



HAL
open science

La mobilité durable dans les petites villes : un objectif prioritaire ? Cas de Lavour et de Saint-Sulpice-La-Pointe

Randa Rania Bessaï

► To cite this version:

Randa Rania Bessaï. La mobilité durable dans les petites villes : un objectif prioritaire ? Cas de Lavour et de Saint-Sulpice-La-Pointe. Sciences de l'Homme et Société. 2022. dumas-03737595

HAL Id: dumas-03737595

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03737595>

Submitted on 25 Jul 2022

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.



Institut National
Universitaire
Champollion

INSTITUT NATIONAL UNIVERSITAIRE JEAN-FRANÇOIS CHAMPOLLION

DÉPARTEMENT SCIENCES HUMAINES ET SOCIALES

MASTER 1 MENTION VILLES ET ENVIRONNEMENTS URBAINS

LA MOBILITÉ DURABLE DANS LES PETITES VILLES : UN OBJECTIF PRIORITAIRE ?

Cas de Lavaur et de Saint-Sulpice-la-Pointe

Travail réalisé par : Randa Rania BESSAÏ

Sous la direction de : Monsieur François TAULELLE, professeur des universités.

Date de soutenance : 20 juin 2022

Membres du jury :

- Monsieur François TAULELLE, Professeur des universités, INU Champollion.
- Monsieur Mathieu VIDAL, Maître de conférences, INU Champollion.

Année 2021/2022

Remerciements

Je tiens à remercier tout d'abord mon directeur de mémoire, Monsieur François Taulelle, d'avoir corrigé et relu mes travaux, et de m'avoir aidée et orientée tout le long de ce semestre.

Merci à Madame Pauline Albouy Pomponne, élue Lavaur Citoyenne, et à Monsieur Benoît Albagnac, conseiller municipal délégué aux mobilités et à la sécurité routière à Saint-Sulpice-la-Pointe, de m'avoir accordé des entretiens, et d'avoir répondu à mes questions sur la mobilité. Cela m'a beaucoup aidée dans mes recherches et les réponses données ont fortement contribué à l'élaboration de ce mémoire.

RÉSUMÉ

Ce mémoire a pour objectif d'étudier la mobilité durable, notamment à l'échelle des petites villes, qui aujourd'hui font face à une forte dépendance automobile.

Pour cela, ce travail de recherche retracera l'origine du concept de mobilité durable, définira les concepts liés à ce concept tels que le transport durable et la notion d'accessibilité.

Une étude comparative sera réalisée en second lieu sur les deux villes de Saint-Sulpice-la-Pointe et de Lavour, qui permettra d'analyser les mobilités et l'offre de transport existante, et aboutira à la définition des enjeux liés à la mobilité dans ces deux petites villes, et à des propositions pour améliorer la mise en place d'une mobilité durable au sein du territoire.

Mots-clés : Petites villes – mobilité durable – planification

ABSTRACT

The aim of this thesis is to study sustainable mobility, particularly on the scale of small towns, which today face a strong dependence on cars.

To this end, this research work will trace the origin of the concept of sustainable mobility, define the concepts related to this concept such as sustainable transport and the notion of accessibility.

A comparative study will then be carried out on the two towns of Saint-Sulpice-la-Pointe and Lavour, which will make it possible to analyse mobility and the existing transport offer, and will lead to the definition of the challenges linked to mobility in these two small towns, and to proposals for improving the implementation of sustainable mobility within the territory.

Keywords : Small towns - sustainable mobility - planning

SOMMAIRE

LISTE DES TABLEAUX.....	6
LISTE DES CARTES.....	6
LISTE DES FIGURES.....	6
LISTE DES PHOTOGRAPHIES.....	7
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	8
<u>PARTIE I</u> : Approche théorique et définition des concepts.....	9
Introduction.....	10
I. LE CADRE THÉORIQUE.....	10
1. LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE.....	10
Quand la ville s'adapte à l'automobile.....	10
Comment expliquer ce phénomène de dépendance automobile ?	11
2. LE DÉVELOPPEMENT ET LA MOBILITÉ DURABLES	12
Apparition du concept de « développement durable »	12
Peut-on concilier « développement » et « durabilité » ?	13
Quand le citoyen détient les clés du développement de sa ville.....	13
Naissance de la notion de « mobilité durable »	14
Distinguer « mobilité durable » et « transport durable »	14
3. LES MODES DE DÉPLACEMENT DURABLES.....	16
Les cyclistes et les piétons : acteurs de la mobilité douce.....	16
Les transports collectifs : des alternatives à la voiture.....	17
4. LA MOBILITE DURABLE DANS LES PETITES VILLES.....	18
II. LES CONCEPTS CLÉS.....	18
III. LE QUESTIONNEMENT.....	20
IV. LES HYPOTHÈSES.....	20
V. LE CHOIX DU TERRAIN.....	21
Conclusion.....	23

<u>PARTIE II : Présentation et analyse du terrain</u>	24
Introduction.....	25
I. Situation géographique et accessibilité	25
1. La CCTA : Un territoire accessible.....	25
2. Lavour et Saint-Sulpice-la-Pointe : une situation géographique stratégique...	27
3. Un maillage satisfaisant sur l'ensemble du territoire.....	27
4. Zoom sur la structure de la population.....	29
II. Mobilité des actifs et offre de transport existante	31
1. Des déplacements domicile-travail axés sur la métropole toulousaine.....	31
2. Le bus : mode de transport très présent sur le territoire.....	35
3. Le TER : plus avantageux pour les Saint-Sulpiciens que pour les Vauréens....	39
4. La mobilité douce : un mode de déplacement à développer.....	44
III. La place de la voiture	47
1. Un centre-ville monopolisé par le stationnement.....	47
2. Des habitants de plus en plus dépendants de la voiture.....	53
IV. Synthèse des enjeux retenus et propositions	54
Conclusion.....	55
CONCLUSION GÉNÉRALE	56
LA BIBLIOGRAPHIE	57
ANNEXES	60

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Écarts paradigmatiques entre transport durable et mobilité durable identifiés	15
Tableau 2 - Répartition des actifs selon leur lieu de travail	31
Tableau 3 - Grille tarifaire du Sulpicien	37
Tableau 4 - Analyse de l'offre de transport proposée par le TER reliant Saint-Sulpice-la-pointe et Toulouse pour une personne active.	39
Tableau 5 - Analyse de l'offre de transport proposée par le TER reliant Lavour et Toulouse pour une personne active.	40
Tableau 6 - Evolution de l'équipement automobile des ménages à Lavour	53
Tableau 7 - Evolution de l'équipement automobile des ménages à Saint-Sulpice-la-Pointe... ..	53

LISTE DES CARTES

Carte 1 - Accessibilité à la communauté de communes Tarn-Agout.....	26
Carte 2 - Situation géographique de Lavour et de Saint-Sulpice-la-Pointe.....	27
Carte 3 - Accessibilité à la commune de Saint-Sulpice-la-Pointe.....	28
Carte 4 - Accessibilité à la commune de Lavour.....	28
Carte 5 - Population des communes de la CCTA	29
Carte 6 - Flux entrants domicile-travail à Lavour	33
Carte 7 - Flux entrants domicile-travail à Saint-Sulpice-la-Pointe	33
Carte 8 - Flux sortants domicile-travail à Lavour	34
Carte 9 - Flux sortants domicile-travail à Saint-Sulpice-la-Pointe	34
Carte 10 - Parkings en centre-ville à Lavour	50
Carte 11 - Parkings en centre-ville à Saint-Sulpice-la-Pointe.....	51

LISTE DES FIGURES

Figure 1 - Cycle de la dépendance automobile	12
Figure 2 - Dates clés du développement durable	12
Figure 3 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 à Lavour ..	22
Figure 4 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 à Saint-Sulpice-la-Pointe	22
Figure 5 - Évolution de la population entre 2008 et 2018 à Lavour	30
Figure 6 - Évolution de la population entre 2008 et 2018 à Saint-Sulpice-la-Pointe	30
Figure 7 - Lieu de travail des habitants de Saint-Sulpice-la-Pointe.....	31
Figure 8 - Lieu de travail des habitants de Lavour.....	32
Figure 9 - Fréquentation des bus liO à Saint-Sulpice-la-Pointe.....	36
Figure 10 - Fréquentation des bus liO à Lavour.....	36

LISTE DES PHOTOGRAPHIES

Photographie 1 - Gare ferroviaire de Saint-Sulpice-la-Pointe.....	41
Photographie 2 - Gare ferroviaire de Lavour.....	41
Photographie 3 – Parking à vélo à la gare de Lavour	42
Photographie 4 - Parking à vélo à la gare de Saint-Sulpice-la-Pointe	42
Photographie 5 - Piste cyclable bien tracée menant jusqu'à la gare de Saint-Sulpice-la-Pointe	43
Photographie 6 - Piste cyclable mal tracée à la gare de Saint-Sulpice-la-Pointe.....	43
Photographie 7 - Voie cyclable en mauvais état à Lavour	44
Photographie 8 - Véhicule circulant sur une piste cyclable	45
Photographie 9 - Trottoir en mauvais état à Lavour	46
Photographie 10 - Véhicules stationnés sur une voie piétonne à Saint-Sulpice-la-Pointe	47
Photographie 11 - Parking à Lavour	48
Photographie 12 - Parking à Saint-Sulpice-la-Pointe	48
Photographie 13 - Stationnement anarchique à Saint-Sulpice-la-Pointe.....	49
Photographie 14 - Bornes de recharge pour voitures électriques à la gare routière de Lavour	52
Photographie 15 - Borne de recharge pour voitures électriques à Saint-Sulpice-la-Pointe	52

INTRODUCTION GÉNÉRALE

« Avec près d'une heure et quart en moyenne de trajet quotidien (aller-retour), les Français sont les Européens qui consacrent le plus de temps à leurs déplacements domicile-travail ». L'Observatoire des territoires, 2019.

De nos jours, se déplacer est devenu indispensable pour accéder aux biens et services, et aux relations sociales.

L'étude des mobilités est une question essentielle au sein de tout territoire. Elle regroupe plusieurs types d'enjeux, environnementaux, économiques, sociaux, et territoriaux, qui sont en étroite liaison avec la mobilité. L'étude de la mobilité dans un territoire dépasse le concept de transport uniquement, puisqu'elle englobe des réalités territoriales et des phénomènes qui évoluent constamment.

La navette domicile-travail est un des types de mobilités les plus étudiés. Elle est essentielle dans les études urbaines, puisqu'elle aide à l'aménagement et à l'organisation de l'espace. Elle vise à offrir la meilleure qualité de déplacement aux personnes actives, tout en veillant à faire cohabiter les différents modes de déplacement, créant ainsi une harmonie territoriale.

Aujourd'hui, les contraintes énergétiques, économiques et environnementales poussent à envisager de nouveaux modes de déplacement, plus durables. Or, la mobilité durable ne concerne pas uniquement l'usage de modes de transport durables qui reflète de l'adoption d'un mode de vie plus respectueux de l'environnement. Ce concept est bien plus complexe puisqu'il implique surtout un travail de planification en amont, pour permettre ces déplacements dans l'espace urbain.

Dans les petites villes, cette question de mobilité durable est d'actualité. Les collectivités territoriales ambitionnent de promouvoir une mobilité propre et durable pour faciliter les déplacements intercommunaux et intracommunaux tout en veillant à offrir un cadre de vie agréable à leurs habitants.

Cette tâche est compliquée, puisque dans les petites villes, les habitants restent très attachés à la voiture individuelle. Changer des habitudes ancrées depuis des décennies en proposant des modes de déplacement alternatifs est un véritable défi à relever.

Ce mémoire de recherche vise donc à étudier la politique de mobilité durable mise en place dans les petites villes, et notamment pour les déplacements domicile-travail, à travers une étude de terrain comparative entre les communes de Lavour et de Saint-Sulpice-la-Pointe.

PARTIE I

APPROCHES THÉORIQUES ET DÉFINITION DES CONCEPTS

Introduction

Les études autour des mobilités se développent depuis des décennies, évoluent avec l'apparition des modes de déplacements, en s'adaptant aux réalités territoriales.

La mobilité est un domaine qui a suscité l'intérêt de nombreux chercheurs et scientifiques, et qui a conduit à beaucoup de recherches, d'ouvrages, et d'articles sur le sujet.

En ce sens et dans un premier temps, cette partie retracera sous forme de synthèse bibliographique, les recherches et les réflexions qui se sont construites au fil des années autour de la mobilité. Ces analyses mèneront ainsi à développer la principale problématique de cette recherche, et les hypothèses qui en découlent.

I. LE CADRE THÉORIQUE

1. LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE

Quand la ville s'adapte à l'automobile

C'est dans les années 1950 que l'automobile s'est démocratisée et cela a systématiquement entraîné la nécessité d'adapter la ville à ce nouveau mode de déplacement, à travers la mise en place de politiques adaptées, de repenser l'urbanisme de la ville pour pouvoir accueillir l'automobile.

Dans les années 1960, la facilité de déplacement que permet la voiture est perçue comme étant « *un progrès social* » (Hasan Ali, 2012). Cela ne reste pas sans conséquence puisque l'urbanisation se développe rapidement, et requiert l'élaboration de plans d'aménagement pour faciliter la circulation routière. Ainsi, il a fallu réfléchir à la mise en place des rues à sens unique, à double sens, les intersections, les sens giratoires, les parkings... Des aménagements, qui, aujourd'hui représentent la trame et le paysage urbains.

En France, le Président de la république en 1971, Monsieur Georges Pompidou, disait « *il faut adapter la ville à l'automobile* » de ce fait le développement de l'automobile et de son industrie représentait un atout.

Mais cette adoption rapide de ce nouveau mode de déplacement et le développement urbain qui s'en est suivi ont fortement contribué à marginaliser la place des autres modes de déplacements. En effet, cette politique en faveur de l'automobile laisse peu de place aux cyclistes et aux piétons par exemple. La circulation de l'automobile n'est pas sans conséquence, elle représente un danger pour les autres usagers de l'espace urbain, et les transformations que la ville subit pour permettre l'aménagement des routes, telles que la coupe des arbres, nuisent à l'esthétique de la ville, en plus de la pollution de l'air, des nuisances sonores et d'autres conséquences non-négligeables sur l'environnement. D'autres enjeux à l'échelle mondiale tels que le changement climatique, les catastrophes naturelles, la hausse des températures, l'accroissement démographique, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre... font que la santé, la faune, et la flore sont en menace. Ce qui amène à réfléchir et à agir individuellement et collectivement.

