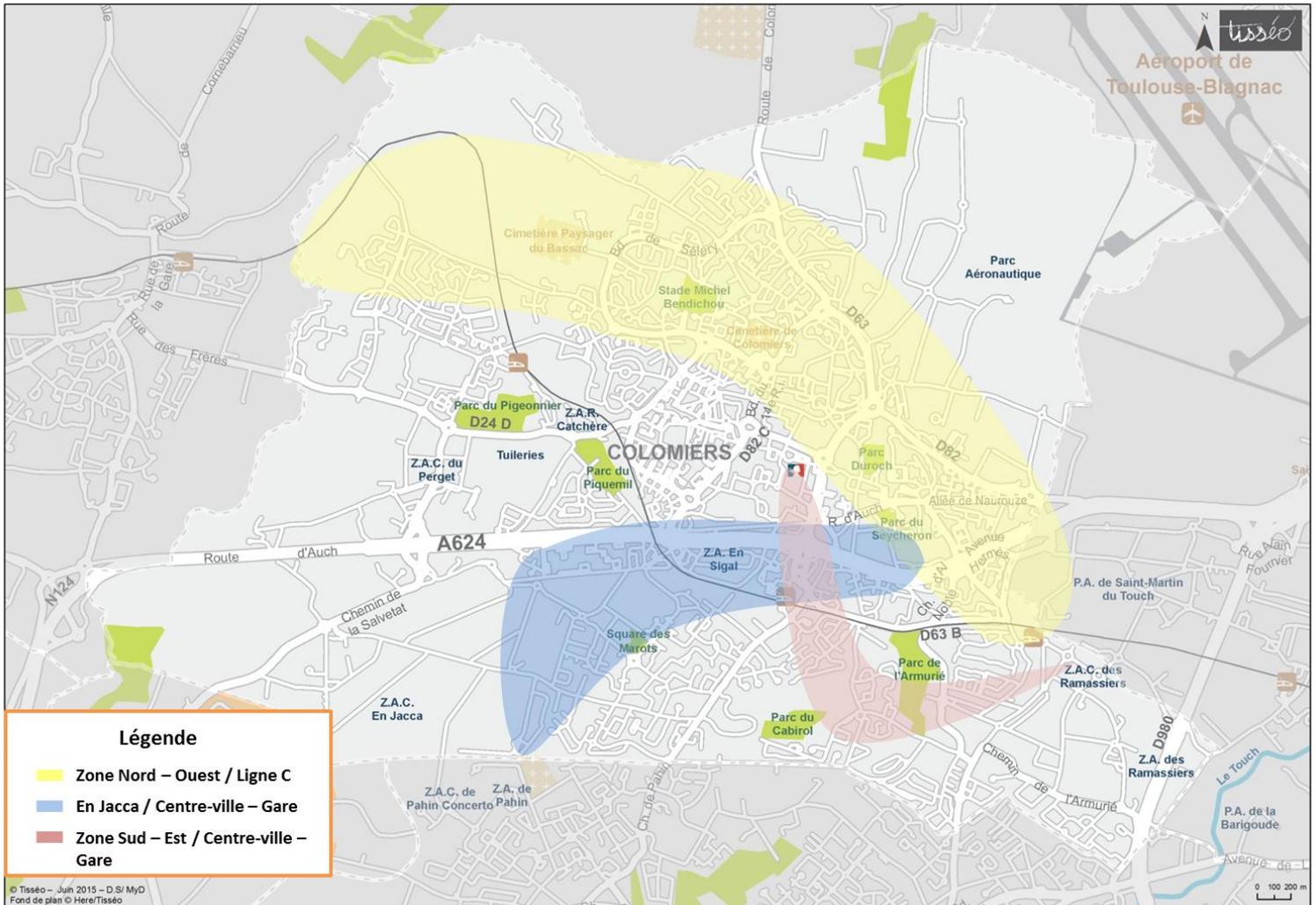


Schéma 7 : Calendrier de validation d'un projet

Source : Réalisation Personnelle

Les constats des diagnostics nous amènent vers des flux principaux de population et de zones prioritaires à desservir. Ainsi, nous obtenons une carte qui permet, grossièrement, de définir des axes pour le nouveau schéma de transport [cf. Carte 14].



**Carte 14 : Tendances observées à Colomiers**

Source : Réalisation personnelle / Données : Tisséo

En tenant compte de tous ces éléments, nous nous sommes penchées sur plusieurs solutions. Tout d’abord, il apparaît clairement que la création d’une ligne permettant une complémentarité avec le maillage Tisséo existant est prioritaire. Cette ligne devrait servir à irriguer principalement les zones des quartiers prioritaires et denses. À partir de ce postulat, nous avons donc pensé à la création d’une ligne reliant les quartiers les plus denses, où étaient observées les montées par arrêt les plus importantes, au centre-ville et à la gare. Ensuite, il faudrait que cette liaison assure également une connexion entre les secteurs Nord et Sud de Colomiers. Nous avons donc proposé un schéma de ligne reliant le Nord de Colomiers au Sud de Colomiers, en passant par la gare et en évitant bien entendu la redondance avec les lignes Tisséo préexistantes.

Cette première ligne ne pouvant pas desservir tout le Sud de Colomiers, nous avons donc analysé le réseau Tisséo et avons proposé d’ajouter une offre sur une ligne déjà existante de Colomiers. Cette extension de ligne nous permet alors de ne pas créer une nouvelle offre complète. En effet, la construction de nouvelles lignes demande la réfection de

certaines portions de voirie, d'aménagement de quai, d'installation de la signalisation Tisséo, mais également l'installation de terminus. Les terminus sont obligatoires à chaque extrémité de lignes. Il doit y avoir un terminus principal, où se situent une salle de repos et des sanitaires ainsi qu'un emplacement pour stoker le (ou les) bus. L'installation de sanitaires au terminus secondaire est obligatoire lorsque la course est supérieure à 20 minutes, mais ils peuvent ne pas être mis en place si la course a un temps de parcours inférieur.

Suite à ces pistes de réflexion, nous avons donc réfléchi à plusieurs tracés ayant chacun plusieurs options sur certains tronçons. En effet, le travail sur carte nous permet d'établir de premiers axes de travail, mais la réalité du terrain peut s'avérer être compliquée pour faire circuler un bus. Ainsi, nous avons fait un premier repérage de terrain afin de déterminer les options à prioriser et avons réalisé un tracé qui nous paraissait faisable, mais avec quelques points d'interrogation concernant certaine portion.

Afin de faire valider ces trajets, nous avons donc contacté le service travaux de Tisséo EPIC. Le responsable du suivi des travaux sur la commune (notamment) nous a accompagnées afin de valider -ou non- les schémas de ligne que nous avons en tête. Suite à son aval sur les options choisies, nous avons donc commencé à préparer un document de travail dans l'objectif d'étayer notre argumentaire sur ces propositions en prévision du premier Comité Technique (entre les techniciens de Tisséo SMTC et ceux de la commune de Colomiers) qui aura lieu le 14 septembre 2015.

En parallèle, nous avons entamé le travail sur les pénalités (usagers qui étaient desservis avant et qui ne le sont plus, augmentation des temps de parcours, etc.), les coûts, et le matériel qui seront engendrés par le déploiement de ces lignes. En effet, afin de renforcer notre argumentaire, il convient de mettre en parallèle les investissements que demandent ces projets. Ainsi, à partir de la longueur du tracé et de l'offre que l'on voudrait appliquer au développement de ces lignes, nous avons pu déterminer le nombre de bus qui seront utiles pour assurer le service, mais également, les coûts kilométriques par jour et par an et les investissements financiers. J'ai réalisé cette étude avec des niveaux d'offre différents afin de pouvoir comparer les coûts engendrés par chacune des options.

Un premier arbitrage entre les différentes options proposées s'établira lors du Comité de pilotage (réunion entre les élus Tisséo et territoriaux) qui aura lieu en novembre 2015, soit deux mois après la fin du stage. Ainsi, nous ne pourrons pas plus détailler les pistes de réflexion que nous avons eues. À noter d'ailleurs que les schémas proposés ici risquent d'être chamboulés par les Comités techniques qui auront lieu entre septembre et novembre afin de préparer cette rencontre entre les élus. Tout ce travail est donc un outil d'aide à la décision, qui permet aux élus d'analyser et prendre en compte tous les éléments encadrant le projet d'intégration des navettes columérines.

### GRATUITÉ DES DÉPLACEMENTS

Afin d'estimer les pénalités en termes de tarification pour les usagers des navettes (personnes qui devraient payer leurs déplacements sur à l'intégration au réseau Tisséo), il convient de réaliser une étude sur le nombre d'usagers qui seraient impactés [cf. Annexe 5: Étude sur les usagers des navettes columérines]. Effectivement, les déplacements réalisés actuellement sur le réseau des navettes columérines sont gratuits pour tous les

usagers. La maire de Colomiers souhaite conserver cette gratuité lorsque l'intégration des navettes aura été réalisée. Néanmoins, ce système est compliqué à mettre en place dans le cadre d'une commune, car il nécessite une approche particulière. En retirant les personnes qui conserveraient la gratuité sur le réseau Tisséo étude a montré qu'environ 200 columérins devraient payer leurs voyages en plein tarif.

La première difficulté réside dans la mise en œuvre d'une gratuité limitée aux réalisant des déplacements internes à Colomiers car il est impossible pour Tisséo SMTC de déterminer les voyages internes à une commune car même si l'organisme a le moyen de connaître le nombre de montées à un arrêt, il ne peut pas analyser où les usagers descendent. De même, il est impossible de connaître l'identité du voyageur lors de la validation pour des tickets magnétiques, et même s'il est possible de le déterminer avec la carte Pastel, la CNIL (Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés) ne permet pas la communication de ces informations.

Tisséo SMTC a trouvé une solution permettant le maintien de cette gratuité. En effet, la commune de Tournefeuille a supprimé ces navettes communales l'an dernier. La municipalité voulait également conserver la gratuité à l'intérieur de la commune. Après analyse et étude des possibilités, ils ont convenu d'une solution permettant aux habitants de la commune ayant le plus de difficultés de conserver la gratuité des déplacements. Ce procédé a été réalisé sous forme de convention signée par le CCAS de Tournefeuille, Tisséo EPIC et Tisséo SMTC.

Le CCAS octroie les titres de transport aux demandeurs selon plusieurs critères conjugués : la situation socio-économique, le lieu de résidence (qui doit être Tournefeuille) et il faut que le demandeur ne réponde pas déjà aux dispositifs proposés par Tisséo : les allocataires du RSA, les demandeurs d'emploi, les seniors, etc.

Cette convention propose aux bénéficiaires un contrat semestriel de 50 ou de 100 déplacements (selon les critères choisis par le CCAS) limités aux lignes de bus desservant la commune. Les autres lignes de bus du réseau ainsi que le métro ou le tramway ne sont pas accessibles avec ce titre. De plus, Tisséo EPIC met à disposition du CCAS de Tournefeuille un matériel spécifique dédié à la gestion clients. Il permet la lecture des cartes Pastel ainsi que la mise à jour de la base de données client au travers d'un règlement spécifique.

Pour les engagements financiers, le CCAS prend en charge les frais de fabrication de la carte Pastel, les déplacements des ayants droits réalisés sur les lignes bénéficiant du contrat et le coût de location du matériel.

Ce système permet donc de garder la gratuité pour les personnes en situation de précarité et ne pouvant pas toujours accéder autrement à la mobilité.

Afin d'étudier toutes les options possibles, nous avons également trouvé deux autres solutions. Nous avons donc entamé une nouvelle étude sur l'ensemble des habitants de la commune afin d'estimer le coût de la gratuité des déplacements pour la municipalité. En effet, le fait de ne pas pouvoir déterminer les usagers effectuant des déplacements internes nous incite à proposer une solution qui serait applicable à tous les habitants.

Une autre typologie de convention pourrait donc être signée entre la commune et l'AOT. En effet, si la municipalité veut rembourser l'intégralité des déplacements effectués, un produit Tisséo permettant uniquement l'accès aux lignes circulant dans la commune pourrait être mis en place. Ainsi, la location du matériel permettant d'accéder

aux éléments de la carte Pastel et la formation du personnel sur l'utilisation de ce poste pourrait permettre à la municipalité de rembourser les utilisateurs des lignes Tisséo, puisqu'il nécessite la connaissance de ce matériel.

Ce forfait, dont le nombre de titres est déterminé lors de la signature de la convention, serait réservé aux habitants de la commune et utilisable uniquement sur les lignes desservant le territoire. Il devrait être chargé sur une carte Pastel. Ce titre de transport pourrait être payé par la commune afin de garantir une gratuité totale sur le territoire. À chaque validation, un titre serait compté comme dû par la commune à hauteur de 0.98€ (tarif valable en 2015). Si une personne n'utilisait pas tous les titres qu'elle possédait, la commune ne paierait que ceux utilisés.

Les engagements financiers s'élèveraient à la même hauteur que ceux cités dans la convention précédente : les frais de fabrication de la carte Pastel, les déplacements des ayants droits réalisés sur les lignes bénéficiant du contrat et le coût de location du matériel.

Ce système permettrait donc de conserver la gratuité des déplacements pour les habitants d'une commune donnée sur son territoire mais resterait néanmoins coûteux pour la municipalité car il ne permettrait pas de cibler uniquement les personnes effectuant des déplacements internes à la commune. Les personnes habitant la commune pourraient donc se rendre à l'extérieur de la commune via les lignes accessibles par ces titres spécifiques et réclamer la gratuité auprès de la municipalité. Cependant, le fait que le titre ne soit utilisable sur les lignes non columérines limiterait ce volume car les habitants ne pourraient pas ensuite faire de correspondances avec les modes lors et les autres lignes du réseau Tisséo.