De ce fait, la conscience environnementale et la parole écologiste dans les années 1970 et 1980 progressent, et une réflexion sur les changements de modes de vie et de consommation est en cours pour l'avenir de la planète.

Comment expliquer ce phénomène de dépendance automobile ?

« Depuis une quarantaine d'années, l'automobile est pleinement entrée et ancrée dans notre société et nos vies quotidiennes. Elle a participé à la création de territoires standardisés, accéléré le passage de la ville à l'urbain, favorisé l'étalement urbain. Elle a même réussi à créer une dépendance à son égard, entretenue par la normalisation du "système automobile" à l'échelle mondiale » (Dupuy, 1995 ; 2000).

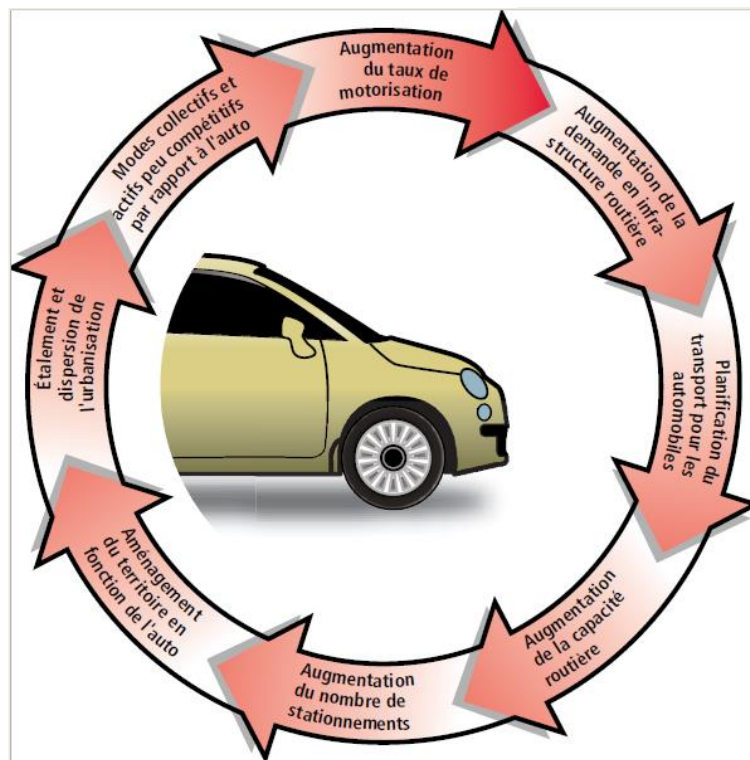
Pour expliquer le phénomène, Gabriel Dupuy (1999) a présenté son analyse de la dépendance automobile sous forme d'image qu'il a qualifiée d'« *effet de club* », c'est-à-dire que plus il y a d'adhérents au club plus il devient attractif, comme un effet boule de neige, l'amplitude du phénomène tend à augmenter. Tel est le cas de l'usage de l'automobile.

L'auteur affirme qu'il est de plus en plus pénalisant de ne pas utiliser la voiture lorsque le système urbain y est lui-même dépendant. Puisque dès sa popularisation, la voiture a pris une place considérable dans la planification urbaine, que Fol (2009) désigne de « *configurations spatiales particulières* ».

Et selon Orfeuil (2004), c'est justement cette transformation rapide de l'espace urbain qui a rendu « *l'usage de l'automobile plus indispensable* ». Et donc, la politique territoriale qui s'est construite en faveur de l'automobile a de ce fait encouragé cette dépendance à l'automobile.

Et au-delà des menaces environnementales que cela présentait, certains auteurs avaient alarmé quant aux menaces économiques et sociales, comme Beaucire (2001) qui qualifiait la dépendance automobile de « *talon d'Achille de la ville émergente* », et qui selon lui, pourrait amener à l'« *exclusion sociale ou le blocage du système économique* ».

Figure 1 - Cycle de la dépendance automobile



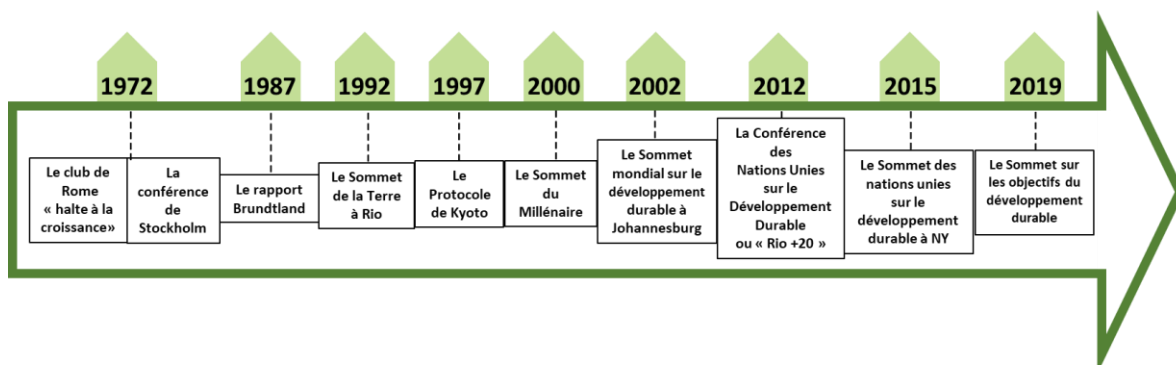
Source : Ministère des affaires municipales et de l'habitation – Québec

2. LE DÉVELOPPEMENT ET LA MOBILITÉ DURABLES

Apparition du concept de « développement durable »

Les Etats du monde agissent, et des rapports et des sommets mondiaux sont réalisés en faveur de la préservation de l'environnement et la protection de la planète. Les plus marquants sont représentés sur la figure ci-dessous :

Figure 2 - Dates clés du développement durable



Source : Randa BESSAI

C'est en 1992 lors du Sommet de la Terre qui s'est déroulé à Rio, que la notion de développement durable est officialisée, s'articulant autour de 3 piliers : le pilier économique, le pilier social, et le pilier environnemental.

La définition la plus courante et la plus connue de la notion de « développement durable » est celle donnée par Mme Gro Harlem Brundtland, premier ministre norvégien en 1987 : « *c'est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* » (INSEE¹, 2016).

Peut-on concilier « développement » et « durabilité » ?

Les mots « développement » et « durable » peuvent sembler contradictoires, puisque le mot développement fait souvent référence à la production et à la consommation, qui, tous deux nuisent à l'environnement. Alors que la durabilité vise à protéger les ressources naturelles afin d'assurer un avenir aux générations futures. L'association des deux mots renvoie à la construction dans le présent, de ce qui va perdurer dans l'avenir. Et donc le développement et la durabilité sont au final deux notions complémentaires.

Quand le citoyen détient les clés du développement de sa ville

C'est à la même occasion de l'officialisation du terme développement durable, c'est-à-dire au sommet de la terre qui s'est déroulé à Rio en 1992, que le développement durable a accordé une place importante à la gouvernance, notamment sur le rôle des « principaux groupes » (femmes, enfants et jeunes, ONG, collectivités locales, travailleurs et syndicats, etc.) dans la démarche de prise de décision. En effet, dans le rapport du sommet, il est précisé que « *l'un des principaux éléments indispensables à la réalisation du développement durable est une large participation du public à la prise de décisions* ».

Ainsi, le dictionnaire du développement durable (Institut de l'Energie et de l'Environnement de la Francophonie, 2004) définit la gouvernance du développement durable comme « *une démarche de concertation et de prise de décision qui implique de façon responsable les acteurs ou les populations concernées par les politiques de développement durable et leurs plans d'action, le but de la gouvernance est d'aboutir à des décisions acceptables par la majorité qui vont dans le bien commun* ».

À partir de ces définitions, on peut considérer la gouvernance comme une méthode par laquelle le développement durable se réalise, et l'un des principes de la bonne gouvernance auquel nous allons nous intéresser est : la participation citoyenne dans le processus de prise de décision.

Aujourd'hui la voix du citoyen se fait entendre, et sa place dans la collectivité a évolué. Dans leur ouvrage « *Pour une mobilité plus libre et plus durable* », D. Kaplan et B. Marzloff affirment le rôle que le citoyen joue face aux enjeux du développement durable, et l'importance de se familiariser avec le concept : « *il faudrait que le développement durable soit introduit dans la vie quotidienne, qu'il ne doit pas être considéré comme une affaire trop*

¹ Institut national de la statistique et des études économiques

complexe, ou trop difficile politiquement, pour y engager concrètement et quotidiennement les citoyens ».

Cette démarche favoriserait l'implication des citoyens dans les actions territoriales, et ferait des villes intelligentes composées de « *citoyens intelligents* » selon les dires de C. Barge et T. Solère dans leur ouvrage « *La ville de demain* ».

Naissance de la notion de « mobilité durable »

C'est suite à l'émergence et à l'évolution du concept de développement durable, que l'idée de protéger l'environnement s'est progressivement introduite dans les politiques de transport. Les premières actions en ce sens ont été mises en place dans les années 1970, où l'Europe a commencé à promulguer des lois visant à limiter les pollutions issues des véhicules motorisés.

La France elle, a promulgué la première loi qui prend en compte non seulement l'aspect environnemental mais surtout l'aspect social liés au transport, appelée Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982, qui accorde le droit au transport pour tous, affirmant que le déplacement est un besoin que chaque personne doit satisfaire.

C'est ainsi que le droit au transport s'est peu à peu transformé en droit à la mobilité, intégrant non seulement les modes de déplacement motorisés (voiture, transports en commun), mais aussi les modes de déplacement appelés doux (vélo, marche).

La question des politiques de transport et de mobilité suscite beaucoup d'intérêt, mais la première réflexion autour du transport durable remonte à 1992 dans le « Livret vert de la commission européenne sur l'impact du transport sur l'environnement », un document qui met en évidence le lien entre l'évolution des systèmes de transport et l'accroissement des problèmes environnementaux, et où la question du transport est pensée à une échelle plus globale. Le document souligne la nécessité de revoir les stratégies qui sont déjà en place, en agissant dorénavant pour un développement durable.

Et même si le terme « mobilité durable » n'est pas cité dans le document, ce livret vert a ouvert des pistes d'investigation sur une plus large définition, et a représenté le point de départ des recherches qui se sont construites autour de la problématique de la planification du transport, et qui ont au final abouti à l'appellation actuelle : mobilité durable, en prenant en compte d'autres facteurs (sociaux, économiques...).

Distinguer « mobilité durable » et « transport durable »

Dans sa thèse de doctorat qu'il a réalisée en 1999, intitulée « *Sustainable mobility : the concept and its implications* » (*La mobilité durable : le concept et ses implications*), Karl Høyer détermine quatre implications majeures relatives à la durabilité du secteur du transport :

1. Une réduction plus large et substantielle des activités liées au transport.
2. Le développement de modes de mobilité alternatifs.

3. La participation aux changements fondamentaux dans les modèles et les habitudes de consommations.
4. L'implication de tous les acteurs concernés dans la transformation des modèles et des systèmes de transport.

Si la mobilité et le transport sont deux notions très liées, en 1992 ce n'est plus le terme « transport » qui sera utilisé pour définir les enjeux environnementaux, sociaux, et économiques, mais bien le terme « mobilité ».

Bien qu'elles soient liées, la mobilité et le transport sont deux notions différentes, et les scientifiques insistent sur l'importance de les distinguer. Pour Litman (2003), il vaut mieux privilégier le terme de mobilité, car il signifie que les enjeux à traiter sont plus importants et plus fondamentaux. Høyer dans sa thèse de doctorat dit que lorsqu'on parle de mobilité il ne s'agit pas seulement des modes de déplacements, elle implique bien plus que de simples ajustements des modes de transport.

Et à la différence du transport, la mobilité elle, prend non seulement en compte les conditions spatiales des déplacements, mais aussi les conditions économiques et sociales qui vont faciliter ou freiner les déplacements potentiels (Gudmundsson, 2003).

Pour résumer, il est clair que les termes « mobilité durable » et « transport durable » réfèrent à des réalités différentes. De son côté le transport durable traite du développement et de l'organisation des systèmes de transport, se concentrant plutôt sur les modes de transport. La mobilité durable quant à elle est très liée à la notion d'accessibilité, qui selon Bertolini (2005), est le trait d'union entre les caractéristiques du système de transport et les caractéristiques de l'aménagement du territoire.