Pour finir, un autre système pourrait être établi, avec un remboursement intégral des frais d'abonnement et de tickets engagés par les utilisateurs du nouveau réseau de la commune. Cette proposition permettrait alors à la commune d'indemniser les utilisateurs des transports en commun avec des critères sélectionnés par la municipalité, qui pourraient être plus ou moins bloquants. La commune serait alors seule organisatrice de la gratuité des déplacements.

Dans ces frais de remboursement, seraient comprises différentes catégories d'habitants :

- les séniors (+65 ans), qui paient une cotisation de 10€ à l'année ;
- les jeunes (-26 ans), qui, en dehors des déplacements liés à l'école, remboursés à hauteur de 2 déplacements par jour, pourront également prendre un abonnement ou des tickets Tisséo ;
- les personnes entre 26 et 64 ans, qui paieront le plein tarif.

Cette organisation demanderait la manipulation d'un équipement spécifique permettant de lire les cartes Pastel afin de déterminer l'abonnement que possède l'utilisateur. Afin d'attester qu'ils pourraient être bénéficiaires du système, il faudrait qu'il possède un justificatif de paiement (délivrable sur les distributeurs automatiques de titres Tisséo lors de l'achat de titres ou d'abonnement) et un justificatif de domicile prouvant qu'il réside sur la commune. De plus, il faudrait établir un document permettant aux entreprises de déclarer si elle participe -ou non- aux frais payés par l'utilisateur dans l'objectif d'éviter de doubler le remboursement des frais de transport engagés. Enfin, si la municipalité

souhaite offrir une gratuité de déplacement totale à ses habitants, elle pourrait également participer aux frais de création de la carte Pastel, qui est de 8€ TTC par individu.

### **3.3. Un stage enrichissant et professionnalisant dans le domaine des transports et des mobilités**

---

*Ce stage, au-delà de l'apprentissage du milieu professionnel, m'a apporté beaucoup sur le plan personnel. En effet, il était indéniable que le domaine des transports et des mobilités m'intéressait fortement par rapport aux acquis de ma formation, mais la réalité des aspects plus opérationnels auraient pu être toute autre.*

Tout d'abord, le stage m'a beaucoup apporté de connaissances sur le milieu de l'entreprise, mais surtout des collectivités. Ayant des emplois qui n'étaient pas liés à des structures conventionnelles, mais au domicile de particuliers et sur des terrains de sport, le monde de l'entreprise m'était complètement inconnu. Cette appréhension s'est vite estompée dès la rencontre avec ma responsable de stage et les deux personnes chargées d'études, puis avec les premiers contacts auprès des personnes des autres services. Ce fût un premier apport pour moi : le contact avec le milieu de travail. Grâce aux apprentissages liés aux collectivités locales, je connaissais l'historique de la création de ces EPCI et leurs missions, cependant, je n'avais aucune notion concernant les missions qui étaient réalisées au quotidien dans ce Syndicat Mixte. Ce stage m'a permis de comprendre le fonctionnement interne de ces collectivités ainsi que les interactions avec les autres collectivités, dont je ne pensais pas qu'elles soient aussi régulières.

Ensuite, j'ai également appris un langage technique lié au domaine des transports. En effet, lors des premières semaines, même si je comprenais les enjeux principaux et le travail qui m'était demandé, j'ai aussi appris un langage spécifique lié au matériel utilisé, à l'utilisation des transports en commun, à la description des offres, etc. Mes années de formation en géographie m'ont permis d'appréhender largement ce milieu, avec les enjeux liés aux mobilités, mais ce stage m'a également permis de découvrir de nouveaux enjeux, liés davantage au travail quotidien réalisé dans les études et l'organisation du réseau.

Ainsi, j'ai pu voir qu'il ne suffit pas de tracer une ligne sur une carte pour créer une offre en transport en commun, et surtout, que celle-ci n'est pas figée dans le temps. En fonction du développement urbanistique et des transformations des pratiques dans certaines zones, ces lignes peuvent être amenées à être modifiées afin de répondre à de nouveaux besoins. La transformation de ces lignes peut amener à des problématiques liées à la volonté des habitants de posséder cette forme de transport près de chez eux ou non. Alors que d'un côté, certains sont demandeurs de transports en commun, d'autres sont absolument contre la présence de bus à proximité de leur domicile. La réponse à apporter doit donc être un équilibre entre ces deux logiques : il faut répondre à tous les besoins en établissant des consensus.

Cette problématique est délicate, puisque beaucoup voudrait avoir accès aux transports collectifs, seulement, en parallèle, d'autres personnes sont absolument contre ce mode de transport, qu'ils trouvent bruyants et polluants. La réponse aux problématiques de ces deux dynamiques est donc complexe, puisque d'un côté, il faut que

l'offre en transport répond aux besoins, tout en dérangeant le moins ceux qui désapprouvent ce mode de transport.

Ce constat est valable pour tous les domaines de la ville, tout le monde veut habiter quelque part, mais ne veut pas forcément de projets d'habitat à côté de chez lui, tout le monde veut que l'eau arrive jusqu'à son domicile, mais ne veut pas de travaux à côté de chez lui pour prolonger les réseaux, etc. Néanmoins, le développement de ces réseaux au sein des villes est essentiel pour la croissance des villes, afin d'assurer une bonne qualité de vie et de proposer des offres diversifiées en termes d'habitat, de transport, d'accès à l'électricité, etc. pour tous les habitants.

À travers ce stage, j'ai pu analyser une logique d'acteurs complexe à comprendre. En effet, même si la compétence transport a été transférée à Tisséo SMTC, il n'impose pas de décision. Il y a systématiquement un dialogue entre les collectivités locales et le Syndicat Mixte. Celui-ci permet de construire des projets en cohérence avec les attentes politiques de chacune des entités, et des consensus, parfois compliqués à établir entre les différents acteurs, sont trouvés. L'objectif est donc de trouver des réponses aux problématiques permettant l'aval du plus grand nombre. En somme, ce dialogue permet une meilleure cohérence territoriale car il permet une desserte plus adaptée des territoires, due à l'interaction avec des interlocuteurs privilégiés, qui connaissent le territoire plus finement. Cependant, certaines demandes, qui, du point de vue d'un espace métropolitain, ne sont pas en accord avec les ambitions du territoire, ne peuvent définitivement pas être mises en place. Ce dialogue peut donc être à double tranchant, même si, de mon point de vue, et au vu des interactions que j'ai pu observer en étant dans un bureau commun, c'est un discours à double sens, où chacun cherche la meilleure solution.

Par ailleurs, j'ai pu m'apercevoir au cours du stage que peu d'outils étaient mis en place pour homogénéiser les méthodes de travail, ainsi que leur rendu. Tout d'abord, il n'y a pas de document décrivant une « marche à suivre » concernant la création d'une nouvelle offre. Ainsi, organiser mon planning de travail a été compliqué à mettre en œuvre dès le début du stage et pour la totalité des cinq mois. Même si j'ai pu organiser les grandes tâches, je n'ai pas pu me projeter dans une organisation précise des missions. J'ai donc découvert le travail à effectuer au fur et à mesure de l'avancée du travail, guidée par ma responsable de stage et les deux personnes chargées d'études.

De plus, il n'existe pas de document rassemblant toutes les informations des lignes de bus. En effet, les vitesses des bus ne sont pas dans le même document que celui des ratios concernant les validations, etc. et il existe des dossiers différents entre les lignes gérées par Tisséo EPIC et les services sous-traités par d'autres entreprises. Cette pluralité de données disséminées dans l'arborescence du Syndicat Mixte rendent compliquées les analyses et les études, puisque nous sommes obligées de jongler d'un document à l'autre pour obtenir les informations de chaque ligne de bus.

Afin d'optimiser ces outils de travail quotidiens, on pourrait penser à l'élaboration de documents de travail plus transversaux, qui permettraient de contenir toutes les informations liées au réseau bus. De plus, il faudrait créer des « documents-types » qui permettraient d'avoir des rapports de travail identiques du point de vue de la forme pour toutes les études. Cela faciliterait également la lecture pour les interlocuteurs puisqu'ils

auraient un format défini, avec les données au même endroit sur toutes les synthèses. Enfin, la mise en place d'une méthode de travail identique en fonction du type d'études effectuées (création d'une ligne, modification de l'offre, restructuration d'un secteur, etc.) paraît être essentielle afin d'optimiser le temps de travail et ne pas oublier d'étape lors des phases d'études et de rendus.

Ce stage à Tisséo SMTC m'a donc permis d'approfondir les acquis de ma formation dans le domaine des transports et des mobilités et d'analyser plus en profondeur la diversité des problématiques et des enjeux liés à ce domaine : social, environnement, politique, juridique, économique, etc. J'ai pu me confronter à ces enjeux grâce aux missions qui m'ont été confiées, très complémentaires les unes des autres, et dont chacune dépend de l'autre. Cet environnement de travail m'a également confortée dans l'idée de travailler dans les collectivités locales, et c'est pour cela que j'essaierai de passer les concours de la Fonction Publique dès l'an prochain. Répondre à des demandes et des besoins afin d'améliorer le quotidien des personnes est une chose qui m'a beaucoup intéressée. Je sais que ce versant des missions effectuées peut se retrouver dans les entreprises privées également, mais il m'a semblé que l'aspect communautaire, lié directement à l'action publique, est un point primordial du travail effectué quotidiennement.

Pour finir, étant directement confrontée aux problématiques rencontrées par des chargés d'études, il s'est avéré que la recherche permanente de solutions (parfois innovantes ou uniques) permet un travail qui n'est pas redondant, et que chaque demande et chaque étude est unique. Ainsi, la réflexion autour de solutions est un « défi » permanent afin de contenter le maximum d'élus et d'usagers, et d'en pénaliser le moins possible. De plus, le suivi de ces projets jusqu'à leur aboutissement est un élément important pour moi, qui permet de s'apercevoir réellement du travail effectué, et de son utilité pour les usagers.

---

## Conclusion

---

Ce travail s'est donc construit autour de la problématique suivante : La délégation de la compétence transport est-elle une réponse aux problématiques de desserte de proximité dans les villes petites et moyennes des espaces métropolitains ?

Il est clair que la réponse à ce questionnement est très complexe. Nous avons pu observer que les navettes mises en place dans le PTU toulousain étaient surtout des navettes utilisées souvent par une infime partie de la population ou redondante avec les lignes Tisséo. Le service, tel qu'il est proposé aux habitants, permet donc à une population captive des transports en commun de se déplacer. Pour autant, la réflexion autour de ces navettes met en lumière que ce ne sont pas des services efficaces et d'autant plus coûteux pour la commune. On pourra ajouter que le fait que ces navettes n'entrent pas dans le cadre réglementaire pose différentes problématiques de responsabilités (du Préfet et de la commune). Ainsi, plusieurs solutions s'offrent à nous pour cette typologie de navettes : la suppression (à laquelle certaines municipalités pensent déjà) ou le passage de ce service en transport privé. Cette solution permettrait donc aux communes de continuer à transporter des personnes en besoin de mobilité dans la définition de critères sociaux, d'isolement ou de non-accession à un autre mode de transport.

Néanmoins, d'autres navettes sont complémentaires du réseau Tisséo et paraissent intéressantes à analyser afin de les intégrer, d'une manière ou d'une autre au réseau. On peut penser que la diversité de profils d'utilisateur peut alors être un critère permettant d'établir un besoin communautaire. En effet, c'est le principe même du service public. Même si le volume n'est pas important, on peut penser que l'optimisation de ce service et une amélioration de l'offre pourra engendrer une augmentation du volume de personnes transportées. La réalisation du service de transport par les navettes via des rotations implique que la lecture de l'itinéraire de la ligne est compliquée et que pour relier un arrêt à un autre, nous devons peut-être faire le tour de la commune. Cette typologie de navettes « complémentaires » au réseau remettent donc en cause la desserte de proximité dans un réseau urbain qui se concentre surtout autour des plus grands flux de déplacements.

Pour cause, l'efficacité du réseau repose sur son fonctionnement. Il est donc, dans une logique « réflexive », primordial de commencer par vouloir effectuer des reports modaux sur les plus importants trajets observés. C'est sur ce principe qu'est construit le réseau : on commence par les lignes structurantes, puis on ajoute de l'offre complémentaire, pour enfin mailler au mieux le territoire.

Seulement, la présence de ces navettes permettant une desserte de proximité remet en cause ce système de fonctionnement territorial. En effet, si l'on regarde les strates institutionnelles liées aux transports, on remarque qu'elles s'adaptent aux échelles de déplacement : l'État gère les déplacements nationaux, les régions, les déplacements régionaux, les départements, les déplacements interurbains et départementaux, et les AOT, les déplacements intercommunaux. Pourquoi les déplacements communaux ne pourraient-ils pas être gérés par la commune ? La juridiction interdit la subdélégation de la compétence des transports publics pour les communes. Or, ce rapport nous montre bien la difficulté, à la fois pour Tisséo SMTC et pour les communes, de gérer des déplacements

internes à une commune en restant dans le cadre réglementaire et en rendant un service efficient.

Cette subsidiarité entre les réseaux existe donc à toutes les échelles, de l'international, à l'intercommunal. On pourra donc penser qu'elle soit également effective pour des déplacements intra-communaux. La subsidiarité des institutions devrait donc s'adapter aux échelles de déplacement. La subdélégation de la compétence pour les transports intra-communaux pourrait être une réponse à cette problématique de desserte de proximité. Pourtant, le contexte économique actuel des collectivités ne permet que difficilement à ces dernières d'assurer davantage de services communaux. On pourra alors se demander si la desserte de proximité est un enjeu majeur des collectivités, ou si la priorisation des services apportés aux habitants se tournera vers d'autres composantes de la ville.

---

# Bibliographie

---

## Ouvrages

ASCHER François, 2008 Les nouveaux compromis urbains. Lexique de la ville plurielle, Éditions de l'Aube

BONNET Michel et AUBERTEL Patrice, 2006, *La ville aux limites de la mobilité*, Presses Universitaires de France, Paris

BRUNET Yves, FERRAS Robert et THERY Hervé, 1993, *Les mots de la Géographie, Dictionnaire critique*, La Documentation Française, Paris

CIATTONI Annette et VEYRET Yvette, 2015 *Les fondamentaux de la Géographie*, 3<sup>ème</sup> Édition, Armand Colin

CHIGNIER - RIBOULON Franck, 2003, « Les petites villes d'agglomération entre représentation d'hier et intégration à l'espace urbain », dans *L'Avenir des Petites Villes*, Presses Universitaires Blaise Pascal, Clermont-Ferrand, pp. 311-322

DAMIEN Marie-Madeleine, 2005, *Dictionnaire du Transport et de la Logistique*, Dunod, Paris

DELPLANQUE Mylène, 2014, Les transformations des pratiques et des mobilités des habitants suite à l'arrivée du métro dans une petite ville de première couronne de Toulouse. Le cas de Ramonville-Saint-Agne, Mémoire de Master 1, Université Jean-François Champollion, Albi

GAY Christophe, KAUFMANN Vincent, LANDRIEVE Sylvie et VINCENT-GESLIN Stéphanie (dir.), 2011, *Mobile, Immobile, Quels choix, quels droits pour 2020 ?*, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigue

GEORGE Pierre et VERGER Fernand, 2013, *Dictionnaire de la Géographie*, Presses Universitaires de France, Paris

KAUFMANN Vincent, 2008, *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne

MAYOL Florian, 2014, *La restructuration d'un réseau bus : méthodologie et outils*, Mémoire de Master 2, Université Toulouse II - Le Mirail

MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, 2010, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 3<sup>ème</sup> Édition, Presses Universitaires de France, Paris

ORFEUIL Jean-Pierre, 2008, *Mobilités urbaines : l'âge des possibles*, Les carnets de l'Info, Paris

ORFEUIL Jean-Pierre et RIPOLL Fabrice, 2015, *Accès et mobilités, les nouvelles inégalités*, Infolio Éditions, Clermont-Ferrand

RICHER Cyprien, 2007, Multipolarités urbaines et intermodalité : les pôles d'échanges, un enjeu pour la coopération intercommunale ?, Thèse de Doctorat, Université des Sciences et technologies de Lille 1

ROQUES Jean-Luc, 2011, *Une sociologie de la petite ville*, L'Harmattan, Paris

VIDAL Sylvain, 2012, Le Transport à la demande en zone périurbaine. Une inscription territoriale complexe, Mémoire de Master 1, Université Toulouse II - Le Mirail

WIEL Marc, 2005, Ville et mobilité : un couple infernal ?, Éditions de l'Aube

## **Périodiques**

ARAB Nadia, IDT Joël et LEFEUVRE Maire-Pierre, 2015, « L'inter-institutionnalité technique au cœur de la construction métropolitaine », dans *Espaces et Sociétés*, n°160-161, pp. 189-203

URL : <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2015-1-page-189.htm>

Consulté le 09/08/2015

BARONE Sylvain, 2010, « Au-delà de la LOTI : Les transports collectifs périurbains entre réseaux et territoires », dans *Flux*, n° 79-80, pp. 112-123

URL : [http://www.cairn.info/resume.php?ID\\_ARTICLE=FLUX\\_079\\_0112](http://www.cairn.info/resume.php?ID_ARTICLE=FLUX_079_0112)

Consulté le 11/08/2015

BONERANDI Emmanuelle, « De la mobilité en Géographie », sur le site *Géo Confluences*, publié le 29/11/2004

URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/transv/Mobil/MobilScient.htm>

Consulté le 15/08/2015

EMERY Philippe, « L'aide aux PME-TPE prive Tisséo de 3 M€ », sur le site *La Dépêche du Midi*, publié le 18/06/2015

URL : <http://www.ladepeche.fr/article/2015/06/18/2126838-l-aide-aux-pme-tpe-prive-tisseo-de-3-me.html>

Consulté le : 15/08/2015

ORFEUIL Jean-Pierre, « Dix ans de Droit à la Mobilité, et maintenant ? », publié sur le site *Métropolitiques*, le 16/09/2011

URL : <http://www.metropolitiques.eu/Dix-ans-de-droit-a-la-mobilite-et.html>

Consulté le 15/08/2015

RICHER Cyprien, HASIAK Sophie et JOUVE Nicolas, 2001, « Les Syndicats mixtes de transport de la loi SRU : un outil pour la gouvernance interterritoriale des mobilités ? » dans *Flux*, n° 83, pp. 51-67

URL : <http://www.cairn.info/revue-flux-2011-1-page-51.htm>

Consulté le 09/08/2015

VIENNET Robert, « Le Versement transport menacé par les aides de Valls aux PME », sur le site *Mobilicites*, le 10/06/2015

URL : <http://www.mobilicites.com/011-3836-Le-Versement-transport-menace-par-les-aides-de-Valls-aux-PME.html>

Consulté le 15/08/2015

## **Études et rapports**

AdCF, Clarification des compétences dans le champ des transports et de la gestion des mobilités, 30 novembre 2010

URL : <http://www.adcf.org/files/Note-AdCF-clarification-competences-transports-audition-senat-30-11-2010-v2.pdf>

Consulté le 09/08/2015

Etude partenariale du GART et de l'AdCF, Transports et déplacements, du transfert à l'exercice de la compétence en 40 questions-réponses, 2013

URL : <http://www.adcf.org/files/AdCF-GART-etude-transports-2013.pdf>

Consulté le 09/08/2015

MENERAULT Philippe, « Réforme territoriale et dynamique de l'intercommunalité dans les transports collectifs urbains : une approche diachronique », dans *Intercommunalités et transports publics en milieu urbain, Actes du séminaire d'échanges entre chercheurs et acteurs*, ENPC - Paris, 24 mai 2005

THOMANN Sandra, Report modal en périurbain et représentations de l'installation résidentielle, Simiane, une gare dans l'agglomération marseillaise, Rapport au Ministère des Transports, LC n°00MT52, Mars 2002

## Sitographie

Dictionnaire *Larousse*

URL : <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>

Consulté le 16/08/2015

Site du gouvernement Collectivités Locales

URL : <http://www.collectivites-locales.gouv.fr/>

Consulté le 15/08/2015

Site du gouvernement *Legifrance* :

- Code des transports

URL : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525>

Consulté le 15/08/2015

- Code des collectivités locales

URL : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070633>

Consulté le 15/08/2015

- Guide de légistique

URL : <http://www.legifrance.gouv.fr/Droit-francais/Guide-de-legistique>

Consulté le 15/08/2015

Site du gouvernement du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, *Genèse du Grenelle de l'Environnement*, publié le 28 décembre 2012

URL : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/La-genese-du-Grenelle-de-l.html>

Consulté le 31/08/2015

Site de l'*INSEE* :

- Panorama des villes moyennes

URL : [http://www.insee.fr/fr/publications-et-services/docs\\_doc\\_travail/h2011-01.pdf](http://www.insee.fr/fr/publications-et-services/docs_doc_travail/h2011-01.pdf)

Consulté le 26/08/2015

Site de Midi Mobilités :

- Historique du réseau urbain Tisséo

URL : <http://www.midimobilites.fr/tisseo/le-reseau-urbain/>

Consulté le 18/07/2015

- Ressources du SMTC en 2012

URL : <http://www.midimobilites.fr/tisseo/>

Consulté le 15/08/2015

Site de Tisséo

URL : <http://www.tisseo.fr/>

Consulté le 18/07/2015

Site de Vie Publique

URL : <http://www.vie-publique.fr/>

Consulté le 09/08/2015

---

## Annexes

---

ANNEXE 1 : Entretien avec Mathieu GARCIA, juriste à Tisséo SMTC, réalisé le jeudi 30 avril 2015.....	81
ANNEXE 2 : Entretien avec une juriste du GART, réalisé le jeudi 4 juin 2015 .....	87
ANNEXE 3 : Fiche juridique concernant le droit des navettes .....	89
ANNEXE 4 : Tableau des volumes O-D (comprenant au moins un sens avec au moins 10 voyages) à bord des navettes columérines en 2015 .....	96
ANNEXE 5 : Étude sur les profils et pratiques des usagers du réseau de navettes columérines.....	97

**ANNEXE 1 : Entretien avec Mathieu GARCIA, juriste à Tisséo SMTC, réalisé le jeudi 30 avril 2015**

**Mylène Delplanque** : « Pour commencer, qu'est-ce qu'une régie de transport et comment la mettre en place ?

**Mathieu Garcia** : Une régie est une forme juridique qui consiste en le démembrer d'une collectivité publique. C'est une entité qui a une personnalité morale qui n'est pas distincte de la collectivité. Donc, les statuts des agents qui sont dans une régie sont de statuts publics normalement. Quand on agit en régie, c'est quand on a la maison mère qui fait travailler directement son établissement. Une régie de transport, ça vaut veut dire que vous avez une structure qui dépend directement du Syndicat et qui va s'occuper de l'exploitation des transports. C'est une émanation directe.

**MyD** : Comment ça se met en place ?

**MG** : La mise en place se fait par voie de délibération, ça résulte des statuts du Syndicat et des compétences donnés par la loi à la collectivité. Parmi le personnel, certains sont dédiés à la réalisation de cette mission. Par exemple, on a la Régie pour l'Eau, avec une riche actualité. Ce sont des personnels qui font partie des mairies et qui sont consacrés à la gestion de l'Eau. Il n'y a pas de mise en place particulière, c'est juste un service qui est dédié à ça.

**MyD** : Ici, la Régie de Transport c'est le SMTC, mais est-ce que c'est possible pour une commune d'avoir une « sous régie » ?

**MG** : Le SMTC n'est pas une régie de transport, c'est l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) qui a confié l'exploitation des transports non pas à une régie mais à un EPIC (Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial). Elle est abusivement qualifiée de régie mais ce n'en est pas une. Si elle avait été une régie, ça aurait été du personnel SMTC, ce qui n'est pas le cas. On est vraiment sur la base d'un contrat d'une structure à des personnalités juridiques distinctes.

**MyD** : Est-ce que la compétence transport peut être morcelée ?

**MG** : Il y a deux distinctions à faire. Tout d'abord, la distinction géographique : la compétence géographique ne s'applique pas de la même manière qu'on soit en Ile-de-France ou en Province. Dans le premier cas, on peut la déléguer quel que soit le transport concerné (scolaire ou urbain par exemple). En province, on peut confier par convention à une autre collectivité le transport scolaire sur le Périmètre des Transports Urbains (PTU) mais la compétence d'organisation des transports réguliers urbains de personnes sur le PTU n'est pas déléguables.

**MyD** : D'accord. Il y a eu des arrêtés en 2002-2003...

**MG** : Tous les mots comptent là transports - public - urbain et régulier. Effectivement, il y a un certain nombre d'arrêtés qui ont été passés en 2002 et pendant 2-3 ans, avec une certaine tolérance de la préfecture à l'époque. Mais c'est une tolérance sur laquelle revient la préfecture depuis 2010. Je crois qu'il y a des courriers de la préfecture demandant de clarifier la situation.

**MyD** : Oui tout à fait.

**MG** : Conclusion : on a aujourd'hui une convention avec le Conseil Général, aujourd'hui Conseil Départemental, pour la gestion des transports scolaires sur le PTU puisqu'on est en droit de le confier. Concernant les transports publics urbains (TPU), ce n'est pas possible.

**MyD** : Est-ce que les transports scolaires peuvent être confiés à des communes, de type AO2 ou pas ?

**MG** : Là, on peut entrer dans la définition du transport qui n'est plus publique, mais du transport privé. La distinction entre le TPU et le transport privé urbain, c'est que le transport public s'adresse à tout le monde par définition, alors que le transport privé ne concerne que certaines personnes identifiées. Donc si on a du transport à destination des scolaires primaires, c'est un public qui est ciblé, donc nous ne sommes plus dans du transport public. A ce titre-là, ce n'est pas de la compétence du SMTC. C'est donc envisageable.

**MyD** : Juridiquement, il faut mettre des choses en place ?

**MG** : Alors, juridiquement, ça ne concerne pas le SMTC, mais la commune va devoir mettre en place une régie ou passer un prestataire.

**MyD** : Dans l'étude du GART et de l'AdCF<sup>2</sup>, on retrouve les critères du transport privé, sont-ils complémentaires ou...

**MG** : ... cumulatifs ou alternatifs, c'est ça ?

**MyD** : Oui, tout à fait.

**MG** : C'est du cumulatif. En fait, quand on regarde bien, c'est assez fréquent :

- « Catégorie particulière d'administrés » : reprenons l'exemple des scolaires, c'est une catégorie particulière ;
- « Pas de déplacements à vocation touristique » : en effet, si c'est à vocation touristique, c'est une autre compétence et il y a un intérêt commercial derrière ;
- « Dans le cadre d'activités relevant des compétences de la commune » : les écoles primaires relèvent bien de la compétence communale ;
- « Le service est gratuit » : généralement c'est aussi l'objectif de la commune donc ce n'est pas forcément incohérent ;
- « Effectué avec des véhicules appartenant à la commune ou pris en location sans conducteur par elle » : dans le cadre de l'utilisation en régie, il n'y a pas de problèmes parce que ce sont des véhicules qui appartiennent par définition à la mairie. Mais il peut y avoir également une exploitation confiée. Là encore, les véhicules peuvent appartenir à la mairie et être confiés dans le cadre de l'exploitation.

**MyD** : Et si jamais ils sous-traitent avec le conducteur ?

**MG** : C'est soit l'un, soit l'autre. Soit la commune fournit le véhicule et le prestataire ou le sous-traitant fournit le conducteur, soit c'est l'inverse.