Tableau 1 - Écarts paradigmatiques entre transport durable et mobilité durable identifiés

Transport durable	Mobilité durable
Densité	Volume de mouvements (motorisés ou non)
Fluidité et rapidité	Rapprochement et ralentissement
Offre de transport efficace et capacité accrue (quantité)	Offre de transport satisfaisante, mais fiable (qualité)
Distance/temps	Proximité/accessibilité
Centré sur les véhicules (privés et collectifs) et les déplacements physiques	Centré sur l'accessibilité et les dimensions sociales
Automobilité (privée et collective)	Substitution vers les technologies offrant les meilleurs rendements énergétiques
Modèle de Gestion de l'offre/demande	Modèles de réduction des besoins en automobilité
Dépendance aux solutions techniques	Solutions éthiques et sociales
Large échelle	Échelle locale
Rue vue comme un corridor de transport	Rue vue comme un espace de vie (circulation, habitat, socialisation, consommation, etc.)
Déplacements comme un mal nécessaire (demande dérivée)	Déplacements comme une valeur ajoutée (ex. exercice physique ; faire les courses)
Centré sur la circulation routière	Centré sur le déplacement des personnes

Centré sur le transport motorisé	Inclusif à tous les modes de transports (y compris les modes non motorisés/plus lents)
Prévision de la circulation routière (ingénieurs)	Vision plus intégrée de la ville (urbanisme)
Centralisation du savoir	Décentralisation de la connaissance
Expansion des systèmes de production	Régionalisation des systèmes de production
Participation du public aux décisions limitée	Participation active du public aux décisions
Processus de planification des transports	Intégration de la planification du territoire urbain (urbanisme) et des transports (ingénieurs)
Changement modal (modes de transport)	Changement culturel (attitude citoyenne)
Changement d'habitudes minimal	Changements radicaux et systémiques des habitudes
Expansion de l'espace/territoire	Contraction de l'espace/territoire
Gestion et développement de la société industrielle	Gestion et développement des sociétés urbaines
Évaluation des coûts économiques	Analyses des coûts indirects et cumulatifs (ex. environnementaux et sociaux)
Vision à court et moyen terme	Vision à moyen et long terme

Source : Jade Bourdages et Éric Champagne, École d'Études Politiques, Université d'Ottawa, 2010

Il est important de noter aussi, que même si la mobilité durable est un concept suscitant beaucoup d'intérêt auprès des scientifiques, et qu'elle fait l'objet de plusieurs recherches et études qui lui sont favorables, certains auteurs sont restés réticents sur le concept et qualifient les stratégies de mobilité durable d' « *échec politique majeur* » (Tengström, 1999), d'autres pensent que ce concept génère des problèmes sociologiques : « *la vision orthodoxe de transports durables entraîne le renforcement de groupes technocratiques et élitistes dans la société, et contribue dans le même temps à accentuer la détérioration de la situation des groupes sociaux marginalisés qui supportaient déjà le fardeau des problèmes environnementaux dus à un secteur des transports perturbé* » (Baeten, 2000).

3. LES MODES DE DEPLACEMENT DURABLE

Les cyclistes et les piétons : acteurs de la mobilité douce

Dans son ouvrage intitulé « *Pour des villes à échelle humaine* » (2013), Jan Gehl vante les mérites que présentent le cycliste et le piéton, en appuyant ces avantages par des chiffres.

Premièrement, il explique sous forme d'équation **la consommation énergétique** de chaque mode de déplacement, pour rendre compte de la grande différence de ressources exigées par l'automobile d'un côté, et le vélo et la marche à pied de l'autre : « *À distance égale, la consommation relative d'énergie d'un cycliste, d'un piéton et d'un automobiliste présente un ratio de 1 pour 3 pour 60. En d'autres termes, avec une même quantité d'énergie, on va trois fois plus loin en vélo qu'à pied. Une voiture consomme 60 fois plus d'énergie qu'une bicyclette, et 20 fois plus qu'une personne qui marche* ».

Deuxièmement, il s'intéresse à la place que prend chaque mode de déplacement pour **circuler dans l'espace urbain**. Les piétons sont ceux qui encombrant le moins : « *deux trottoirs larges de 3,5 mètres ou une rue piétonnière large de 7 mètres peuvent accueillir 20 000 personnes à l'heure* ». Quant aux cyclistes : « *Deux pistes cyclables larges de 2 mètres chacune suffisent aux besoins de 10 000 cyclistes à l'heure* ». Alors que la circulation des automobiles nécessite

le plus d'espace : « *Une rue à deux sens et à deux voies ne laisse passer que de 1 000 à 2 000 voitures à l'heure (sa charge maximale)* ». On en conclue qu'approximativement, une piste cyclable peut accueillir cinq fois plus de monde qu'une voie pour automobiles.

Et en dernier, il rappelle que pour **le stationnement**, un emplacement suffit pour accueillir 10 vélos, alors que la voiture, elle, prend bien plus de place.

De ce fait, les vélos et la marche à pied permettraient non seulement de libérer l'espace urbain, mais aussi d'agir en faveur de l'environnement, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Selon Jan Gehl, la valorisation du vélo et de la marche serait la solution pour réduire l'usage de l'automobile dans les villes : « *Une plus grande considération pour la marche et le vélo permettrait d'accélérer la transition vers une ville où la circulation des piétons et des cyclistes l'emporterait sur celle des voitures* ».

En effet, la pratique du vélo et de la marche pour se déplacer quotidiennement contribue dans la démarche d'aller vers une mobilité durable, mais la tâche n'est pas si simple dans des villes qui, comme nous l'avons expliqué précédemment, se sont adaptées à l'automobile dès son arrivée. Depuis des décennies la voiture a été favorisée, et s'est vue accorder une place importante dans l'espace urbain et dans les stratégies de planification urbaine. Se tourner vers des modes alternatifs à la voiture n'est pas une chose simple, d'un point de vue des politiques de planification, mais surtout d'un point de vue social, cela nécessite beaucoup de temps et de travail pour arriver à changer les habitudes d'une société très dépendante de l'automobile.

Les transports collectifs : des alternatives à la voiture

Les modes de déplacement doux (vélo et marche à pied) ne sont pas l'unique option pour aller vers une mobilité plus durable, les transports en commun (train, bus...), le covoiturage, la voiture électrique, le vélo électrique sont aussi des alternatives. Ce qui ouvre un large choix de possibilités pour arriver à limiter l'usage de la voiture individuelle. L'enjeu d'un point de vue spatial serait de faire cohabiter ces modes de déplacement dans l'espace urbain, et d'un point de vue social serait d'encourager à leur utilisation.

Pour faciliter les déplacements, il est important d'avoir un bon système de transport en commun, qui dessert bien le territoire et qui permet d'assurer une multimodalité au sein de la ville. Selon Jan Gehl : « *milieu urbain de qualité et bon système de transport en commun vont de pair* ». Ce que l'on entend par « un bon système de transport en commun » c'est bien-sûr un réseau qui offre une bonne desserte du territoire, mais qui offre aussi une qualité des trajets menant jusqu'aux autres stations, gares ou arrêts pour ainsi permettre une multimodalité et une continuité dans les réseaux des divers modes de déplacement.

Jen Gehl insiste sur la qualité du système de transport : « *Il faut envisager l'aller-retour entre le domicile et la destination dans sa globalité, pour se déplacer en tout confort et en toute sécurité* ». Un trajet de qualité mène à la satisfaction de l'utilisateur, c'est un élément à prendre en compte pour favoriser la mobilité durable. Et la cohabitation des modes de déplacements

passé aussi par leur qualité : « *Piétons et cyclistes doivent pouvoir emprunter des trajets agréables et desservis par des stations de transport en commun bien conçues* ».

4. LA MOBILITÉ DURABLE DANS LES PETITES VILLES

La mobilité durable représente une des préoccupations majeures pour le développement des villes en général et des petites villes en particulier.

Ces dernières années, des programmes d'action ont été lancés par le gouvernement, ayant pour but de revitaliser les villes petites et moyennes : « Action cœur de ville » pour les villes moyennes (2018), et « Petites villes de demain » en faveur des petites villes (2020).

Dans ce dernier programme, la mobilité durable occupe une place importante. La mobilité durable étant un concept qui vise la durabilité, et donc, une projection d'avenir, est tout à fait en adéquation avec le programme d'action qui selon son intitulé « petites villes de demain », dévoile l'ambition d'agir pour l'avenir des petites villes.

En effet, cette dépendance de l'automobile reste très prononcée dans les petites villes, qui contrairement à ce que l'on pourrait penser, leur échelle réduite qui ne devrait pas nécessiter d'utiliser la voiture pour se déplacer, sont les villes où l'automobile est le plus utilisée pour les déplacements quotidiens, et en particulier pour les déplacements domicile-travail (généralement à plus de 80%).

Pour valoriser la mobilité durable au sein des petites villes, le programme offre la possibilité aux petites villes qui le souhaitent, de développer la mobilité au sein de leur territoire. En prenant en compte la mobilité durable, le programme vise à « *assurer un service de qualité pour les mobilités du quotidien et contribuer à répondre aux défis du changement climatique et de la pollution de l'air* » (ANCT - Agence Nationale de la Cohésion des Territoires).

Pour cela, des aides financières sont proposées, par exemple le Ministère de la Transition Ecologique propose aux collectivités de financer les travaux d'aménagement de réseaux cyclables, d'améliorer les lignes actuelles des transports en commun, de créer de nouvelles lignes s'il est nécessaire, et de poursuivre l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux.

Ces aides financières sont certes un grand pas pour encourager la mobilité durable, mais cela ne fait pas tout, puisque le travail de planification est très important, pour permettre une multimodalité et une cohabitation des modes de déplacement, un réseau continu qui permettrait l'accessibilité et faciliterait les déplacements, et qui encouragerait les usagers de l'espace public à emprunter ces modes de déplacement et à réduire l'usage de la voiture.

II. LES CONCEPTS CLÉS

Après avoir développé cette rédaction permettant de contextualiser le sujet du mémoire, regroupant et reliant les différents enjeux liés à la mobilité durable à partir de diverses ressources bibliographiques, voici une synthèse des concepts clés permettant à la fois de résumer et de compléter ce qui a été développé précédemment :

La mobilité

Selon le dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés (J. LEVY, M. LUSSAULT, 2003) : « *La mobilité est un concept englobant dont il importe de décliner routes les notions qui en découlent (déplacement, transport, migration, etc.), et que trop souvent on confond avec lui. Parce qu'il y a de l'espace, les individus et les groupes humains sont confrontés, depuis toujours, à l'exigence de maîtrise de la distance par la mobilité. Celle-ci ne se limite pas au déplacement physique effectif et à ses techniques (qu'on appellera le transport), mais embrasse les idéologies et les technologies du mouvement en cours dans une société. Elle rassemble donc à la fois :*

- *Un ensemble de valeurs sociales plus ou moins explicite pour et objectivable par les acteurs : est-il autorisé ou non, valorisé ou non, d'être mobile dans un groupe humain ? De ce point de vue, la mobilité est historiquement et géographiquement variée. Ces valeurs peuvent se cristalliser en idéologies spatiales dominantes et se condenser en lois et règlements ; dans la société occidentale contemporaine, la mobilité est une valeur positive, changement radical avec les sociétés agraires dans lesquelles l'immobilité est valorisée (Rémy, 1996).*
- *Une série de conditions géographiques (tous les espaces, en fonction de leur organisation, ne forment pas le même cadre de mobilité et au sein de chaque espace, l'étendue n'est pas isotrope), économiques (la mobilité a un coût collectif et individuel), sociales (la possibilité de se mouvoir varie selon les groupes sociaux et selon les variables d'âges et de sexe).*
- *Un dispositif technologique et son arsenal de techniques et d'acteurs. »*

La mobilité durable quant à elle, ne concerne pas uniquement les modes de déplacement doux, elle regroupe tous les modes de déplacement qui, contrairement à la voiture individuelle, visent la durabilité du territoire, tels que les transports en commun, le covoiturage, les vélos et voitures électriques...

L'accessibilité

Le concept de mobilité est très lié au concept d'accessibilité. Elle est définie par Di Salvo (2006) ainsi : « *l'accessibilité d'un lieu est généralement définie comme la plus ou moins grande facilité avec laquelle ce lieu peut être atteint à partir d'un ou de plusieurs autres lieux, par un ou plusieurs individus susceptibles de se déplacer à l'aide de tout ou partie des moyens de transport existants. Ainsi, l'accessibilité ne renvoie pas uniquement à la seule possibilité d'atteindre ou non un lieu donné, mais elle traduit également la pénibilité du déplacement, la difficulté de la mise en relation appréhendée le plus souvent par la mesure des contraintes spatiotemporelles.* »

La gouvernance territoriale

Dans son rapport intitulé « La gouvernance en faveur du développement humain durable » en 1997, le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) définit la gouvernance comme « *l'exercice de l'autorité politique, économique et administrative en vue de gérer les affaires d'un pays à tous les niveaux* », elle englobe « *les mécanismes, les*

processus et les institutions par le biais desquels les citoyens et les groupes expriment leurs intérêts, exercent leurs droits juridiques, assument leurs obligations et auxquels ils s'adressent en vue de régler leurs différends », il précise également que la bonne gouvernance : « *alloue et gère les ressources de façon à résoudre les problèmes collectifs ; elle se caractérise par la participation, la transparence, la responsabilité, la primauté du droit, l'efficacité et l'équité* ».

III. LE QUESTIONNEMENT

Depuis des années maintenant, la mobilité durable est au cœur des problématiques territoriales actuelles et au cœur des politiques publiques au niveau de tous les échelons territoriaux.

De ce fait, la problématique étudiée dans ce travail de recherche, et découlant du sujet traité dans ce mémoire, à savoir, la mobilité durable dans les petites villes, est la suivante :

Comment parvenir à mettre en place une politique de mobilité durable qui soit efficiente, opérationnelle, et adoptée quotidiennement par les habitants dans les petites villes, notamment à Lavour et Saint-Sulpice-la-Pointe, en particulier pour les déplacements domicile-travail ?

IV. LES HYPOTHÈSES

Hypothèse 1 : Défaillance dans les plans d'action et manquement dans les enjeux traités du territoire

Il arrive que les plans d'actions ne soient pas efficaces car certains enjeux importants (qu'ils soient géographiques, sociaux, économiques ou autres) du territoire n'ont pas été pris en compte, des manquements ou des omissions d'enjeux peuvent mener à l'échec du plan et ne pas arriver aux résultats escomptés.

Hypothèse 2 : La participation citoyenne dans la prise de décision

Ce point relève de la bonne gouvernance, qui est un élément important dans toute démarche de réalisation de projet, en l'occurrence liés à la favorisation d'une mobilité durable. Le projet sera réalisé pour les habitants et donc, il est important qu'il soit en partie confectionné par les habitants.

La mise en œuvre d'un projet sur un territoire doit être planifiée et suivie par l'ensemble des acteurs du territoire, qu'ils soient citoyens, élus, entrepreneurs... qui vont travailler en concertation, dans le but de suivre les actions entreprises et d'assurer leur avancement.

Il est important que les habitants suivent chaque étape de l'évolution du projet et y contribuent en donnant leur avis et en exprimant leurs besoins.

Cette initiative de concertation vise à gérer de manière participative un territoire, tout en favorisant l'inclusion sociale afin de renforcer le vivre ensemble. Pour cela, il y a plusieurs manières de faire participer les acteurs du territoire :

- Tenir des rencontres entre les acteurs afin de suivre l'avancement des actions envisagées (élus, institutions, entrepreneurs, citoyens...) et leur réalisation.
- Organiser des événements et des activités afin de sensibiliser la population à la mobilité durable.
- Préparer la mise en œuvre d'un plan de communication de mise en place des actions entreprises.

Hypothèse 3 : Innovation et amélioration des dispositifs pour faire en sorte qu'ils soient compétitifs face à la voiture

Pour pallier la dépendance automobile, l'utilisateur doit trouver en face une offre de transport qui soit à la hauteur en termes de confort, de sécurité, de coût, et de temps de trajet. L'utilisateur recherche la fluidité du réseau et la rapidité du trajet, le maître mot dans la planification du système de transport doit être « efficacité », l'enjeu est d'améliorer l'offre et d'amoinrir les contraintes.

Pour ce qui est des dispositifs tels que le vélo et la voiture électriques, ils doivent présenter une autonomie et une performance satisfaisantes à l'aide des nouvelles technologies (batterie, longue distance), et doivent être faciles d'accès pour ceux qui aimeraient s'en servir.

Hypothèse 4 : Sensibilisation à la mobilité durable et accompagnement en aval de la mise en place des dispositifs

La sensibilisation à la mobilité durable chez les résidents, mais aussi chez les institutions, les commerces... permet d'augmenter la performance des actions prévues en vue d'une démarche de mobilité durable efficace.

Il est également important d'accompagner les usagers des modes de déplacement en aval de la mise en place des dispositifs sur le territoire.

Beaucoup de personnes aimeraient aller vers des modes de déplacement alternatifs à l'automobile, particulièrement dans des temps où le carburant atteint des prix exorbitants, mais ne savent pas comment s'y prendre, ne savent pas utiliser un vélo électrique ou une voiture électrique. Des séances de démonstrations, sous forme d'« ateliers mobilité » sont utiles pour accompagner cette volonté, et encourageraient les habitants à envisager d'autres modes de déplacement que la voiture.

V. LE CHOIX DU TERRAIN

Afin d'étudier la problématique de ce mémoire, une étude comparative entre deux petites villes sera réalisée au cours de ce travail de recherche, pour, à l'issue de cette étude, arriver à confirmer ou à infirmer les hypothèses développées.

Lavaur et Saint-Sulpice-la-Pointe sont deux communes voisines qui se trouvent à moins de 30 Km de la métropole toulousaine, et qui font partie de la Communauté de Communes Tarn-Agout (CCTA). Cette position géographique leur accorde des enjeux et des rôles majeurs, puisqu'en

termes de mobilité, la proximité de la métropole est synonyme de flux quotidiens importants, notamment pour motif de travail.

Le premier indicateur auquel se référer concernant les déplacements domicile-travail est le sur le site de l'INSEE. Les graphiques suivants montrent la forte utilisation de la voiture pour se rendre au travail.

Figure 3 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 à Lavour

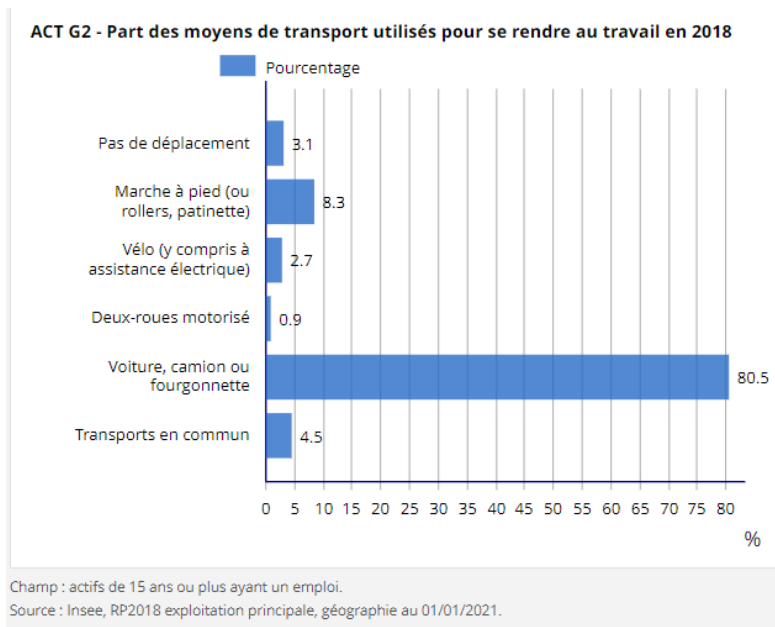
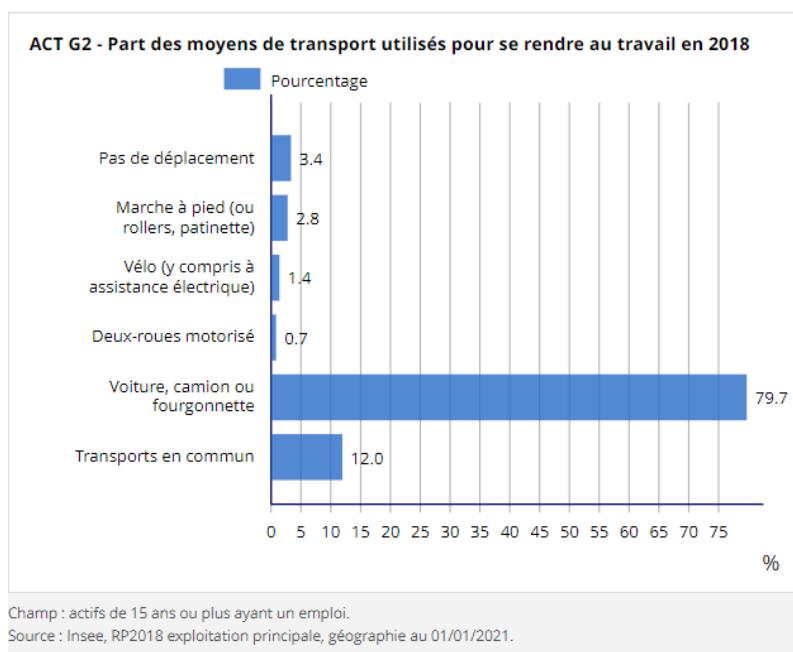


Figure 4 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 à Saint-Sulpice-la-Pointe



Conclusion

À l'issue de cette partie, une synthèse du cadre théorique a été développée, qui se rapporte aux concepts clés de notre thématique de recherche.

La ville, la mobilité, l'automobile, la qualité de vie, le développement durable... L'histoire, les définitions, et les enjeux de ces concepts, nous ont amenés à faire la relation entre eux à l'issue de cette partie, et à constater l'importance de la problématique étudiée.

Comment est étudiée la mobilité au niveau de la ville ? Comment offrir un cadre de vie agréable à ses habitants ? Comment réduire l'usage de la voiture ? Comment réussir intégrer une politique de mobilité durable au sein de son territoire ? Tant de défis que les collectivités territoriales tentent de relever.

PARTIE II

PRÉSENTATION ET ANALYSE DU TERRAIN

Introduction

Dans cette seconde partie de ce travail de recherche, une étude de terrain détaillée autour de la mobilité dans le terrain choisi sera réalisée.

Cette étude s'articulera autour d'une analyse quantitative et qualitative, à l'aide des données proposées par l'INSEE, par l'Observatoire des Territoires. Ainsi que des cartes réalisées à partir de données IGN² à l'aide de logiciels d'information géographique, et des photographies illustrant l'état des lieux. Ces analyses seront complétées par des entretiens avec des élus et responsables d'un côté, qui répondront aux questions relatives aux projets de mobilité au sein de leur territoire. Et des micros-trottoirs avec les habitants d'un autre côté, pour connaître leurs pratiques, et évaluer leurs besoins et leurs attentes concernant la mobilité.

Cette partie aura pour objectif de déceler les points de convergence et de divergence entre les deux communes étudiées, de définir les enjeux territoriaux constatés, pour arriver à faire un constat général sur l'état des lieux des deux communes.

I. Situation géographique et accessibilité

1. La CCTA : Un territoire accessible

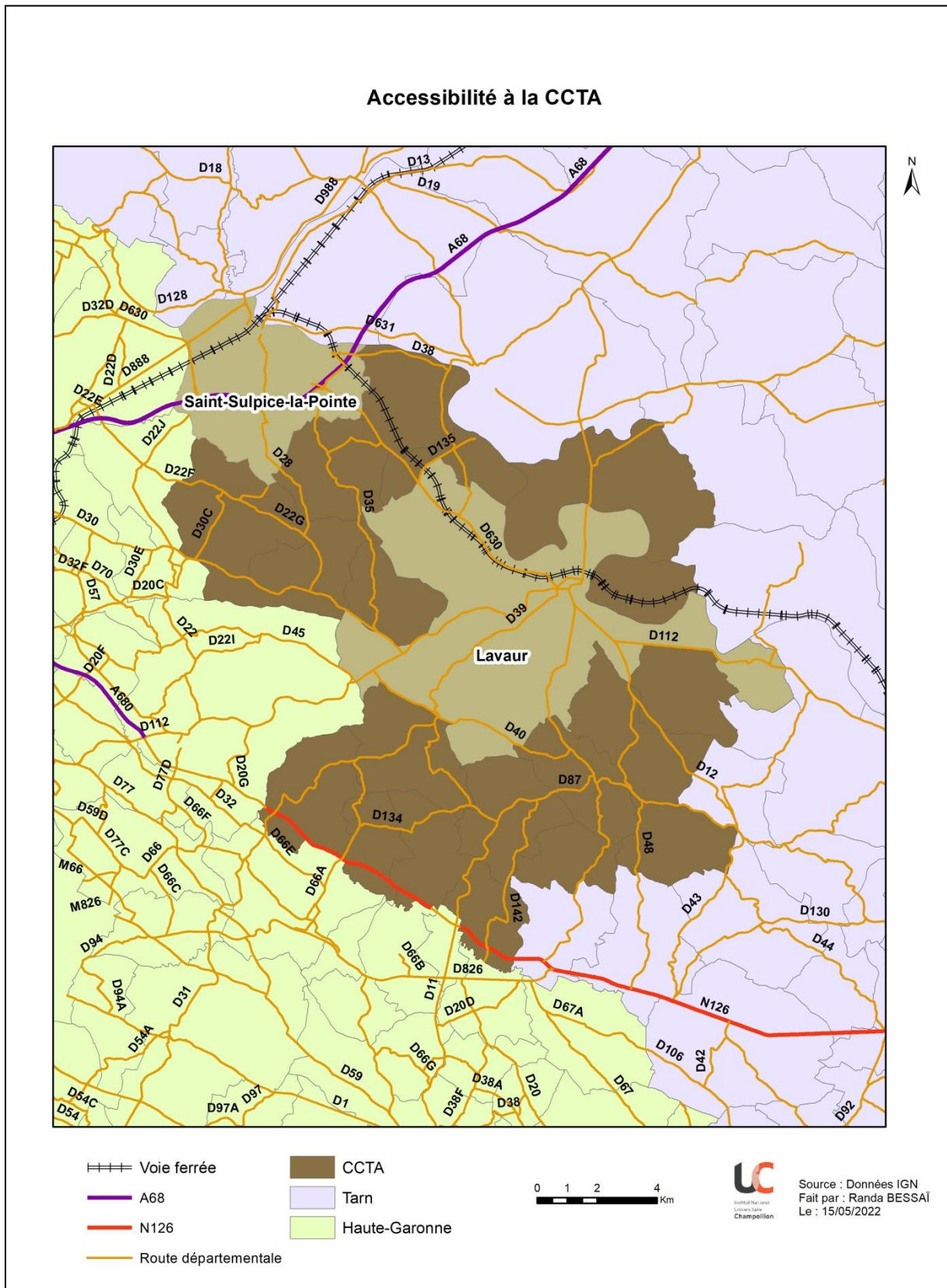
La communauté de communes Tarn-Agout est composée de 21 communes, vingt d'entre elles sont situées dans le département du Tarn, et une fait partie du département de Haute-Garonne.

La CCTA est traversée par les principaux axes suivants :

- Une autoroute, l'**A68**, qui relie Toulouse à Marssac-sur-Tarn. Cet axe traverse la CCTA au niveau de la commune de Saint-Sulpice-La-Pointe, qui se situe le plus au Nord de la CCTA.
- Une route nationale, la **N126**, qui relie Toulouse à Castres. Cette route passe par les 4 communes de la CCTA qui se trouvent à l'extrême Sud du territoire : Teulat, Montcabrier, Bannières, et Villeneuve-lès-Lavaur.
- Des routes départementales qui représentent des voies d'échanges, qui structurent le territoire sous forme d'étoile centrée sur la commune de Lavaur, et qui desservent ainsi tout le territoire : D134, D142, D35, D28, D87, D40A, D39, D48, D12, D40, D39, D166, D15, D112, D630, D87A, D135, D988, D22G, D22F, D30C, D39B, D47, D15.
- Deux liaisons ferroviaires permettant la connexion du territoire à des villes de tailles importantes : Toulouse-Albi (ligne Toulouse Matabiau à Brive-la-Gaillarde), et Montauban-Castres (ligne Montauban-Ville-Bourbon à la Crémade).