---

<sup>2</sup> Etude du GART et AdCF, *Transports et Déplacements : Du transfert à l'exercice de la compétence en 40 questions-réponses*, Janvier 2013

**MyD** : Sur le principe de gratuité, on a des communes qui ont fait payer la création d'une carte et ensuite les trajets seront gratuits ? Comment doit-on considérer le service ?

**MG** : Qu'est-ce qui est payant ? C'est l'établissement de la carte, ce n'est pas l'utilisation du transport, donc on peut très bien considérer que le service, à proprement dit, de transport, est gratuit.

**MyD** : D'accord. Et si ce sont des frais d'inscription ?

**MG** : A mon avis, on peut très bien argumenter sur le fait que ce sont des frais d'inscription qui sont payants, donc des frais matériels, pour établir la carte ou autre, mais que l'utilisation est gratuite quel que soit le nombre de déplacements effectués.

**MyD** : Pour en revenir sur la « catégorie particulière d'administrés », dans quel cadre peut-on déterminer catégorie ?

**MG** : Tout à l'heure, on parlait des élèves de l'école primaire, c'est vraiment une catégorie particulière d'administrés. Ensuite, on a eu le cas avec une autre commune (Labège) de navette pour les personnes âgées, c'est aussi une catégorie particulière. Après, on peut ajouter des critères de revenus par exemple. Mais elle doit être objectivement déterminée, c'est-à-dire qu'une catégorie particulière d'administrés dont la particularité serait le niveau de revenus peut sembler cohérente par rapport à l'usage d'un transport. Mais une catégorie particulière d'administrés qui serait sur par exemple « les blonds ils payent et les autres pas », il n'y aurait pas de cohérence avec le service transport. Il faut des critères objectifs qui doivent être en lien avec le service, donc il est bien évident que moins on a de revenus, moins on a de possibilité de financer un moyen de transport, donc plus on a besoin d'avoir un service d'accompagnement.

**MyD** : A Blagnac, ils ouvrent leur navette à des habitants de certains quartiers.

**MG** : Uniquement ?

**MyD** : Et aux personnes âgées.

**MG** : A priori non, surtout qu'il s'agit d'une navette communale. Ça semble assez surprenant. Elle est gérée par la ville de Blagnac cette navette ?

**MyD** : Oui.

**MG** : Gratuitement ?

**MyD** : Oui.

**MG** : OK. Ce sont des quartiers qui ont des difficultés particulières en termes de desserte ?

**MyD** : A priori, il y a le tramway pas loin. Mais je n'ai pas encore bien approfondi le diagnostic pour l'instant.

**MG** : L'idée c'est de voir s'il y a un élément ou un critère objectif qui soit autre que le quartier. Mais j'y reviens, c'est la problématique de la commune.

**MyD** : Dans quelles conditions peut-on passer une navette en transport privé ?

**MG :** La qualification de transport privé ou transport public est une qualification juridique, concrètement, ça ne va rien changer. Sauf qu'une fois que les 5 critères sont remplis, de droit, c'est du transport privé. Il n'y a pas d'acte disant qu'aujourd'hui, on passe du transport public au transport privé. En conclusion, ça peut faire l'objet d'une délibération parce que le transport aujourd'hui revêt telles conditions, on décide d'en confier l'exploitation ou de gérer nous-même en régie ce service, nul besoin de le confier à l'AOTU parce que ça ne relève pas de sa compétence et puis voilà.

**MyD :** Donc il n'y a rien de particulier ?

**MG :** Non, rien de particulier. Après, il y a toute la problématique liée aux entreprises de transport. C'est-à-dire, qu'il y a un certain niveau de diplôme à avoir pour le directeur, et c'est une démarche de la commune. Le directeur transport doit avoir une habilitation particulière.

**MyD :** Comment une navette de type transport privé doit faire pour entrer dans le cadre du CCAS ?

**MG :** Déjà, elle doit être rattachée budgétairement. On a eu cette question de la part de la ville de Labège pour instaurer des navettes communales. On leur a dit qu'ils avaient une possibilité en faisant du transport privé, comment faire pour justifier que ça s'adresse à une certaine catégorie de personnes, et pour bien indiquer que ça relève des compétences de la commune. La solution la plus simple de prime abord paraissait celle de faire des navettes communales adressées à des personnes avec des difficultés financières. En effet, le côté social fait partie des missions de la commune, et notamment du CCAS, donc vous pouvez faire ce service en le rattachant au budget du CCAS. Ce budget est annexé à celui de la commune.

**MyD :** La subdélégation n'est donc plus possible ?

**MG :** Non, on ne peut pas, comme j'en ai parlé en introduction, sauf pour l'Île-de-France. Visiblement, on ne prend pas le chemin pour autoriser la subdélégation.

**MyD :** Il y a beaucoup de navettes de toute façon qui peuvent entrer dans le cadre du transport privé non ?

**MG :** Via le biais du CCAS, oui. Ce caractère social est assez subjectif et flou.

**MyD :** Certaines navettes sont destinées à « des personnes qui n'ont pas de moyens de locomotion », est-ce qu'on peut considérer ce caractère comme une « catégorie particulière » ?

**MG :** Qui n'ont pas accès à d'autres moyens de locomotion, c'est-à-dire ?

**MyD :** Qui n'ont pas de voiture, mais qui doivent se déplacer.

**MG :** Ça peut éventuellement être un élément justificatif parce que c'est un critère objectif : « vous avez une voiture ou vous n'en avez pas », « vous avez un emploi ou vous n'en avez pas », etc. C'est en lien avec le service de transport. Pourquoi pas ! Ça peut se défendre, ça fait vraiment une catégorie de personnes particulière. Par contre, est-ce que ça rentre dans les compétences communales d'offrir un service transport alors que la

compétence est déjà confiée ? On peut dire que dans l'aspect social, ça permet à chacun d'offrir des moyens d'accéder à un travail.

**MyD** : Est-ce que les personnes doivent présenter un justificatif pour démontrer qu'elle n'a pas de travail, pas de voiture, ou autre, pour entrer dans la navette ?

**MG** : Et qu'elle le présente à chaque montée ?

**MyD** : Oui voilà, ou il faut qu'elle présente une carte d'adhésion ?

**MG** : Oui, simplement. En matière scolaire, généralement, on fait cette démarche là pour l'inscription : ils ont une petite carte et puis après les conducteurs reconnaissent les personnes, donc ils n'ont plus besoin de le montrer à chaque fois.

**MyD** : Je me pose la question de savoir s'il y avait une modification du tracé du circuit depuis la signature d'un arrêté, s'il était encore valable maintenant ? Mais il y en a beaucoup qui sont du transport privé.

**MG** : Oui, c'est du transport privé pour la plupart, MAIS il y a en a qui sont légitimées par l'arrêté. Donc, il y a une confusion entre le fait qu'il soit en transport privé et que ça soit autorisé par une autorité compétente uniquement en transport public. Si on veut rester logique, il faudrait que l'arrêté soit abrogé pour bien matérialisé le fait qu'il ne s'agit pas d'un transport public relevant de la compétence du SMTC, mais bien un transport privé relevant de la commune.

**MyD** : Et pour abroger ces arrêtés, que faut-il faire ?

**MG** : Alors il y a deux possibilités d'abrogation. Il y a l'**abrogation express** : prendre un arrêté disant que tels arrêtés sont abrogés à partir de telle date. Et après, il y a l'**abrogation tacite**, c'est-à-dire qu'on ne fait rien, qu'on ne formalise pas et qu'on reste dans la situation actuelle, et on considère qu'ils meurent de leur belle mort. Voilà, tout simplement. Derrière, il peut y avoir le préfet pour relancer le sujet. Là, on pourra voir si on devra prendre un arrêté d'abrogation général ou pour chacune des collectivités, ou si on répond au préfet en disant qu'à cette époque-là il y a eu un arrêté, mais que le SMTC n'est pas compétent pour autoriser la mise en œuvre de transport privé donc il est nul.

**MyD** : D'autant plus, qu'ils ont pratiquement tous été modifiés depuis la signature de l'arrêté. **Que risque la commune** si elle garde malgré tout sa navette ?

**MG** : Que risque la commune ? Grande question !? Elle risque d'avoir potentiellement une réquisition des forces de l'ordre par le préfet, qui vont venir un beau matin en disant au chauffeur d'arrêter de conduire. Mais je vois mal un préfet s'engager dans cette démarche. Par contre, imaginons qu'il y ait un accident, en termes de responsabilité, ce sera la commune, qui aura piloté directement le service. Est-ce que ce sera le SMTC qui l'aura autorisé sur la base d'un arrêté ou qui aura laisser-faire ? Est-ce que ce sera le préfet qui n'aura pas agi ? Les responsabilités seront partagées. La première sera bien évidemment celle de la commune, qui est le donneur d'ordres direct. Le SMTC, ce n'est pas son domaine de compétence, donc il pourra, à mon avis, se dédouaner assez facilement. Le préfet, aura vraisemblablement une responsabilité d'avoir laissé conduire ces véhicules.

**MyD** : Du coup, si le SMTC avait fait un abrogé qui n'a pas été abrogé, sa responsabilité sera peut-être plus importante non ?

**MG** : Alors, potentiellement, on pourrait venir chercher le SMTC pour sa responsabilité sur la base d'un arrêté qui avait été fait en 2002, autorisant la navette avec le tracé, les horaires et le tarif. Déjà, il faudra vérifier que les conditions de l'arrêté aient été vérifiées, ce qui visiblement, n'est pas le cas pour beaucoup. Dans ces cas-là, le SMTC est un peu tranquille. Le SMTC peut dire aussi que l'arrêté était nul puisque la compétence n'était pas déléguable. Il y a donc un certain nombre d'éléments opposables. Après, on peut potentiellement reprocher au SMTC de ne pas avoir prévenu la préfecture qu'un tel service était mis en œuvre mais je ne pense pas qu'il y ait un réel risque là-dessus.

**MyD** : D'accord, du coup ça ne vaut pas le coup d'abroger ces arrêtés ?

**MG** : Non non. »

**ANNEXE 2 : Entretien avec une juriste du GART, réalisé le jeudi 4 juin 2015**

**Mylène Delplanque** : « Est-ce qu'une commune peut mettre en place une navette même si elle a transféré sa compétence transport à une autre entité ? Si oui, dans quel cadre ?

**Juriste** : La commune ne peut pas mettre en place un service de transport public si la compétence transport a été transférée.

Il existe cependant une exception : les transports scolaires. En effet, ces derniers peuvent faire partie de la compétence de la commune. Dans ce cadre, l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) [ici, Tisséo] a délégué sa compétence transport scolaire vers le Conseil Départemental 31, qui devient alors AOT de niveau 2 (AOT2).

De ce fait, la commune ne peut pas exercer sa compétence en matière de transport scolaire sans autorisation de l'AOT principale, puisque les AOT3 ne sont pas reconnues par la législation. Il faut donc signer une convention entre le SMTC et la commune afin que la mise en service du transport scolaire soit valable.

**MyD** : Il existe une solution de transport privé dans le cadre de la loi non ?

**J** : Tout à fait ! Il faut qu'elle réponde alors aux 5 critères que vous trouverez à la question 19 du livret « Transports et Déplacements. Du transfert à l'exercice de la compétence en 40 questions ».

**MyD** : Vous auriez des ressources juridiques ou bibliographiques sur les navettes en général ?

**J** : Non, malheureusement.

**MyD** : Et avez-vous connaissance d'autres cas de navettes sur une commune alors que la compétence est déléguée ? Ou bien de préfets faisant la demande de régulariser la situation ?

**J** : Non. Nous avons déjà eu des demandes pour savoir comment créer certains services de transport mais personnes n'ayant déjà leur propre réseau de transport. De plus, la demande du préfet de la Haute-Garonne paraît être l'unique également. Mais ce que vous pouvez faire, c'est poster une demande sur le forum du GART. Il me semble que Tisséo a des accès.

**MyD** : D'accord merci. Pour en revenir au transport privé, il est dit que le transport doit être gratuit, seulement certaines communes voudront garder une participation de leurs usagers. Comment pourrait-on demander une participation financière sans passer par des déplacements payants ?

**J** : On peut penser à plusieurs solutions, comme par exemple l'augmentation des impôts locaux, prendre en charge sur le budget du service d'action sociale de la commune ou encore, augmenter le ticket d'entrée pour le Centre Communal d'Action Sociale pour toutes les activités proposées.

Une autre réponse pourrait être une subvention de l'AOTU vers la commune dans le cadre de la prévention des dangers de la route.

**MyD** : Cela ne poserait pas de problème de discrimination de donner des subventions à une commune et pas à une autre ?

**Mathieu Garcia** : On ne pourra pas prendre de décision à « pile ou face » mais on pourrait créer un projet en élaborant des critères objectifs pour l'obtention de subvention pour ces navettes. Juridiquement, cela se traduirait ensuite par la signature d'une délibération. »

**ANNEXE 3 : Fiche juridique concernant le droit des navettes**



# Éléments juridiques / Navettes Communales

Émis à Toulouse, le 23/07/2015  
Par Mylène Delplanque

---

**Objet : Rappel juridique sur les droits en matière de transport public et privé pour les communes ayant délégué leur compétence transport**

---

## **1. Cadre réglementaire**

Tout d'abord, il convient de s'intéresser à la distinction du **service public** de transport et le **service privé** de transport.

### **Article L.1000-3 1° du Code des transports :**

*« Est considéré comme transport public tout transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de celui organisé pour son propre compte par une personne, publique ou privée. »*

### **Décret n°87-242 du 7 avril 1987 - Article 1 :**

*« Les transports de leur personnel organisés pour leurs besoins normaux de fonctionnement par les collectivités publiques, y compris les établissements d'enseignement, les entreprises et les associations, sont considérés comme des services privés. »*

### **Décret n°87-242 du 7 avril 1987 - Article 2 (Modifié par Décret n°2008-263 du 14 mars 2008 – art. 6) :**

*« Sont également considérés comme des **services privés** lorsqu'ils répondent à leurs besoins normaux de fonctionnement :*

- a) Les transports organisés par des collectivités territoriales ou leurs groupements pour des **catégories particulières d'administrés**, dans le cadre d'activités relevant de leurs **compétences propres**, à l'exclusion de tout déplacement à caractère touristique ;*
- b) Les transports organisés par les établissements publics départementaux ou communaux accueillant des personnes âgées, les établissements d'éducation spéciale, les établissements d'hébergement pour adultes handicapés et personnes âgées et les institutions de travail protégé pour les personnes qui y sont accueillies, à l'exclusion de tout déplacement à caractère touristique ;*
- c) Les transports mentionnés à l'article R. 213-17 du code de l'éducation ;*
- d) Les transports organisés par des entreprises pour leur clientèle, sous réserve des dispositions de l'article 40 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 ;*
- e) Les transports organisés par des associations pour leurs membres, sous réserve que ces déplacements soient en relation directe avec l'objet statutaire de l'association et qu'il ne s'agisse pas d'une association dont l'objet principal est le transport de ses membres ou l'organisation de voyages touristiques. »*

**Décret n°87-242 du 7 avril 1987 - Article 3 :**

*« Les transports visés à l'article 2 du présent décret doivent être **exécutés à titre gratuit** soit avec des **véhicules appartenant à l'organisateur**, soit avec des **véhicules pris par lui en location** sans conducteur. La mise à la disposition de l'organisateur de véhicules avec conducteur ne peut être effectuée que par une entreprise inscrite au registre des entreprises de transport public routier de personnes. »*

Les transports publics, contrairement aux transports privés, sont donc ouverts au public. Pour autant, ils ne sont pas nécessairement gérés par un établissement public, puisque c'est la nature du transport qui est ici qualifiée de « publique ». De surcroît, il faut noter que seules les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) peuvent organiser un transport public régulier ou à la demande. La subdélégation n'est pas autorisée en France d'après les textes de loi, hormis dans le cadre du STIF pour transférer la compétence à des Autorités Organisatrices de proximité. En effet, d'après la réponse faite à Madame ZIMMERMANN Marie-Jo concernant la délégation de compétences [cf. Annexe 1], *« aucun article du code général des collectivités territoriales n'autorise les communautés de communes à déléguer à leurs communes membres les compétences que la loi leur attribue ou que les communes leur ont transférées sur le fondement de ce même code »*. De plus, la jurisprudence observée en matière de transfert de compétence montre qu'une fois la compétence transférée à un syndicat mixte, les communes ne peuvent plus intervenir dans les domaines délégués [cf. Annexe 2].

D'après les articles vus ci-dessus et l'étude partenariale de l'AdCF et du GART [cf. Annexe 3], on peut constater que la seule manière pour une commune d'organiser un service de transport au sein de son périmètre sera d'organiser un service de transport privé selon les cinq conditions cumulatives suivantes :

- le service s'adresse à une catégorie particulière d'administrés ;
- il s'exerce dans le cadre d'activités relevant des compétences propres à la commune ;
- il ne s'exerce pas dans le cadre de déplacements à vocation touristique ;
- il est exécuté à titre gratuit ;
- les véhicules appartiennent à l'organisateur, ou sont pris en location, sans conducteur ou alors le service peut être organisé par une entreprise inscrite au registre des entreprises de transport public routier de personne.

Ces articles sont applicables en Province et sur tous types de transport, exceptés les transport scolaire qui d'après l'article 30 de la loi du 22 juillet 1983 : *« S'ils n'ont pas décidé de les prendre en charge eux-mêmes, le conseil général ou l'autorité organisatrice des transports urbains peuvent confier par convention tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à des communes ou syndicats mixtes, établissement d'enseignement, associations de parents d'élèves et associations familiales »*.

**2. Application à la situation des navettes communales présentes sur le PTU toulousain**

La présence de navettes, transport public régulier ou à la demande, sur les communes constitue donc une infraction aux articles préalablement cités. Un travail de recensement et d'étude

sur chaque circuit a donc été lancé afin d'estimer si les services de transport peuvent être intégrés au réseau Tisséo.

Au vu du volume d'usagers présents dans la plupart de ces navettes et des zones trop peu dense desservies, organiser un transport public régulier ou à la demande paraît compliqué et très coûteux pour la collectivité.

La solution consiste à créer un transport privé destiné à certaines catégories particulières d'administrés. Le type d'usagers présents sur les navettes représente, pour la plupart, des personnes n'ayant pas d'autres moyens de locomotion ou des personnes âgées. On peut alors mettre en place des critères objectifs d'accès à la navette, dont la gestion pourra être attribuée au CCAS. En effet, le fonctionnement optimal de ce service privé serait l'étude par le CCAS de dossiers déposés par les demandeurs. Après l'analyse de ces documents et à partir de critères définis préalablement, sera décidé par le CCAS d'attribuer un titre – ou non – à la personne souhaitant accéder à la navette.

Au regard des textes précédemment cités, il faut noter que le transport, pour qu'il soit privé, reste gratuit. Cette gratuité peut être engagée par principe. Si la commune souhaite garder la participation financière, elle peut demander une augmentation du ticket d'entrée aux activités réalisées dans le cadre du CCAS pour les personnes usagères de la navette privée.

## **Conclusion**

L'étude des éléments juridiques montre clairement que la situation des navettes communales inscrites dans le PTU toulousain est donc irrégulière. Il apparaît comme impératif de trouver des solutions à cette problématique.

En effet, il faut noter qu'en cas d'accident, les responsabilités de la commune, du préfet et du SMTC, dans une moindre mesure, pourront être engagées.

Ce document avance les solutions possibles pour les communes possédant une navette :

- une première solution de suppression du service ;
- une solution de transition vers du transport privé ;
- une solution d'intégration, réalisable uniquement si la densité et le volume d'usagers le permettent.

La solution de transport privé permet aux communes de garder une offre en transport en commun pour les personnes ayant des difficultés de locomotion, qu'elles soient liées aux caractéristiques physiques, à l'âge ou au statut de l'utilisateur. Il semble que ce soit la solution la plus adéquate aux problématiques de desserte dans des zones peu denses ou dans des quartiers isolés de la ville. Ce transport peut être conçu comme une aide à la mobilité interne à la ville, et ainsi faciliter l'accès aux différents services et équipements de la ville. Le fonctionnement de ce service de transport privé peut être également pensé comme une complémentarité au réseau urbain et interurbain, et de fait, assurer une desserte de proximité « de confort » pour des personnes qui auraient des difficultés de déplacement.

**Mylène DELPLANQUE,  
Stagiaire, Service EOR**

## ANNEXE 1

Question N° : <b>50060</b>	de <b>Mme Zimmermann Marie-Jo</b> (Union pour un Mouvement Populaire - Moselle)
Ministère interrogé :	Intérieur, outre-mer et collectivités territoriales
Ministère attributaire :	Intérieur, outre-mer et collectivités territoriales
	Question publiée au JO le : <b>26/05/2009</b> page : <b>5070</b>
	Réponse publiée au JO le : <b>04/08/2009</b> page : <b>7694</b>
	Date de changement d'attribution : 23/06/2009
Rubrique :	coopération intercommunale
Tête d'analyse :	communautés d'agglomération
Analyse :	délégation de compétences
<b>Texte de la QUESTION :</b>	Mme Marie-Jo Zimmermann demande à Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales si une communauté de communes peut recevoir de la part des communes membres une délégation de compétences pour un programme de travaux et pour une durée limitée à cinq ans.
<b>Texte de la REPONSE :</b>	<p>La délégation de compétences suppose, pour être mise en œuvre, d'être autorisée par un texte de même niveau que celui attributif de la compétence.</p> <p>En l'occurrence, aucun article du code général des collectivités territoriales n'autorise les communautés de communes à déléguer à leurs communes membres les compétences que la loi leur attribue ou que les communes leur ont transférées sur le fondement de ce même code. De la même manière, les communes membres d'une communauté de communes ne peuvent pas opérer de délégations de compétences envers l'établissement public de coopération intercommunale dont elles relèvent. L'intercommunalité repose en effet sur des transferts de compétences organisés au bénéfice du groupement en capacité de les exercer. Des retraits de compétences peuvent être opérés du groupement envers ses communes suivant des procédures spécifiques. Ces transferts ou restitutions de compétences ne sauraient cependant être confondus avec des délégations de compétences. En revanche, il est admis depuis la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales qu'une ou des communes puissent confier la création ou la gestion de certains équipements ou services relevant de leurs attributions à une communauté de communes par voie conventionnelle. Cette possibilité prévue par l'article L. 5214-16-1 du code général des collectivités territoriales (CGCT) facilite l'exercice de compétences, fondé sur une base contractuelle, entre une communauté de communes dotée de compétences communautaires.</p>

## ANNEXE 2

### Conseil d'Etat statuant au contentieux N° 71536

Publié au recueil Lebon

M. de Christen, rapporteur

M. Braibant, commissaire du gouvernement

### Lecture du vendredi 16 octobre 1970

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

### Texte intégral

REQUETE DE LA COMMUNE DE SAINT-VALLIER SAONE-ET-LOIRE TENDANT A L'ANNULATION D'UN DECRET DU 29 SEPTEMBRE 1966 QUI A DETACHE LE LIEU DIT "LA SAULE" DU TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-VALLIER POUR LE RATTACHER A CELUI DE LA COMMUNE DE MONTCEAU-LES-MINES ; VU LE CODE DE L'ADMINISTRATION COMMUNALE, ENSEMBLE LE DECRET N° 59-189 DU 22 JANVIER 1959 ; LE CODE GENERAL DES IMPOTS ET LA LOI DU 26 DECEMBRE 1969 ; L'ORDONNANCE DU 31 JUILLET 1945 ET LE DECRET DU 30 SEPTEMBRE 1953 ;

CONSIDERANT QUE LES COMMUNES DE MONTCEAU-LES-MINES ET DE SAINT-VALLIER SAONE-ET-LOIRE ONT ADHERE AU SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU BASSIN MINIER ; QUE, PAR LES DEUX DELIBERATIONS CONCORDANTES EN DATE DES 15 DECEMBRE 1962 ET 23 JANVIER 1963, LES CONSEILS MUNICIPAUX DE CES DEUX COMMUNES ONT DONNE UN AVIS FAVORABLE A CE QUE CE SYNDICAT SOIT CHARGE DE TOUTES LES QUESTIONS "INTERESSANT L'EXPANSION ECONOMIQUE ET LA RECONVERSION PROGRESSIVE DU BASSIN MINIER" ; QU'IL RESSORT DE CES DELIBERATIONS QUE LES DEUX CONSEILS MUNICIPAUX AVAIENT NOTAMMENT EN VUE LA CREATION DES ZONES INDUSTRIELLES ; QUE CETTE EXTENSION DES ATTRIBUTIONS DU SYNDICAT A ETE AUTORISEE PAR ARRETE PREFECTORAL EN DATE DU 18 AVRIL 1963 ; QU'AINSI LA COMPETENCE POUR CREER ET AMENAGER LES ZONES INDUSTRIELLES SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DONT IL S'AGIT A ETE TRANSFEREE AU SYNDICAT INTERCOMMUNAL ; QUE, PAR SUITE, LA COMMUNE DE MONTCEAU-LES-MINES A EMPIETE SUR LES ATTRIBUTIONS DE CE SYNDICAT EN DECIDANT DE PROCEDER SOLEMENT A LA CREATION D'UNE ZONE INDUSTRIELLE ; QUE, DES LORS, LE DECRET DU 29 DECEMBRE 1966, QUI N'A RATTACHE LE LIEUDIT "LA SAULE", LEQUEL DEPENDAIT ANTERIEUREMENT DE LA COMMUNE DE SAINT-VALLIER, A LA COMMUNE DE MONTCEAU-LES-MINES, QU'A SEULE FIN DE PERMETTRE A CETTE DERNIERE COMMUNE DE CREER CETTE ZONE INDUSTRIELLE REPOSE SUR UN MOTIF ILLEGAL ET EST, EN CONSEQUENCE, ENTACHE D'EXCES DE POUVOIR ; ANNULATION ; DEPENS MIS A LA CHARGE DE L'ETAT.

### Analyse

**Abstrats :** 16-01 COMMUNE - CIRCONSCRIPTIONS TERRITORIALES DES COMMUNES - Rattachement à une commune d'une partie du territoire d'une autre commune - Rattachement reposant sur un motif illégal.

16-08-01 COMMUNE - REGROUPEMENT COMMUNAL - SYNDICATS DE COMMUNES - Compétence – Transfert de compétences des communes au syndicat.

**Résumé :** 16-01 Rattachement d'une partie d'une commune à une autre commune prononcé à la seule fin de permettre à cette dernière de créer une zone industrielle. Une telle création ne relevant plus de la compétence de ladite commune, mais de celle du syndicat de communes dont elle est membre et auquel elle a entendu déléguer ses attributions en la matière, le décret prononçant le rattachement repose sur un motif illégal. Annulation.

16-08-01 Lorsque des communes, membres d'un syndicat de communes ont manifesté la volonté de transférer à ce syndicat certaines de leurs compétences et ont obtenu l'approbation de l'autorité de tutelle, elles ne peuvent plus exercer directement les attributions ainsi déléguées. En l'espèce, cette volonté résulte des délibérations des Conseils municipaux.

### **ANNEXE 3 : Etude partenariale de l'AdCF et du GART, Transports et Déplacements. Du transfert à l'exercice de la compétence entre 40 questions-réponses**

#### **Question 19**

**La ville centre d'une communauté d'agglomération souhaite mettre en place des navettes gratuites sur des circuits spécifiques afin de résorber la saturation de la circulation. Ce service serait entièrement financé par la commune et serait réservé à ses seuls habitants. Quelle formule juridique conseillez-vous pour la mise en œuvre de ce projet ?**

En tant qu'AOTU, la communauté d'agglomération est la seule autorité compétente pour organiser les services de transport public régulier et à la demande à l'intérieur de son PTU.