² Institut national de l'information géographique et forestière

Carte 1 - Accessibilité à la communauté de communes Tarn-Agout

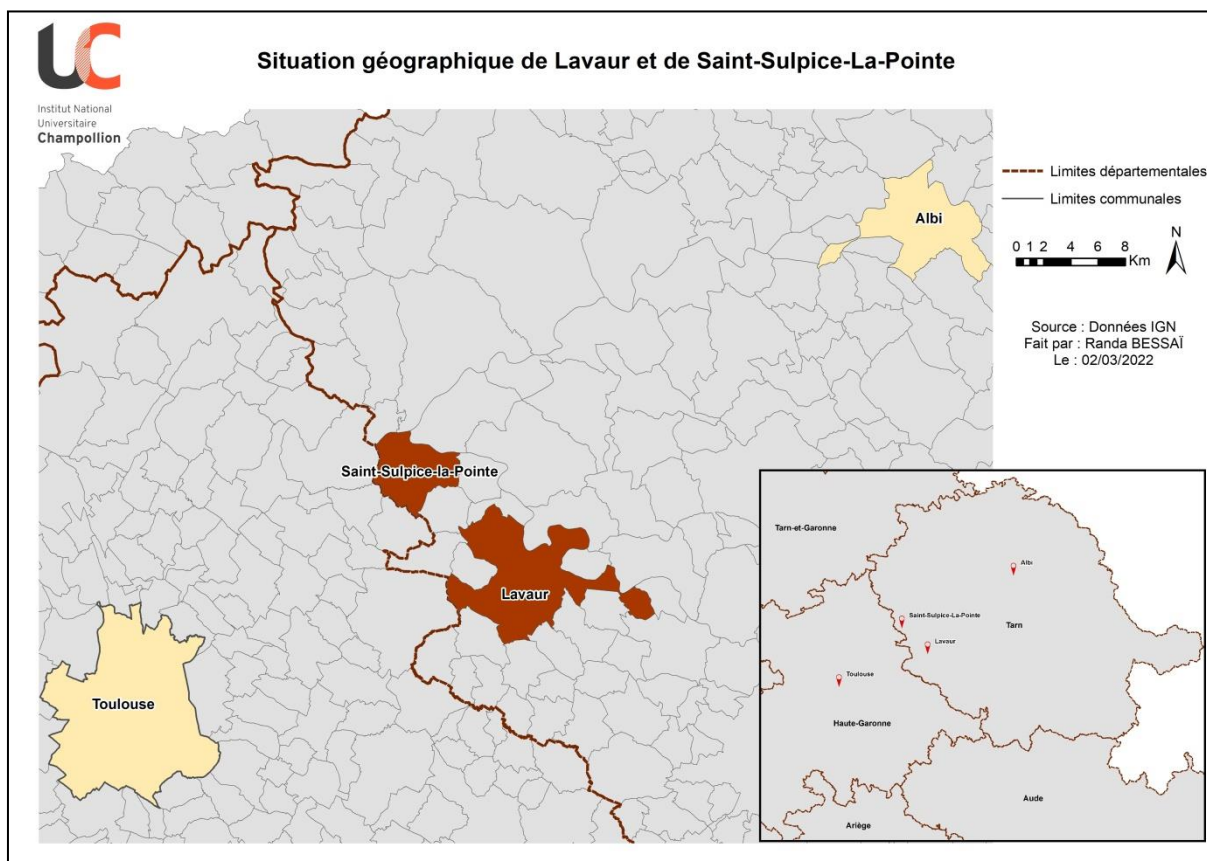


2. Lavour et Saint-Sulpice-la-Pointe : une situation géographique stratégique

Saint-Sulpice-la-Pointe et Lavour sont deux petites villes situées dans la région Occitanie, à l'extrême Ouest du département du Tarn. Elles font partie des 21 communes de la CCTA, et représentent les deux pôles majeurs du territoire.

La superficie de Saint-Sulpice-la-Pointe est d'environ 24Km². Lavour quant à elle, représente la plus grande commune de la CCTA en termes de superficie, s'étendant sur 62,83Km².

Carte 2 - Situation géographique de Lavour et de Saint-Sulpice-la-Pointe



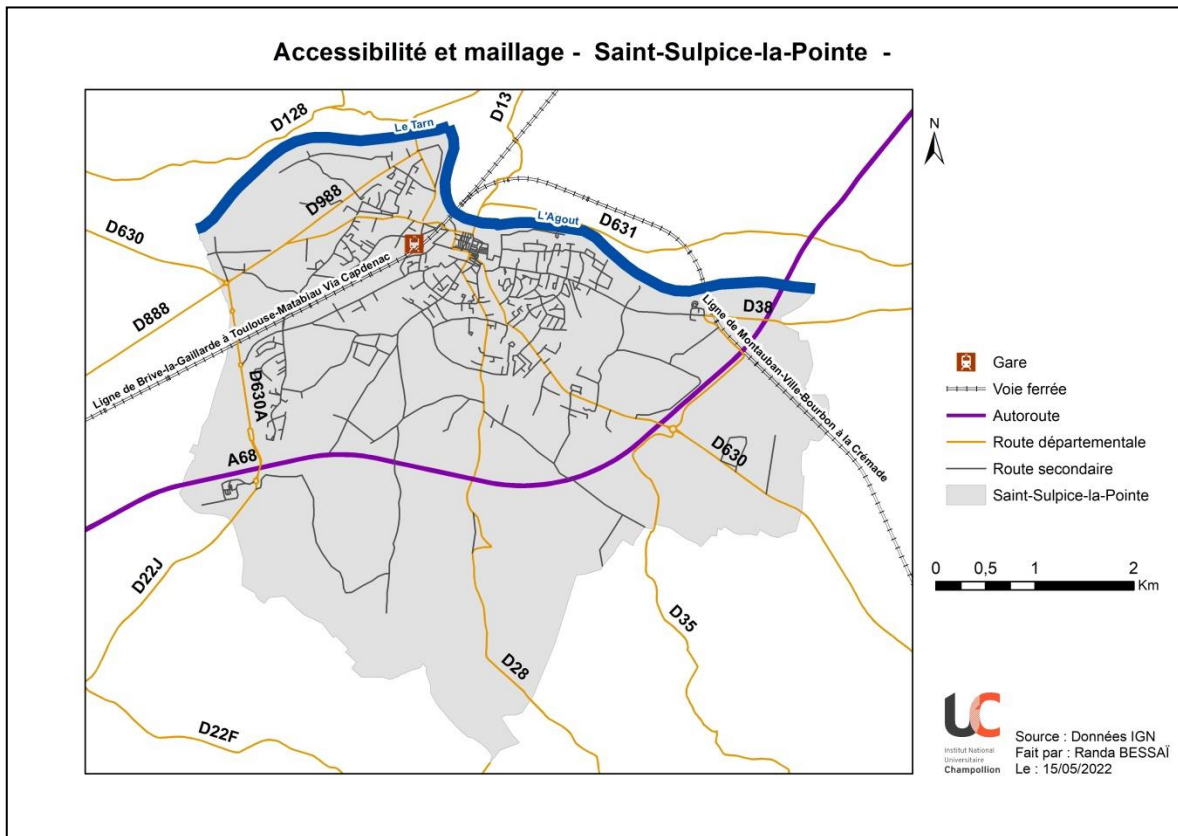
3. Un maillage satisfaisant sur l'ensemble du territoire

L'A68 traverse la commune de Saint-Sulpice-la-Pointe et permet ainsi la liaison de la petite ville avec Toulouse et Albi. Les routes départementales entourent la commune de toutes les directions et convergent vers le centre-ville. Ce qui offre à Saint-Sulpice-la-Pointe un bon réseau de voies de communication.

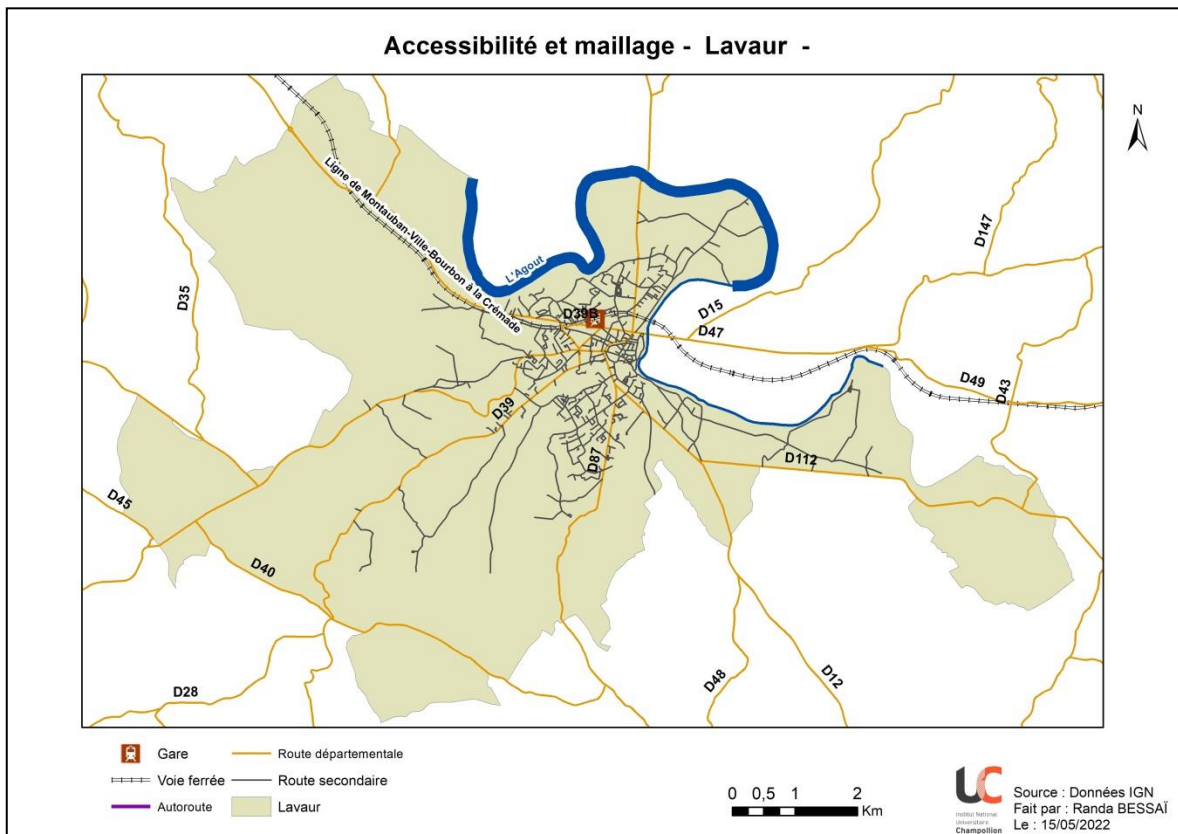
Lavour se situant au centre de la communauté de communes, et bénéficiant d'une superficie importante, est elle aussi bien desservie par les routes départementales qui se rejoignent sous forme d'étoile.

Le maillage des routes secondaires dans les deux communes couvre l'ensemble du territoire urbanisé, et permet une bonne desserte.

Carte 3 - Accessibilité à la commune de Saint-Sulpice-la-Pointe



Carte 4 - Accessibilité à la commune de Lavour

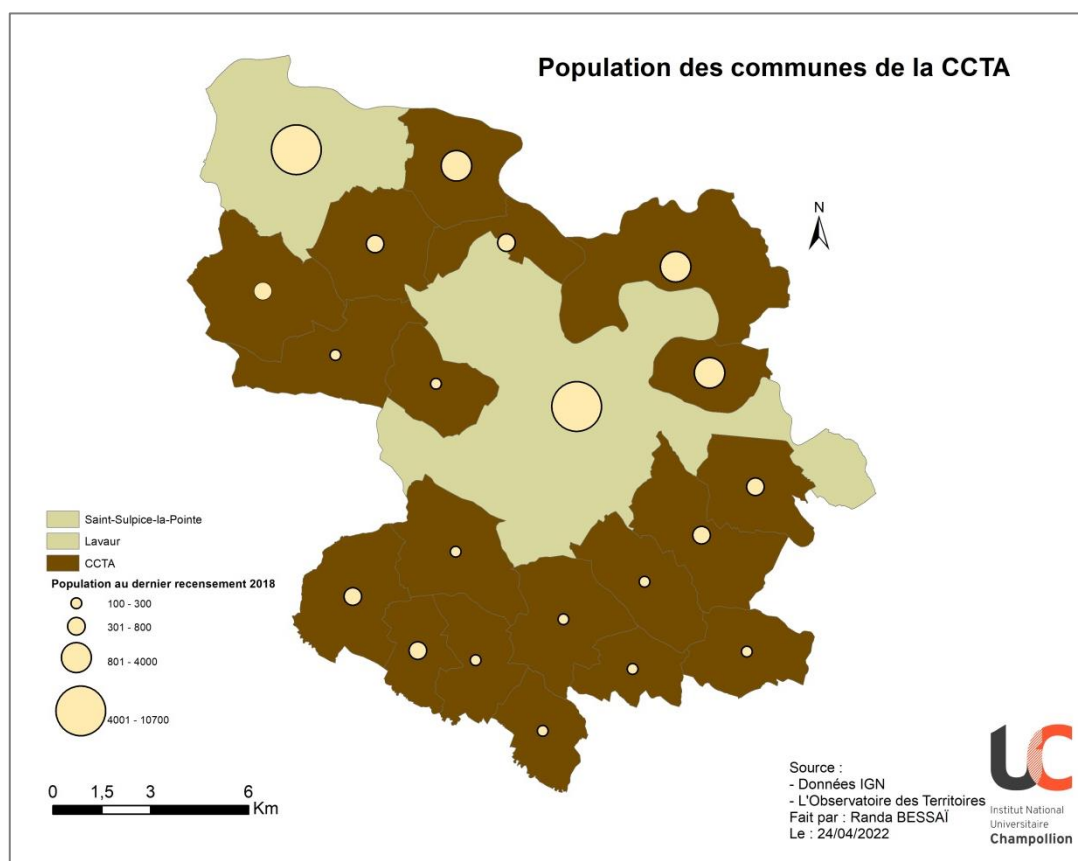


Saint-Sulpice-la-Pointe compte une population totale de **9227** habitants, dont **5741** habitants actifs. La population active représente donc **62,2%** de la population totale.

Lavour elle, compte **10 671** habitants dont **6138** habitants actifs. Ce qui correspond à **57,5%** de sa population totale.

Lavour est donc plus peuplée que Saint-Sulpice-la-Pointe mais compte moins de population active.

Carte 5 - Population des communes de la CCTA



4. Zoom sur la structure de la population

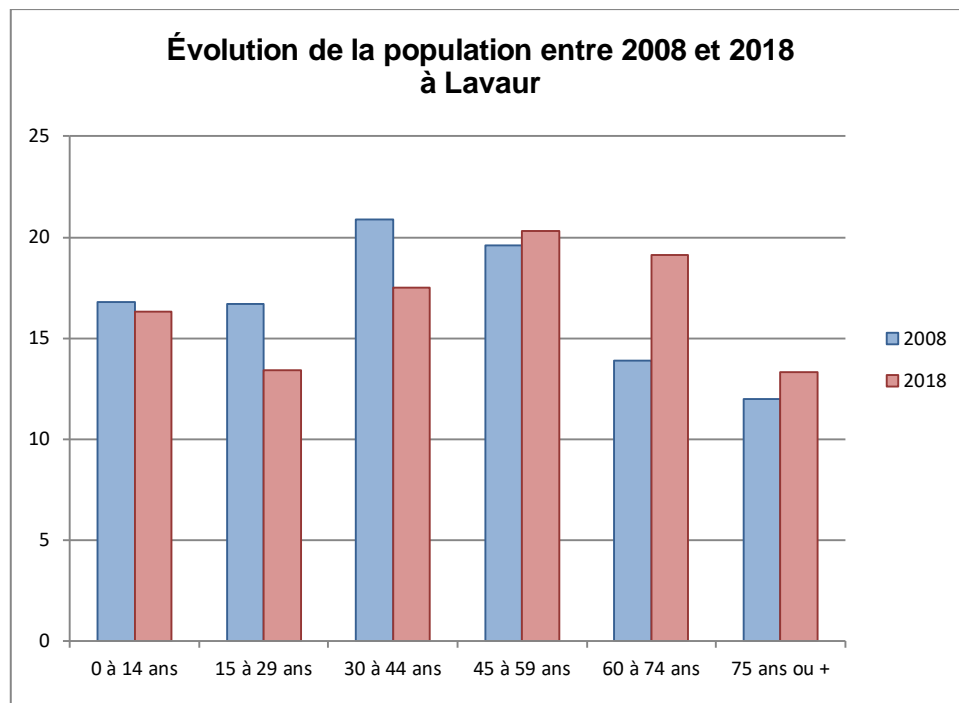
Les deux communes se ressemblent plus ou moins dans la structure de leur population. Deux catégories de population sont constatables : la catégorie des plus jeunes (0 – 44 ans) qui est en baisse, la catégorie des plus âgés (45 – 75 ans et plus) qui est en hausse.

En effet, les volumes de tranche d'âge des plus jeunes ont baissé en 10 ans, alors que ceux des plus âgés ont augmenté. Cet indicateur renvoie à un vieillissement de la population dans les deux communes.

Néanmoins, la population Saint-Sulpicienne reste plus jeune que la population Vauréenne. Ce qui corrobore le fait qu'il y ait plus d'habitants actifs à Saint-Sulpice-la-Pointe qu'à Lavour.

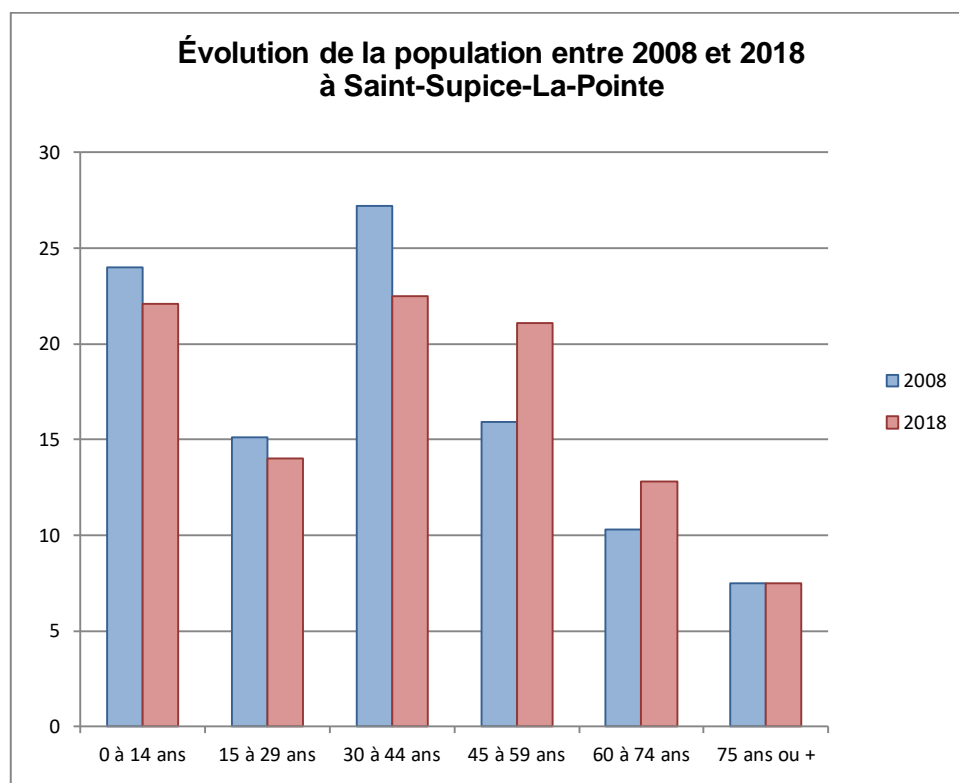
En 2018 la tranche d'âge la plus présente à Saint-Sulpice-la-Pointe est celle des 30 à 44 ans, tandis que la tranche d'âge majoritaire à Lavour est relativement plus âgée, celle des 45 à 59 ans.

Figure 5 - Évolution de la population entre 2008 et 2018 à Lavour



Source : INSEE, RP2008 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

Figure 6 - Évolution de la population entre 2008 et 2018 à Saint-Sulpice-la-Pointe



Source : INSEE, RP2008 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

Enjeux constatés

- Les deux communes sont confrontées au vieillissement de leur population.
- Lavour est plus peuplée que Saint-Sulpice-la-Pointe mais compte moins de population active, car sa population majoritaire est plus âgée que celle de Saint-Sulpice-la-Pointe.
- L'enjeu est de tirer profit de cette situation géographique stratégique (proximité de la métropole) pour attirer une population jeune.

II. Mobilité des actifs et offre de transport existante

1. Des déplacements domicile-travail axés sur la métropole toulousaine

À Saint-Sulpice-la-Pointe, les trois quarts des actifs travaillent hors de la commune. Environ 44% d'entre eux se dirigent vers Toulouse.

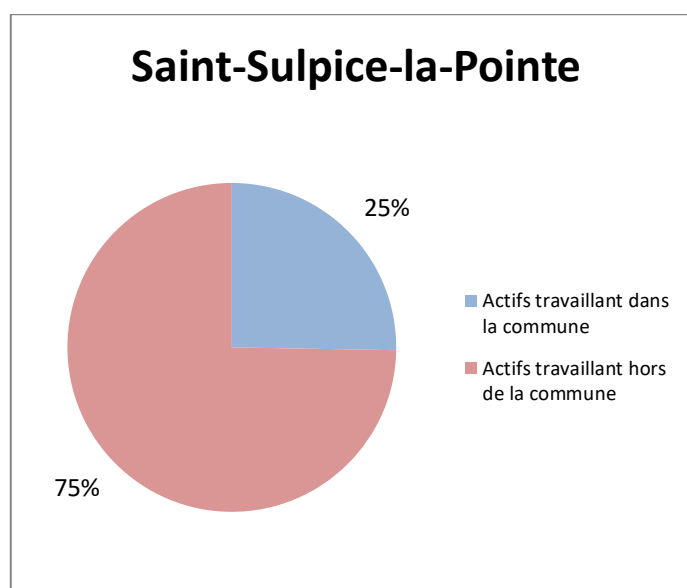
Tandis qu'à Lavour, la répartition est plutôt égale entre ceux qui travaillent dans la commune et ceux qui travaillent hors de la commune. Toulouse reste la commune la plus attractive des communes environnantes avec environ 30% des actifs Vauréens travaillant au sein de son territoire.

Tableau 2 - Répartition des actifs selon leur lieu de travail

	Actifs travaillant dans la commune de résidence	Actifs travaillant dans une autre commune
Saint-Sulpice-la-Pointe	1017	3100
Lavour	2019	2118

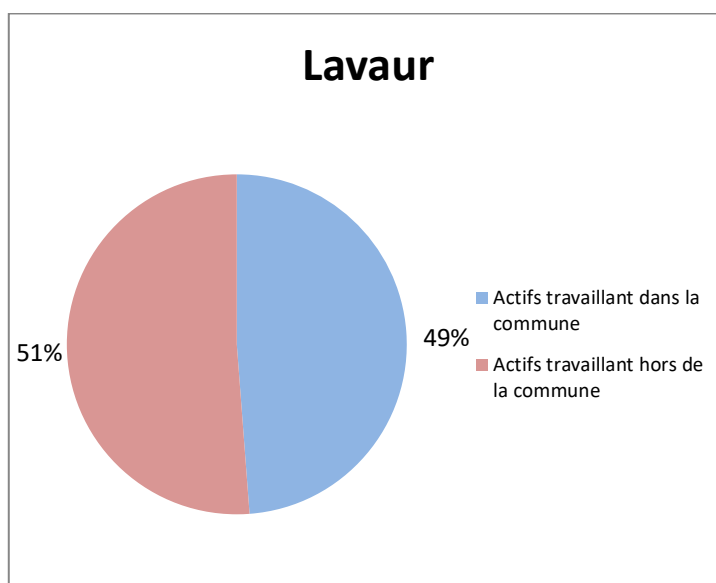
Source : INSEE, RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

Figure 7 - Lieu de travail des habitants de Saint-Sulpice-la-Pointe



Source : Données INSEE, traitées par Randa BESSAÏ

Figure 8 - Lieu de travail des habitants de Lavour



Source : Données INSEE, traitées par Randa BESSAÏ

Premier constat pour ce qui est des flux domicile-travail dans les deux communes, on remarque beaucoup de déplacements entre ces deux petites villes et la métropole toulousaine, et nettement plus de flux sortants que de flux entrants.

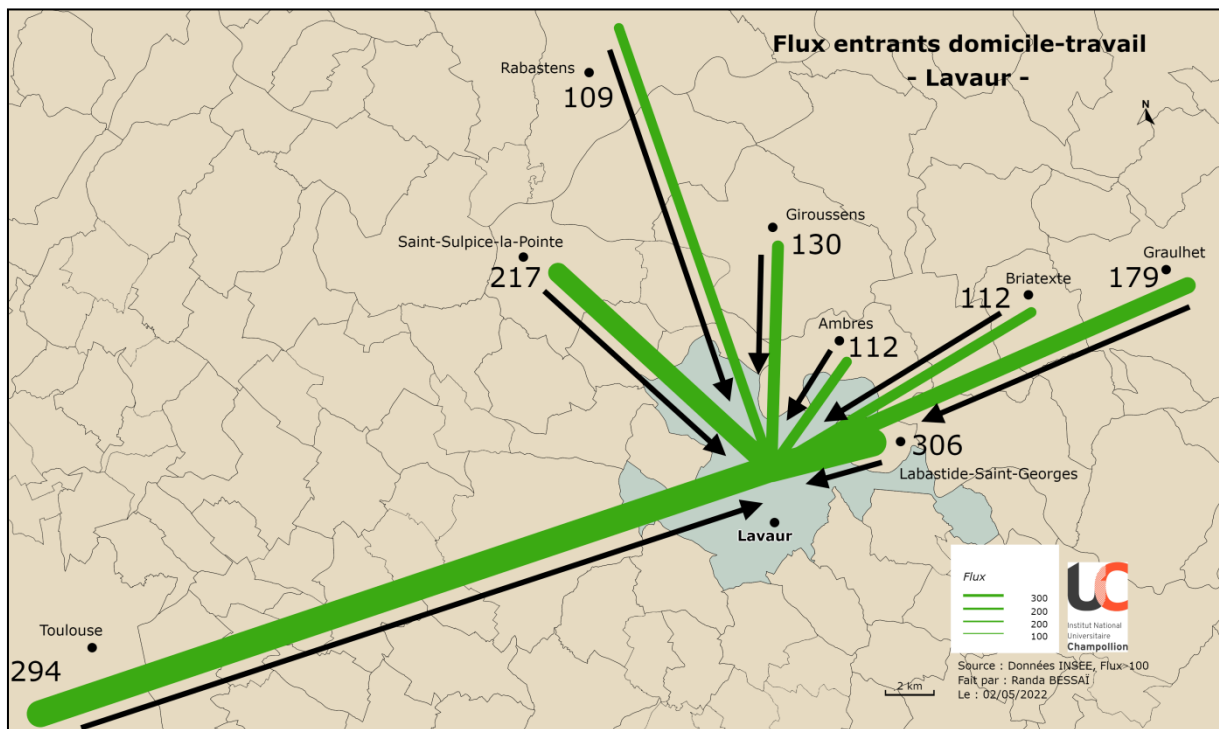
Ceci se traduit par un prix de loyer beaucoup plus accessible dans ces petites villes qui bénéficient de la proximité de l'aire urbaine toulousaine. Un prix du loyer attractif peut être une arme à double tranchant pour une petite ville, l'enjeu est de ne pas transformer la ville, en ville dortoir, mais de tirer profit de la population qui s'installe en veillant à créer un dynamisme au sein de la commune et en gardant une ville vivante. Cela passe par les divers services proposés, ou encore l'attractivité des commerces et des équipements.

Dans les deux communes, les flux entrants sont en provenance des communes voisines comme Labastide-Saint-Georges, Ambres, Giroussens pour Lavour ou encore Rabastens et Gaillac pour Saint-Sulpice-la-Pointe, alors que les flux sortants peuvent s'étendre jusqu'à Albi et Castres.