À partir du moment où une commune a adhéré à une communauté d'agglomération, elle ne peut plus délibérer sur des questions relatives à la mise en œuvre des transports publics, pas plus qu'elle ne pourra contraindre l'échelon intercommunal à mettre en place un service de transport public.

Il convient également d'écartier la solution qui consisterait, pour la communauté, à déléguer une partie de sa compétence transport urbain au profit de la commune, dès lors que la désignation d'une AO2 par une AOTU est uniquement envisageable dans le cadre du transport scolaire.

La seule solution juridiquement fondée serait que la commune qui souhaite mettre en place le système de navette gratuite sur son territoire opte pour du transport privé. Mais encore faudra-t-il respecter les conditions cumulatives posées par le décret n° 87-242 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes, applicable également aux services privés de transport routier urbain de personnes.

La commune pourra ainsi organiser des services de transport privé, avec ou sans l'accord de la communauté, si :

- le service s'adresse à des catégories particulières d'administrés ;
- il s'exerce dans le cadre d'activités relevant de compétences propres de la commune ;
- il ne s'agit pas d'un déplacement à vocation touristique ;
- le service est gratuit ;
- le service est effectué avec des véhicules appartenant à la commune ou pris en location sans conducteur par elle.

Les services privés bénéficiant d'une grande souplesse, ils peuvent être exécutés en dehors des règles et contraintes posées par le Code des transports qui pèsent sur les transports publics de personnes. Cependant, les conditions du décret précédemment citées doivent être remplies. Dans le cas contraire, une collectivité ne peut pas mettre en place de service de transport privé. Si elle le faisait malgré tout, il pourrait lui être reproché de faire concurrence aux services publics

**ANNEXE 4 : Tableau des volumes O-D (comprenant au moins un sens avec au moins 10 voyages) à bord des navettes columérines en 2015**

Circuit	Designation Sens 1		Volume Sens 1	Circuit	Designation Sens 2		Volume Sens 2	TOTAL Volume
	Arrêt Montée	Arrêt Descente			Arrêt Montée	Arrêt Descente		
4	Relais Bus	Guerande	54	4	Guerande	Relais Bus	69	123
3 et 7	Relais Bus	Gare Centre	95	3 et 7	Gare Centre	Relais Bus	25	120
7	Relais Bus	Baronnies	23	7	Baronnies	Relais Bus	63	86
6	Relais Bus	Lycee Victor Hugo	33	6	Lycee Victor Hugo	Relais Bus	22	55
1 et 7	Gare Centre	Baronnies	43	1	Baronnies	Gare Centre	9	52
7	Relais Bus	F.Mistral	21	7	F.Mistral	Relais Bus	29	50
4	Relais Bus	Moselle	31	4	Moselle	Relais Bus	14	45
2	Gare Centre	Lautaret	3	2	Lautaret	Gare Centre	36	39
8	Gare Centre	Ingres	22	8	Ingres	Gare Centre	17	39
3,5 et 7	Gare Centre	Val d'Aran	17	5	Val d'Aran	Gare Centre	22	39
1	Gare Centre	A.Laffont	0	1	A.Laffont	Gare Centre	30	30
2	Gare Centre	Sergé/Capitany	30	2	Sergé/Capitany	Gare Centre	0	30
3	Relais Bus	Couderc	24	3	Couderc	Relais Bus	6	30
5 et 7	Gare Centre	Mairie	0	5 et 7	Mairie	Gare Centre	29	29
6	Relais Bus	Zone Ciale du Perget	15	6	Zone Ciale du Perget	Relais Bus	14	29
7	Relais Bus	Marots	3	7	Marots	Relais Bus	25	28
3	Gare Centre	Couderc	0	3	Couderc	Gare Centre	24	24
7	Relais Bus	Adour	8	7	Adour	Relais Bus	15	23
5	Gare Centre	14eRI		5	14eRI	Gare Centre	22	22
8	Gare Centre	Gare Ramassiers	9	8	Gare Ramassiers	Gare Centre	12	21
6	Relais Bus	Piquemil	9	6	Piquemil	Relais Bus	12	21
6	Relais Bus	Bd. Pibrac 1	18	6	Bd. Pibrac 1	Relais Bus	2	20
2	Gare Centre	Concorde	6	2	Concorde	Gare Centre	13	19
4	Stade Bendichou	Guerande	18		Guerande	Stade Bendichou		18
7	Relais Bus	Nasque	4	7	Nasque	Relais Bus	14	18
4	Relais Bus	St Jean	8	4	St Jean	Relais Bus	10	18
3 et 7	Relais Bus	Cantal	15	3	Cantal	Relais Bus	2	17
8	Gare Centre	Residence Ingres	11	8	Residence Ingres	Gare Centre	6	17
	Gare Centre	Voltaire		5	Voltaire	Gare Centre	16	16
4	Moselle	Stade Bendichou	15	4	Stade Bendichou	Moselle	0	15
5	Gare Centre	Terrasse	14	5	Terrasse	Gare Centre	1	15
3 et 8	Gare Centre	Clinique des Pyrenees	14	3 et 8	Clinique des Pyrenees	Gare Centre	0	14
2	Y.Brunaud	Clement Ader	14		Clement Ader	Y.Brunaud		14
7	Relais Bus	Carpentras	1	7	Carpentras	Relais Bus	13	14
2	Gare Centre	Bd. E.Montel	2	2 et 3	Bd. E.Montel	Gare Centre	12	14
2	Gare Centre	Seycheron	12	2	Seycheron	Gare Centre	2	14
3	Relais Bus	Clinique des Pyrenees	12	3	Clinique des Pyrenees	Gare Centre	2	14
3 et 7	Gare Centre	Cantal	13	3 et 7	Cantal	Gare Centre	0	13
	14eRI	Lycee E.Montel		5	Lycee E.Montel	14eRI	13	13
5	Lycee E.Montel	Cimetiere	13		Cimetiere	Lycee E.Montel		13
7	Mairie	Marots	13		Marots	Mairie		13
1	Gare Centre	Menude Sud	11	1	Menude Sud	Gare Centre	1	12
5	Gare Centre	Minervois	11	5	Minervois	Gare Centre	1	12
2 et 5	Gare Centre	Naurouze	10	2 et 5	Naurouze	Gare Centre	2	12
3 et 7	Cantal	Val d'Aran	11		Val d'Aran	Cantal		11
7	Gare Centre	F.Mistral	11		F.Mistral	Gare Centre		11
4	Guerande	Forez	11		Forez	Guerande		11
4	Plein Centre	Guerande	11		Guerande	Plein Centre		11
1	Gare Centre	Bigorre	1	1	Bigorre	Gare Centre	10	11
3 et 8	Gare Centre	Jonquilles	10	8	Jonquilles	Gare Centre	1	11
7	Relais Bus	Lavandin	1	7	Lavandin	Relais Bus	10	11
8	Gare Centre	Capoul	0	8	Capoul	Gare Centre	10	10
5	Naurouze	Touraine	10		Touraine	Naurouze		10
5	Ramassiers	Val d'Aran	10		Val d'Aran	Ramassiers		10
3	Relais Bus	Pradine	10	3	Pradine	Relais Bus	0	10
8	Gare Centre	Pradine	0	8	Somport	Gare Centre	10	10
4	Stade Bendichou	St Jean	10		Stade Bendichou	St Jean		10

Tableau 6 : Tableau des volumes O-D dans les navettes columérines

Source : Réalisation Mylène Delplanque / Données : Enquête BVA 2015

**ANNEXE 5 : Étude sur les profils et pratiques des usagers du réseau de navettes columérines**



Tisséo SMTC – My.D – Juin 2015

**ÉTUDE SUR LES PROFILS ET PRATIQUES DES USAGERS  
DU RÉSEAU DE NAVETTES COLUMÉRINES**

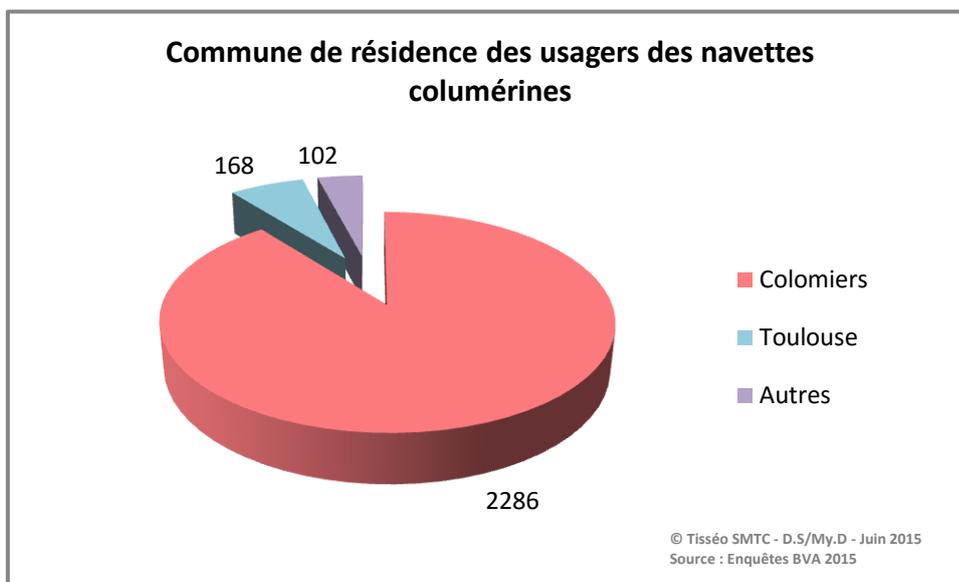
Afin de déterminer le volume d'usagers impactés par la suppression des navettes columérines, il convient d'étudier les différentes pratiques et usages des personnes les empruntant. On peut alors mettre en exergue différents questionnements :

- Quel est le profil des personnes empruntant les navettes ?
- Les usagers utilisent-ils également le réseau Tisséo ? Ont-ils déjà des titres leur permettant d'utiliser le réseau urbain ?
- Quelle est la fréquence d'utilisation de ces navettes pour les personnes qui ne pourront pas prétendre à la gratuité ou le tarif réduit Tisséo ?

\* Il faudra considérer que les chiffres indiqués dans l'étude qui suit sont des volumes de voyages et non de personnes. Afin de déterminer le nombre de personnes impactées par un changement de tarification, il conviendra de diviser les résultats obtenus par 1,8 afin de prendre en compte les personnes interrogées au moins deux fois (soit les deux jours enquêtés, soit dans la même journée).

**I. Commune de résidence des usagers des navettes**

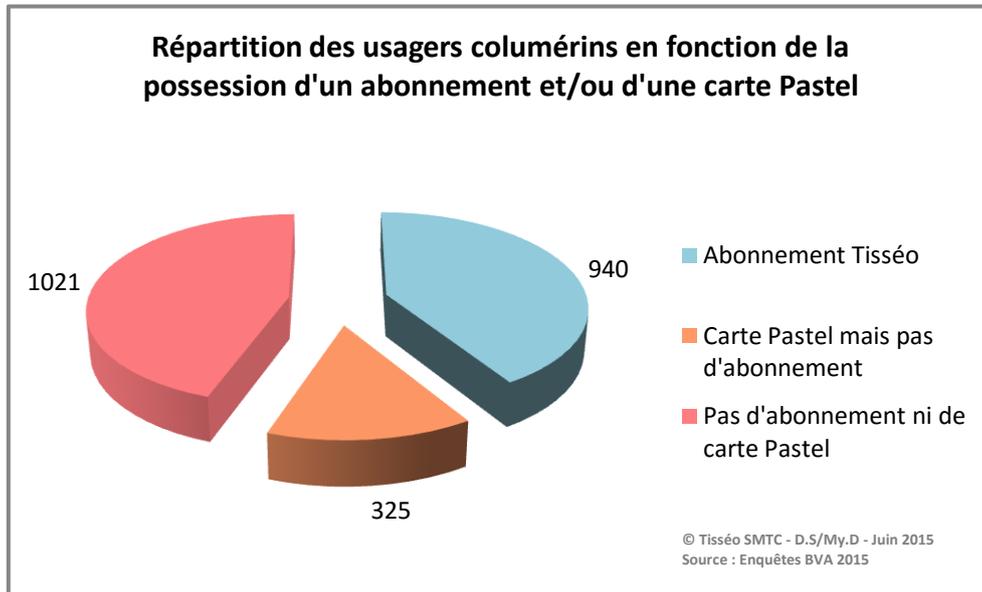
Pour commencer, on pourra faire un premier tri en se basant sur la commune de résidence des usagers. En effet, la gratuité qui serait mise en place dans la commune serait uniquement à destination des habitants columérins et non des communes environnantes.



D'après le diagramme ci-dessus, on peut voir que le nombre de voyages réalisés par des columérins s'élève à **2 286**. Le reste de l'étude sera donc basée sur ce nombre afin d'être au plus proche du nombre réel de déplacements impactés par un changement de tarification.