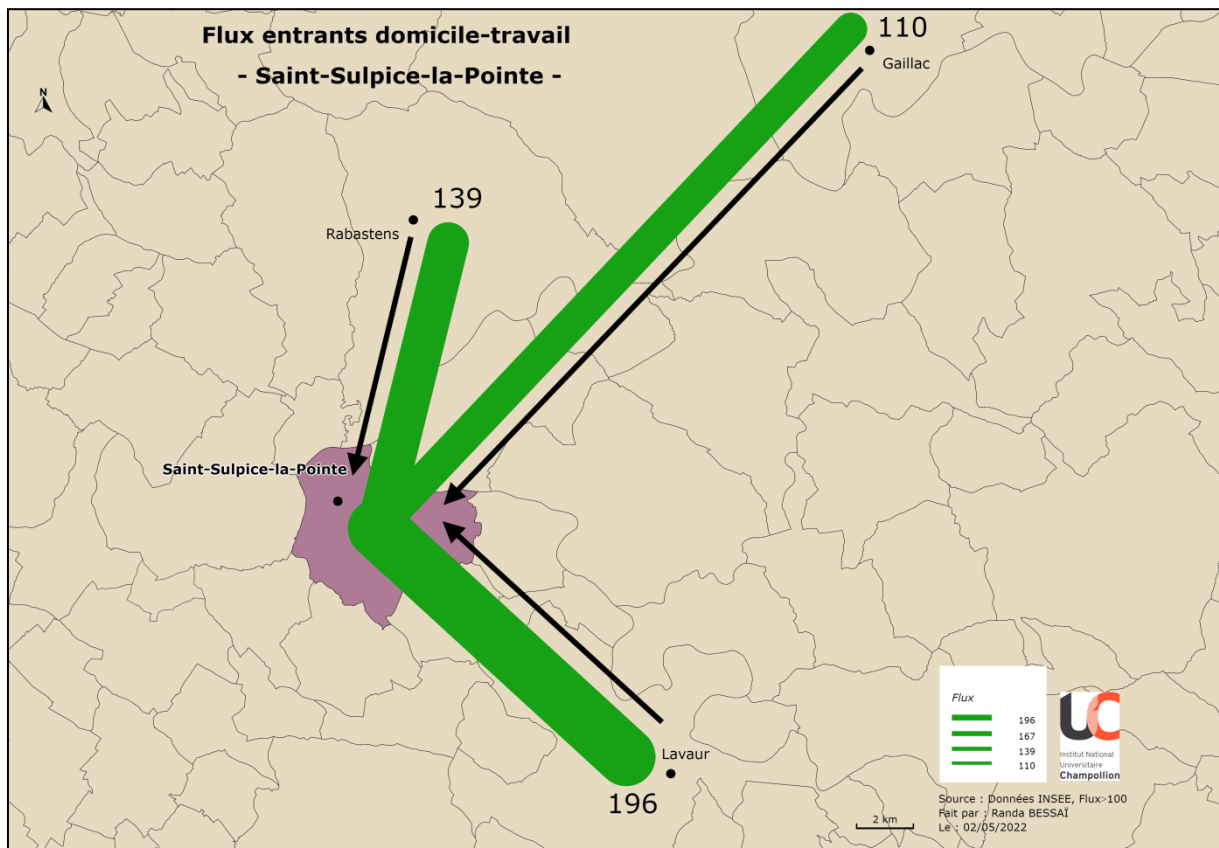
Les actifs Saint-Sulpiciens travaillant à Toulouse représentent plus du double des actifs Vauréens travaillant à Toulouse (1384 habitants actifs contre 646). En effet la présence de l'A68 qui relie Toulouse à Marssac-sur-Tarn, et passe directement par Saint-Sulpice-la-Pointe permet une liaison directe de la petite ville avec la métropole et facilite ainsi les déplacements entre les deux villes. Le cadencement TER³ joue un rôle important aussi, qui sera étudié ultérieurement.

³ Transport express régional

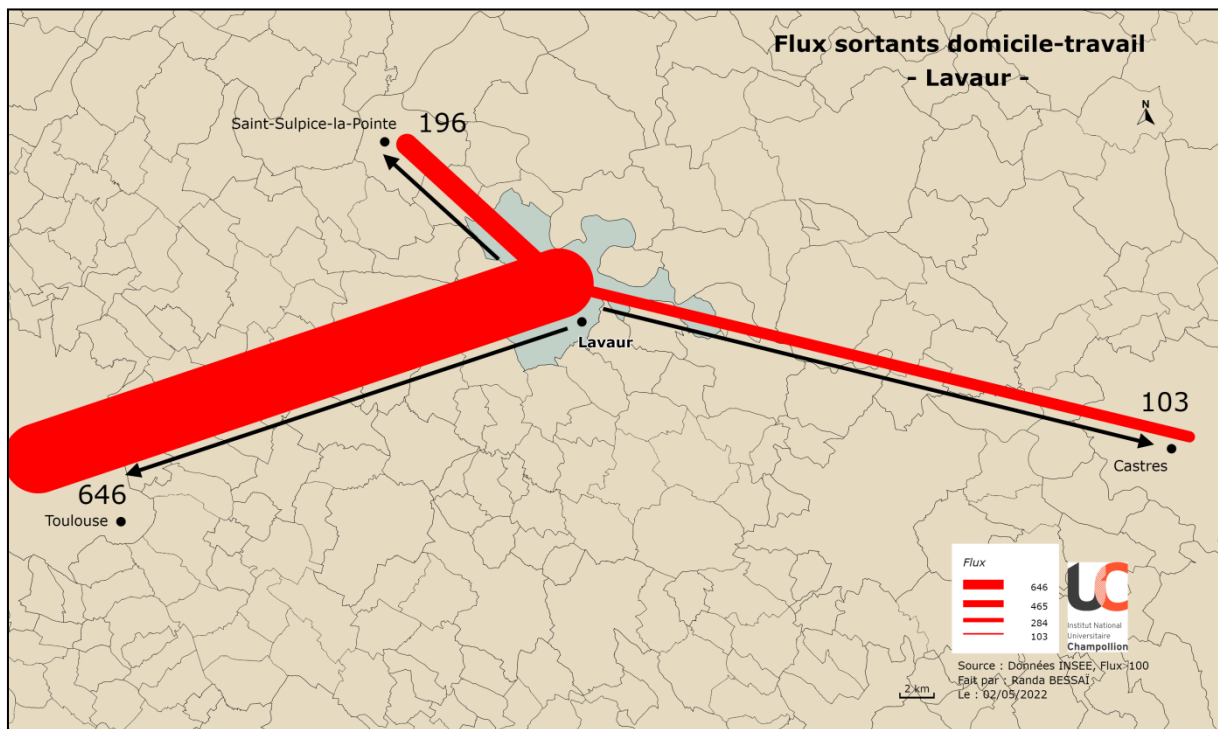
Carte 6 - Flux entrants domicile-travail à Lavour



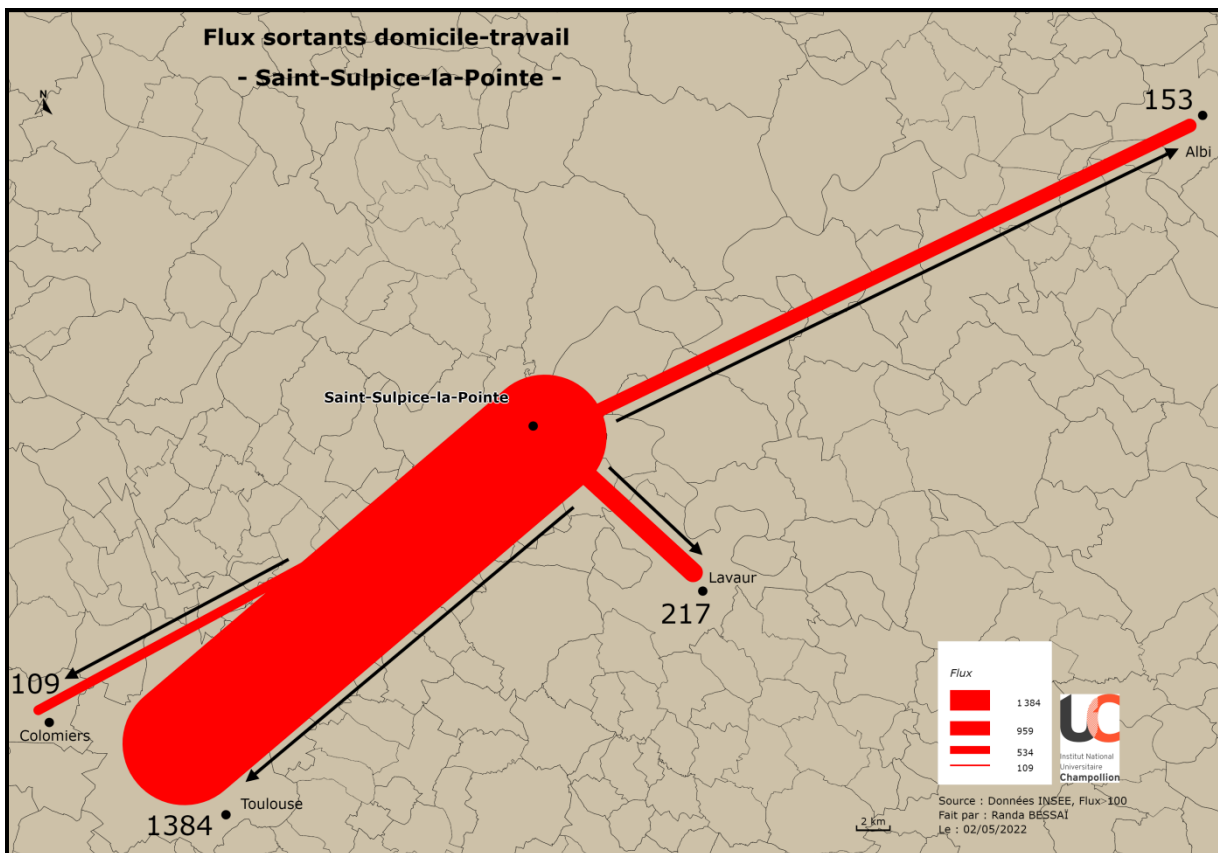
Carte 7 - Flux entrants domicile-travail à Saint-Sulpice-la-Pointe



Carte 8 - Flux sortants domicile-travail à Lavour



Carte 9 - Flux sortants domicile-travail à Saint-Sulpice-la-Pointe



Après cet aperçu sur les lieux de déplacements des actifs, il est intéressant d'analyser l'offre de transport existante dans les deux communes et qui permet cette mobilité domicile-travail.

2. Le bus : mode de transport très présent sur le territoire

Le réseau de transport « liO Occitanie » assure la liaison entre les villes de la région, et notamment dans le département du Tarn, où les villes sont reliées par un réseau de lignes de bus qui s'étend sur tout le département.

La commune de Saint-Sulpice-la-Pointe est desservie par les lignes autocars suivantes :

- **717** (Saint-Sulpice-la-Pointe – Montauban)
- **702** (Saint-Sulpice-la-Pointe – Albi)

Tandis que Lavaur est desservie par les lignes suivantes :

- **710** (Lavaur – Gaillac)
- **705** (Lavaur – Graulhet - Albi)

Deux lignes de bus relient Saint-Sulpice-la-Pointe et Lavaur entre elles, mais aussi avec les deux villes moyennes du département, Albi et Castres :

- **709** (Saint-Sulpice-la-Pointe – Lavaur – Albi)
- **765** (Saint-Sulpice-la-Pointe – Lavaur – Castres)

Pour Saint-Sulpice-la-Pointe, les lignes de bus les plus fréquentées sont celles qui relient la ville à Albi, Castres et Lavaur (709 et 765).

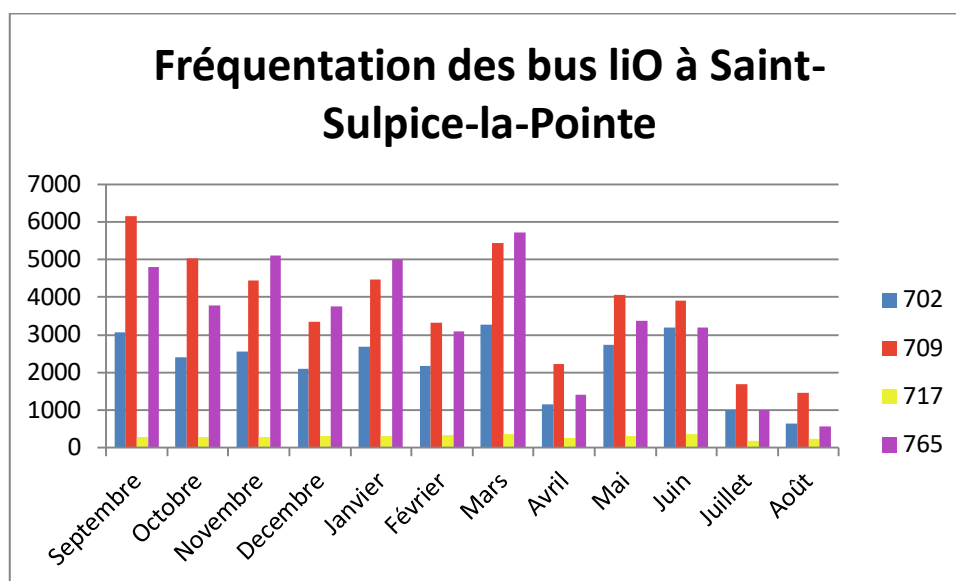
Pour Lavaur, les lignes de bus les plus fréquentées sont celles qui relient la ville à Albi, Castres, Saint-Sulpice-la-Pointe et Graulhet (705 et 765).

Les lignes les plus fréquentées parmi toutes les lignes, sont donc celles qui relient les deux petites villes entre-elles, et les 2 villes moyennes du département : Albi et Castres.

Ces résultats corroborent les importants flux domicile-travail constatés précédemment, entre Saint-Sulpice-la-Pointe, Lavaur, et les deux villes moyennes du département Tarnais.