## II. Abonnements Tisséo

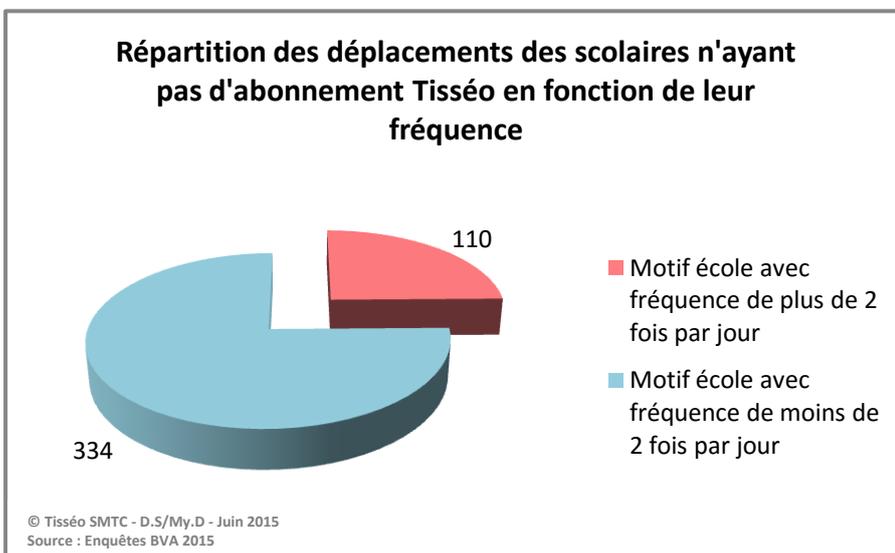
Pour continuer, il convient de s'intéresser aux détenteurs d'abonnement Tisséo. Pour cause, les personnes ayant déjà un abonnement Tisséo ne seront pas impactées par le changement de tarification puisqu'elles paient déjà des titres pour accéder au réseau Tisséo.



D'après les données ci-dessus, on remarque que 940 trajets sont réalisés par des personnes qui possèdent déjà un abonnement Tisséo. Le reste de l'étude s'appuiera donc sur le nombre de voyages réalisés par des columérins n'ayant pas déjà d'abonnement Tisséo, c'est-à-dire **1 346 déplacements**.

## III. Les déplacements entrant dans le cadre de la gratuité suite à l'intégration

### 1. Déplacements payés par le Conseil Départemental 31



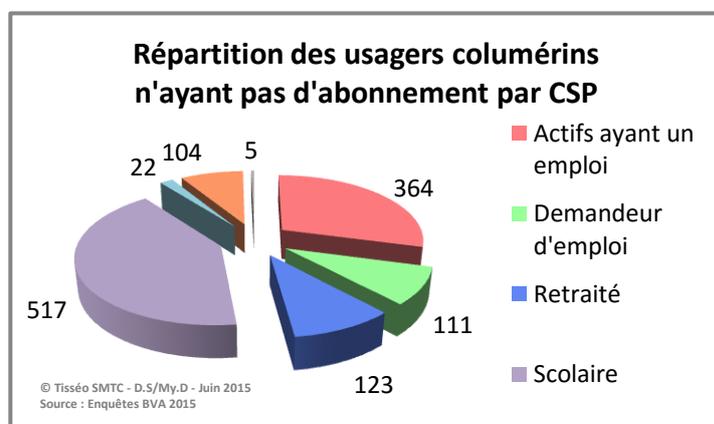
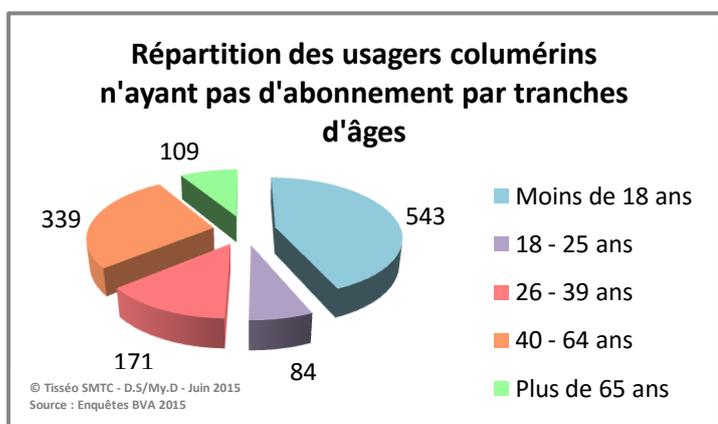
Le Conseil Départemental 31 participe au transport des jeunes au travers de la gratuité d'un aller-retour par jour. Dans ce cadre, nous pouvons évaluer le volume de déplacements concernés par ce système. Pour être au plus proche de la réalité, il faut prêter attention seulement aux trajets ayant un motif scolaire et ne dépassant pas l'aller-retour par jour puisqu'au-delà, la gratuité ne serait plus assurée.

D'après le diagramme, on peut mettre en exergue que

**334 voyages** avec un motif scolaire sont réalisés avec une fréquence inférieure à deux fois par jour. Ces déplacements sont donc à placer sous l'égide de la gratuité. Les 110 autres seront alors intégrés dans les trajets ayant une tarification réduite.

## 2. Déplacements gratuits sur critères sur le réseau Tisséo

Certaines personnes peuvent prétendre à la gratuité de leur déplacement sur le réseau Tisséo : les demandeurs d'emploi, et les personnes de plus de 65 ans. D'après les graphiques ci-après, on peut mettre en exergue que **111 demandeurs d'emploi** et **109 personnes** de plus de 65 ans peuvent prétendre à la gratuité.



Jusqu'ici, nous pouvons donc affirmer que ces 220 voyages ainsi que les 334 trajets faits par des écoliers se déplaçant au maximum 2 fois dans la journée ne seront pas impactés par l'intégration des navettes columérines au réseau Tisséo au niveau de la tarification.

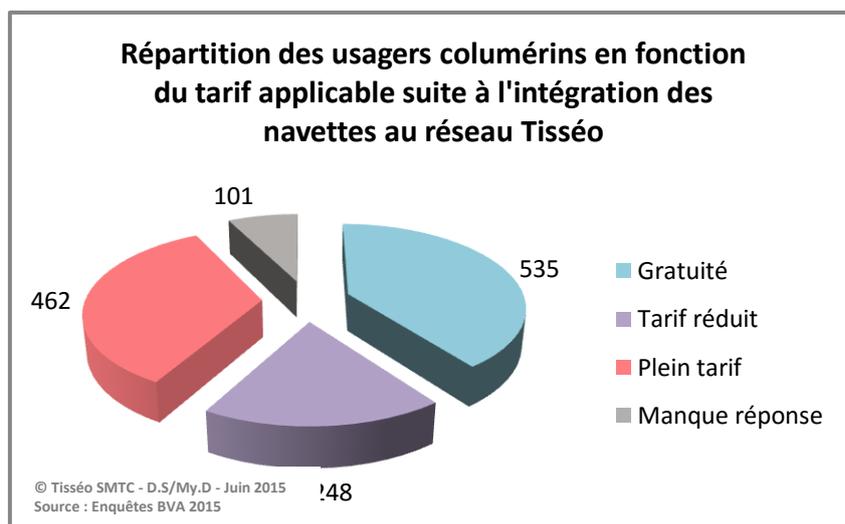
## IV. Les voyages concernés par le tarif réduit Tisséo

La grille tarifaire Tisséo permet aux individus de moins de 26 ans et les étudiants de moins de 35 ans d'obtenir un tarif avantageux sur les lignes du réseau. Ces avantages permettraient à ces personnes d'avoir des pénalités moindres lors de l'intégration du réseau columérin au réseau Tisséo.

En retirant les personnes ayant le droit à la gratuité (l'aller-retour des écoliers, les demandeurs d'emploi et les personnes de plus de 65 ans), nous obtenons les volumes de **245 voyages** de moins de 26 ans et **3 déplacements** d'étudiants ayant entre 26 et 35 ans.

On peut donc déterminer le volume de voyages réalisés par des columérins et ne possédant d'abonnement Tisséo en fonction des tarifs qui leur seront appliqués :

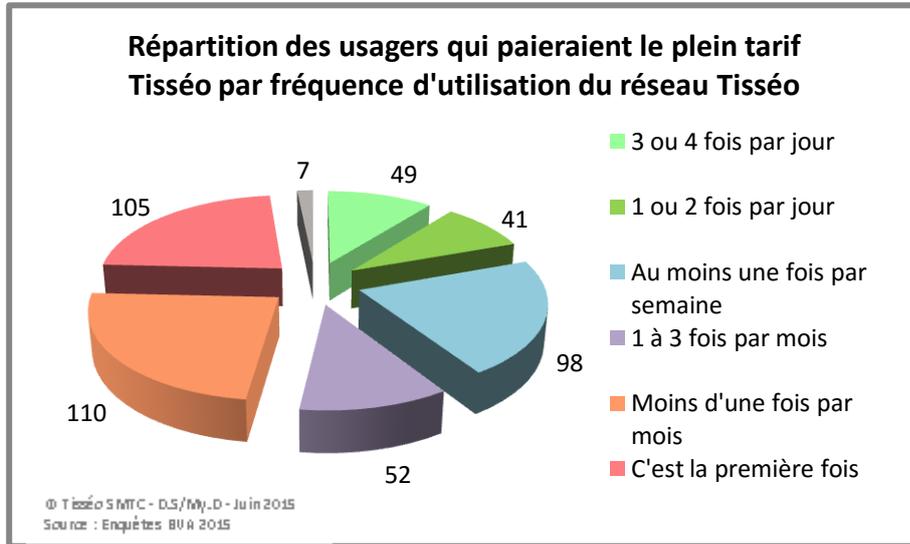
D'après le graphique, on peut donc voir que le nombre de voyages qui seraient en plein tarif suite à l'intégration des navettes columérines au réseau Tisséo s'élèverait à **462**.



**V. Profil des voyages réalisés par des columérins qui paieraient le tarif plein Tisséo**

Pour finir, on pourra établir le profil des usagers columérins qui passeraient en plein tarif Tisséo afin d’avoir un ordre de grandeur des personnes touchées par un système de gratuité qui serait mis en place par la municipalité de Colomiers.

**1. Fréquence d'utilisation du réseau Tisséo**



Tout d’abord, on pourra s’intéresser à la fréquence d’utilisation du réseau Tisséo par ces usagers. En effet, même s’ils ne possèdent pas d’abonnement sur le réseau urbain, ils voyagent peut-être déjà sur le réseau régulièrement.

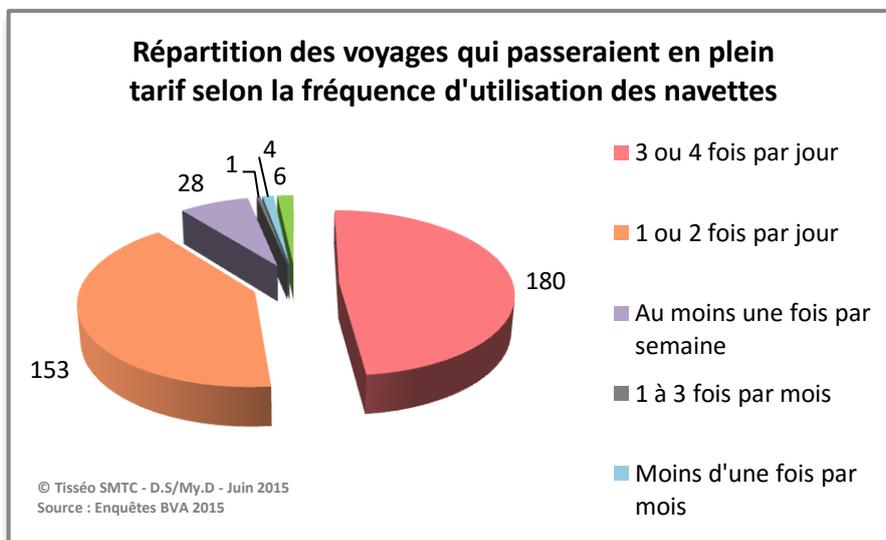
On peut voir que **90 voyages**

concernent des personnes qui utilisent le réseau Tisséo quotidiennement. On pourra donc se questionner quant à l’utilité d’offrir une gratuité à des personnes utilisant aussi régulièrement le réseau Tisséo : ne sont-elles pas déjà intégrées au réseau Tisséo ? La plupart de ces personnes sont des actifs ayant un emploi et se déplaçant de 1 à 4 fois par jour à la fois sur le réseau Tisséo, mais aussi sur le réseau columérin avec la même fréquence.

Si nous prenons ce critère en considération, il nous resterait alors **365 voyages** concernés par un plein tarif Tisséo.

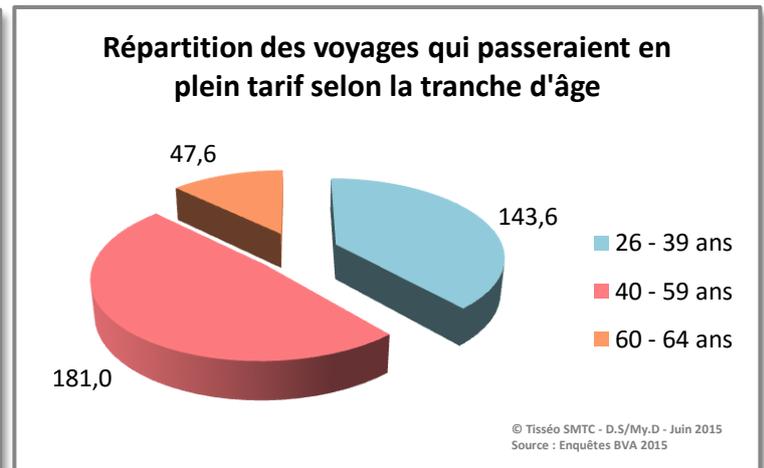
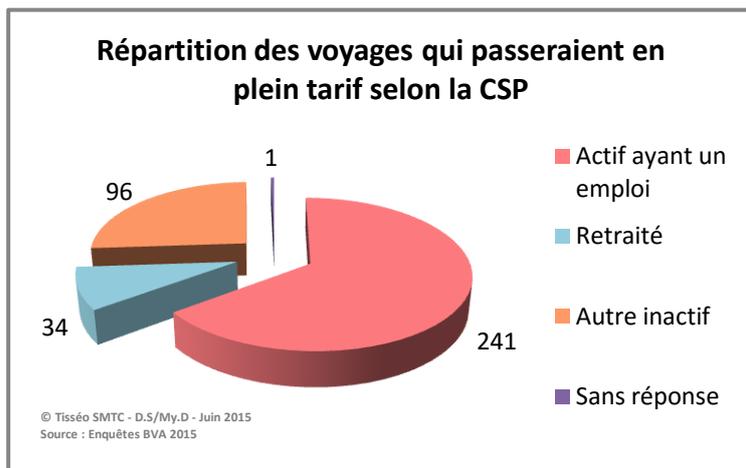
\* [Le reste de l’étude ne prend en compte les voyages dont les usagers utilisent aussi régulièrement le réseau Tisséo]

**2. Fréquence d'utilisation des navettes columérines**



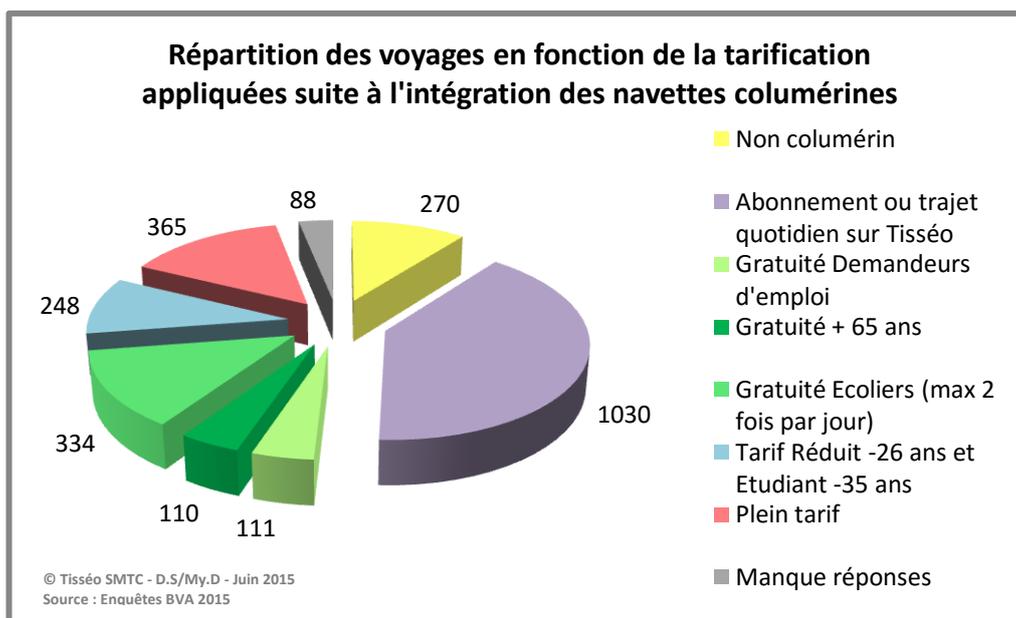
On observe que les utilisateurs des navettes qui devront payer le plein tarif effectuent en grande majorité des déplacements quotidiennement sur les navettes columérines (333 trajets). Ils ont donc une mobilité que l'on pourrait qualifier « d'abonnement ».

### 3. Répartition par tranches d'âge et par CSP



D'après les diagrammes ci-dessus, on peut mettre en exergue que la population qui serait bénéficiaire d'un système de gratuité serait plutôt des personnes actives ayant un emploi (**241 déplacements**) entre 40 et 59 ans (**181 trajets**).

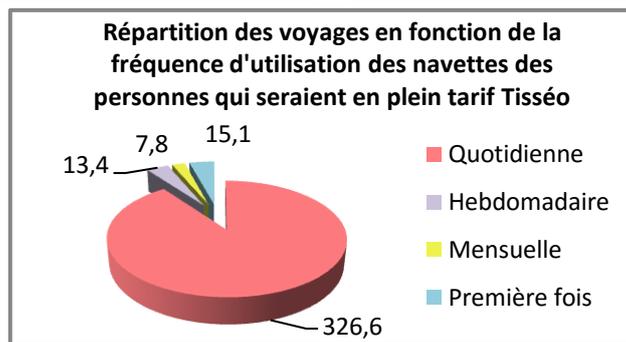
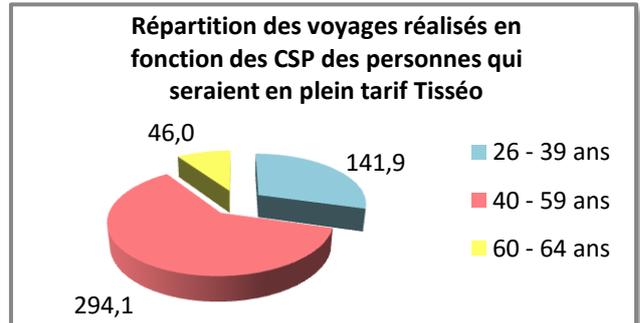
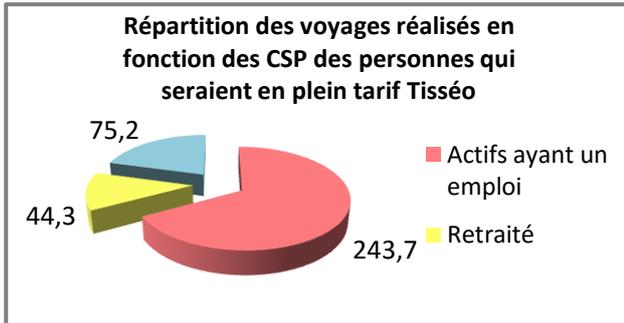
### Conclusion



La mise en place d'un système de gratuité concernerait donc à peu près **365 voyages** qui concernent une grande majorité d'actifs ayant un emploi. Pour obtenir un ordre d'idées du nombre de personnes que cela représente, nous diviserons ce nombre par 1,8 afin de retirer les personnes interrogées plusieurs fois (soit durant les deux jours enquêtés, soit enquêtées dans la même journée). Cela représenterait donc environ **203 columérins**.

Enfin, cette étude permet de déterminer une fourchette basse des demandes qui pourront être faites concernant la gratuité, car si la municipalité offre une gratuité sur les lignes de la commune, tous les columérins pourront donc être concernés par la mesure. Il faudra donc déterminer des critères objectifs permettant aux personnes en besoin d'accéder à la gratuité.

**Répartition des voyages plein tarif en fonction des profils des usagers**



---

## Tables des schémas

---

Schéma 1: Le Périmètres des Transports Urbains suite à la circulaire de 1974 .....	10
Schéma 2 : Financements de Tisséo SMTC.....	17
Schéma 3 : Economies et recettes à développer pour Tisséo SMTC .....	18
Schéma 4 : Organigramme de Tisséo SMTC.....	21
Schéma 5 : Organisation du travail au service EOR .....	23
Schéma 6 : Réseau des modes lourds Tisséo.....	27
Schéma 7 : Calendrier de validation d'un projet .....	66

---

## Table des tableaux

---

Tableau 1 : Les différentes formes de syndicats intercommunaux et syndicats mixtes	10
Tableau 2 : Répartition des compétences en matière de gestion des mobilités .....	13
Tableau 3 : Tarifs réduits Tisséo.....	30
Tableau 4 : Rétro-planning des tâches pour l'intégration des navettes columérines.....	42
Tableau 5: Nombre de déplacements par ligne columérine .....	52
Tableau 6 : Tableau des volumes O-D dans les navettes columérines.....	96

---

## Table des cartes

---

Carte 1 : Périmètre des Transports Urbains toulousain .....	16
Carte 2 : Division de la commune de Toulouse par secteur.....	26
Carte 3 : Navettes communales présentes sur le PTU en fonction de leur typologie actuelle.....	48
Carte 4 : Organisation du réseau columérin .....	52
Carte 5 : Réseau Tisséo présent à Colomiers.....	53
Carte 6 : Redondance des lignes columérines et Tisséo .....	55
Carte 7 : Couverture territoriale des navettes et du réseau Tisséo .....	56
Carte 8 : Coupures urbaines et transparences à Colomiers.....	57
Carte 9 : Trafic routier dans Colomiers.....	58
Carte 10 : Densité de population à Colomiers couplée au réseau Tisséo.....	59
Carte 11 : Zones urbanisée, à urbaniser et quartiers prioritaires .....	61
Carte 12 : Carte des montées par arrêt sur les navettes columérines .....	63
Carte 13 : Carte des O/D en fonction de la reprise -ou non- actuelle par Tisséo .....	64
Carte 14 : Tendances observées à Colomiers .....	67

---

# Table des matières

---

Remerciements.....	2
Sommaire .....	3
Liste des Sigles .....	4
Introduction .....	5
Partie 1 : L’environnement du stage .....	9
1.1. Tisséo : un Syndicat Mixte de Transport en Commun issu de la délégation de compétence .....	9
1.1.1. Les transports et les établissements publics dans les textes juridiques .....	9
1.1.2. Historique de Tisséo et intercommunalités adhérentes .....	14
1.1.3. Les financements et partenariats du SMTC .....	17
1.2. De l’organisation du SMTC à la mise en place d’un réseau maillé de transports en commun.....	19
1.2.1. Une organisation de la structure en évolution .....	19
1.2.2. Le service « Études et Organisation du Réseau » (EOR).....	22
1.2.3. L’offre de transport Tisséo : un réseau en étoile favorisant les déplacements vers le centre-ville de Toulouse .....	27
Partie 2 : L’intégration des navettes : méthodologies et outils pour des enjeux de mobilité, de transport et de desserte de proximité .....	31
2.1. Le sujet du stage : la recherche de solutions pour les navettes communales inscrites dans le PTU toulousain .....	31
2.1.1. L’intégration des navettes : une demande unique en France.....	31
2.1.2. Des missions permettant d’approfondir des domaines diversifiés autour des mobilités et des transports .....	33
2.1.3. Les navettes communales : une desserte de proximité remettant en question la délégation de compétence.....	34
2.2. Les mobilités et les transports au cœur des missions proposées .....	35
2.2.1. Les mobilités urbaines au sein d’espaces métropolitains.....	35
2.2.2. Les transports collectifs urbains ou la volonté d’effectuer un report modal.....	37
2.2.3. La desserte de proximité : une notion peu étudiée.....	39
2.3. Une pluralité de méthodologies et les outils utilisés pour l’intégration des navettes .....	42
2.3.1. L’organisation du planning et les premières tâches de travail.....	42
RECENSEMENT DES NAVETTES COMMUNALES .....	43

ENTRETIENS SEMI-DIRECTIFS.....	43
2.3.2. La méthodologie et les outils propres à ma formation.....	44
2.3.3. Les outils utilisés dans le service EOR.....	45
<b>Partie 3 : La pertinence du maintien des navettes : solutions juridiques et opérationnelles .....</b>	<b>47</b>
3.1. Les solutions techniques et juridiques pour les navettes non-intégrables au réseau Tisséo .....	47
3.1.1 La redondance et les faibles volumes : critères pour une proposition de suppression de navettes.....	47
3.1.2 Le transport privé : une solution d'accompagnement pour des catégories particulières d'administrés n'ayant pas accès à la mobilité .....	50
3.2. L'intégration des navettes : l'exemple de Colomiers .....	51
3.2.1. Le diagnostic territorial, socio-démographique et des transports en commun présents sur Colomiers .....	51
DIAGNOSTIC SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE DE COLOMIERS .....	51
LES TRANSPORTS EN COMMUN À COLOMIERS .....	52
DIAGNOSTIC GÉOGRAPHIQUE COLUMÉRIN .....	57
3.2.2. L'étude des enquêtes O/D.....	62
3.2.3. La proposition de solutions d'intégration : une complémentarité entre le diagnostic territorial et les enquêtes.....	65
INTÉGRATION DES NAVETTES COLUMÉRINES .....	65
GRATUITÉ DES DÉPLACEMENTS.....	68
3.3. Un stage enrichissant et professionnalisant dans le domaine des transports et des mobilités.....	71
<b>Conclusion .....</b>	<b>74</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>76</b>
Ouvrages .....	76
Périodiques.....	77
Études et rapports .....	77
Sitographie .....	78
<b>Annexes .....</b>	<b>80</b>
ANNEXE 1 : Entretien avec Mathieu GARCIA, juriste à Tisséo SMTC, réalisé le jeudi 30 avril 2015 .....	81
ANNEXE 2 : Entretien avec une juriste du GART, réalisé le jeudi 4 juin 2015 .....	87
ANNEXE 3 : Fiche juridique concernant le droit des navettes .....	89

ANNEXE 4 : Tableau des volumes O-D (comprenant au moins un sens avec au moins 10 voyages) à bord des navettes columérines en 2015 .....	96
ANNEXE 5 : Étude sur les profils et pratiques des usagers du réseau de navettes columérines .....	97
Tables des schémas.....	103
Table des tableaux .....	104
Table des cartes .....	105
Table des matières .....	106
Résumé .....	109

---

## Résumé

---

Ce travail porte sur les mobilités et les transports dans les petites et moyennes villes situées dans des espaces métropolitains. Le stage effectué au sein de l'Autorité Organisatrice des Transports, du Périmètres des Transports Urbains toulousain Tisséo SMTTC, a permis de s'intéresser à la desserte de proximité dans ces espaces de périphérie proche.

La mission du stage était intitulée : « intégration des navettes communales au réseau Tisséo ». L'approche par ces modes de transports de proximité permet de s'intéresser à la desserte fine dans ces villes petites et moyennes. En effet, la problématique des navettes communales mises en place dans un territoire ayant délégué sa compétence permet d'analyser les enjeux de la proximité à l'heure de la délégation de compétence. Cette volonté d'améliorer la cohérence et la continuité territoriales remettrait-elle en cause un maillage fin du territoire dans des espaces métropolitains ?

**Mots-clés** : Mobilités, Transports, Transport en commun, Desserte de proximité, Délégation de compétences, Navettes communales, Ville Petite, Ville Moyenne, Première couronne.