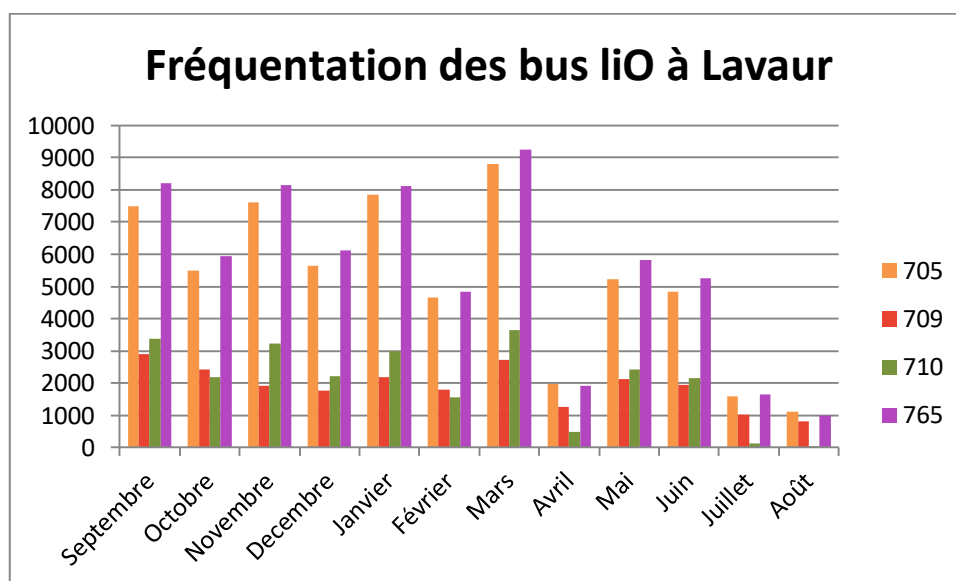
On constate aussi que les bus liO sont plus empruntés à Lavaur qu'à Saint-Sulpice-la-Pointe. Entre 6000 et 9000 déplacements/an à Lavaur, contre 3000 à 6000 déplacements/an à Saint-Sulpice-la-Pointe. Ce qui correspond à l'offre de transport en TER qui est moins pratique à Lavaur qu'à Saint-Sulpice-la-Pointe, point qui sera traité par la suite. De ce fait les habitants de Lavaur se dirigent vers le transport en bus pour leurs déplacements extérieurs à la commune plutôt que le TER.

Figure 9 - Fréquentation des bus liO à Saint-Sulpice-la-Pointe



Source : Nombre de validations en descentes et en montées sur la période 2020/2021, société publique locale de la mobilité tarnaise (SPL d'un point à l'autre).

Figure 10 - Fréquentation des bus liO à Lavaur



Source : Nombre de validations en descentes et en montées sur la période 2020/2021, société publique locale de la mobilité tarnaise (SPL d'un point à l'autre).

En plus de ces lignes de bus qui relèvent de la compétence de la Région, chacune des deux communes dispose de son propre réseau de bus mis en place par la mairie, afin de faciliter les déplacements au sein de la commune.

La commune de Saint-Sulpice-la-Pointe dispose de son réseau de transport par bus appelé « Le Sulpicien », qui comprend 2 lignes :

- Ligne 1 : La Pointe – Gare routière
- Ligne 2 : Alphonse de Lamartine – Gare SNCF

Le service présente une large grille tarifaire, avec diverses possibilités d'abonnements, adaptée aux besoins de chaque habitant.

Tableau 3 - Grille tarifaire du Sulpicien

1 trajet	0,50€
Carte 25 trajets	10€
Abonnement mensuel	15€
Abonnement trimestriel	35€
Abonnement annuel	80€

Source : www.saintsulpicelapointe.fr

« La première ligne de bus a été créée en 2016, c'était une seule ligne et quand nous sommes arrivés on s'est posé la question de savoir ce qu'il fallait faire de cette ligne de bus, le maintenir, l'arrêter, ou le développer. A l'époque on avait lancé une consultation citoyenne on avait travaillé sur le sujet avec des représentants d'associations, des aînés, des parents d'élèves, différents usagers. Et on est arrivé à la conclusion qu'il valait mieux essayer de développer le transport en commun, et donc on a créé une deuxième ligne qui a été mise en place en 2018 ». Monsieur Benoît Albagnac, conseiller municipal délégué aux mobilités et à la sécurité routière à Saint-Sulpice-la-Pointe.

« Depuis 2018 on a ces deux lignes qui tournent, qui sont axées vers la gare, pour alimenter la gare et elles desservent aussi le collège et les établissements scolaires. Et là comme on est arrivé à la fin du contrat on a refait une consultation citoyenne récemment pour définir le contrat du nouveau service, pour la suite de la gestion de ce transport, on s'est posés la question d'une troisième ligne, d'un changement de motorisation... je ne peux pas trop en dire pour le moment mais les choses évoluent à chaque fois avec les habitants et les représentants des principales associations de la ville ». Monsieur Benoît Albagnac.

« Le plan de transport urbain qui est en cours, ce sera pour la prochaine rentrée ». Monsieur Benoît Albagnac.

Le réseau de bus mis en place par la mairie de Lavaur récemment en septembre 2021, appelé « l'Isatis », est quant à lui gratuit, et permet l'accès aux quatre coins de la commune avec ses 3 lignes :

- Ligne 1 : Les Lilas-Mairie / Mairie – Les Violettes
- Ligne 2 : Gare SNCF – Collège les Clauzades / Collège les Clauzades – Gare SNCF
- Ligne transversale : Clauzades – EPM / Jade – EPM / Jade – Clauzades

De plus, il est possible de suivre son bus en temps réel via l'application « Zenbus ».

Ce service s'adresse aujourd'hui beaucoup plus aux jeunes collégiens et lycéens. Il serait intéressant de communiquer davantage sur ce service qui est assez récent et encore peu connu des Vauréens.

« En termes de déploiement et de communication il y a eu des campagnes de com-presse, il y a eu quelques stands sur les marchés, il y a eu au forum des associations aussi l'année dernière la présence du prestataire qui opère les navettes. Mais moi j'avais proposé par exemple de faire du porte-à-porte dans les quartiers, pour dire « voilà on a mis en place une navette, pour ce quartier c'est tel arrêt ou tel arrêt » et discuter avec les gens sur quelles sont leurs habitudes de déplacement, où est-ce qu'ils vont faire leurs courses, pour voir comment ils peuvent l'utiliser...Parce que si vous regardez le taux d'occupation en journée ça reste très limité ». Madame Pauline Albouy Pomponne, élue Lavour citoyenne.

« L'Isatis c'est bien, ils ont fait évoluer les lignes, ils ont fait évoluer les horaires, et l'appli ça marche bien, ils sont bien outillés, après la vraie question c'est : comment je fais changer les gens ? Comment je fais changer les habitudes ? Comment je ne prends plus ma voiture pour aller au marché ? ». Madame Pauline Albouy Pomponne.

« C'est utile pour mon fils qui est au collège, il prend le bus pour se rendre à son école mais moi je ne m'en sers jamais non ». Femme, 46 ans, Lavour.

Les communes proposent également un service de transport à la demande, mais ce dernier ne connaît pas un grand succès auprès des habitants, et encore moins auprès des actifs. Comme l'explique Monsieur Benoît Albagnac, Conseiller municipal délégué aux Mobilités et à la Sécurité Routière de Saint-Sulpice-la-Pointe, ce service est surtout adopté par les collégiens et lycéens, mais permettrait néanmoins d'améliorer le service de transport pour ainsi répondre aux besoins de la population.

« Certains ont bien compris le mécanisme et s'en servent, mais ça nous permet de voir qu'il y a des demandes dans certains secteurs, c'est mitigé, ce n'est pas un très grand succès mais on savait que ça ne serait pas très demandé parce que c'est juste pour compléter certains créneaux horaires, et ça s'adresserait plutôt soit aux jeunes ou aux collégiens, soit aux retraités certains s'en servent aussi. Après à chaque fois qu'on met quelques chose en place il faut du temps pour que ça rentre dans les meurs et pour que les gens se l'approprient ». Monsieur Benoît Albagnac.

« Le transport à la demande ? Je ne m'en sers pas non. Je ne savais même pas que ça existait ici ». Homme, 46 ans, Saint-Sulpice-la-Pointe.

3. Le TER : plus avantageux pour les Saint-Sulpiciens que pour les Vauréens

À Saint-Sulpice-la-Pointe ou à Lavaur, les gares sont situées à 10 ou 15 minutes du centre-ville.

À titre d'exemple dans le tableau suivant, les trajets étudiés concerneront les déplacements entre les deux petites villes et la métropole toulousaine, puisque Toulouse est la ville qui attire le plus d'actifs Saint-Sulpiciens et Vauréens.

Les TER entre Saint-Sulpice-la-Pointe et Toulouse sont 2 fois plus nombreux que ceux entre Lavaur et Toulouse. Ce nombre répond à la demande puisqu'il est plus intéressant pour les habitants de Saint-Sulpice-la-Pointe qui souhaitent se diriger vers Toulouse de prendre le TER, que pour les habitants de Lavaur. Car la ligne Saint-Sulpice-la-Pointe – Toulouse est une ligne directe, celle de Lavaur ne l'est pas toujours. Pour un trajet Toulouse-Lavaur, les usagers du TER en direction de Lavaur sont parfois contraints de faire une correspondance à la gare de Saint-Sulpice-la-Pointe pour pouvoir reprendre leur trajet jusqu'à Lavaur. Ce qui requiert du temps en plus sur leur trajet.

De plus, pour se rendre de Saint-Sulpice-la-Pointe à Toulouse, la fréquence de passage d'un train aux heures de pointe est d'environ 20 à 30 minutes, alors que la fréquence de passage d'un train en direction de Toulouse à partir de Lavaur est de plus d'une heure.

Il est donc plus intéressant pour un habitant de Saint-Sulpice-la-Pointe qui travaille à Toulouse de se déplacer en train que pour un habitant de Lavaur.

Tableau 4 - Analyse de l'offre de transport proposée par le TER reliant Saint-Sulpice-la-pointe et Toulouse pour une personne active.

	Horaire du premier départ	Horaire du dernier départ	Nombre de courses / jour ouvrable (lun-ven)	Nombre de courses entre 6h et 9h (lun-ven)	Nombre de courses entre 16h et 19h (lun-ven)	Moyenne de la durée du trajet
ALLER Saint-Sulpice-la-Pointe - Toulouse	06h04	/	20 courses	6	/	Entre 33 et 43 minutes
RETOUR Toulouse – Saint-Sulpice-la-Pointe	/	21h23	24 courses	/	7	

Source : Horaires TER, SNCF Connect

Tableau 5 - Analyse de l'offre de transport proposée par le TER reliant Lavarut et Toulouse pour une personne active.

	Horaire du premier départ	Horaire du dernier départ	Nombre de courses / jour ouvrable (lun-ven)	Nombre de courses entre 6h et 9h (lun-ven)	Nombre de courses entre 16h et 19h (lun-ven)	Moyenne de la durée du trajet
ALLER Lavarut - Toulouse	06h22	/	11 courses	4	/	Entre 37 et 46 minutes
RETOUR Toulouse - Lavarut	/	20h43	11 courses	/	4	

Source : Horaires TER, SNCF Connect

Pour certains habitants, ce moyen de transport présente un inconvénient qui n'est pas négligeable pour une personne qui souhaite se rendre à son travail à l'heure, les retards fréquents.

« Je me déplace à Toulouse tous les jours mais je prends la voiture. Je ne fais pas confiance au train, il fait beaucoup de retard je préfère être sûr d'arriver à l'heure avec ma voiture ». Homme, 27 ans, Lavarut.

« Le train je vais le prendre à Saint-Sulpice, parce qu'à Saint-Sulpice il y a trois fois plus de trains (...) je prends ma voiture je vais me garer à Saint-Sulpice et je prends le train à Saint-Sulpice ». Madame Pauline Albouy Pomponne.

Les gares des deux villes sont reliées au centre-ville par le service de bus communal.

Elles disposent de parkings à vélo, mais aucune piste cyclable n'est aménagée au niveau de la gare de Lavarut. Quant à la gare de Saint-Sulpice-la-Pointe, des pistes cyclables existent mais certaines se sont effacées. Une multimodalité qui reste à améliorer.

« On a profité de différents appels à projets pour développer l'usage du vélo, on a facilité le stationnement des vélos en centre-ville, il y a aussi des campagnes de rappel au début de l'automne pour bien s'équiper pour l'usage du vélo, il y a des choses comme ça. Il y a une partie de la population qui est sensible à ça, une autre un peu moins, on essaye de faire cohabiter tout le monde. A chaque fois qu'on refait des voiries on prend bien compte des aspects de la mobilité douce, piétons et vélos. Récemment on a aussi fait un gros rappel sur les marquages au sol, voilà il y a différentes actions qui s'inscrivent dans ce schéma là pour faire en sorte que les gens puissent se sentir en confiance lorsqu'ils prennent le vélo et pour inciter à cet usage ». Monsieur Benoît Albagnac, Conseiller municipal délégué aux Mobilités et à la Sécurité Routière de Saint-Sulpice-la-Pointe.

Photographie 1 - Gare ferroviaire de Saint-Sulpice-la-Pointe



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

Photographie 2 - Gare ferroviaire de Lavaur



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

Photographie 3 – Parking à vélo à la gare de Lavaur



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

Photographie 4 - Parking à vélo à la gare de Saint-Sulpice-la-Pointe



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

Photographie 5 - Piste cyclable bien tracée menant jusqu'à la gare de Saint-Sulpice-la-Pointe



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

Photographie 6 - Piste cyclable mal tracée à la gare de Saint-Sulpice-la-Pointe



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

4. La mobilité douce: un mode de déplacement à développer

À Lavour comme à Saint-Sulpice-la-Pointe, des pistes cyclables sont aménagées le long des axes des communes.

Cependant à Lavour, un grand nombre d'habitants interrogés ont évoqué les difficultés auxquelles ils font face et les dangers auxquels ils sont exposés lorsqu'ils roulent à vélo.

« Moi je me suis fait renverser 3 fois (...) il y a des racines d'arbres qui peuvent nous faire tomber si on ne les voit pas, il y a aussi des pavés qui sont au-dessus et ça fait une marche quand on ne les voit pas on risque de se faire très mal ». Femme, 60 ans, Lavour.

D'autres qui ne sont pas satisfaits de la qualité du réseau cyclable de la commune, et déplorent un grand manque de pistes cyclables.

« C'est très bizarre que je tombe sur vous parce que je déménage en septembre pour aller dans les Landes parce qu'il y a des pistes cyclables. J'ai décidé de quitter Lavour pour ça (...) J'adore le vélo et ici ce n'est pas possible d'en faire parce que c'est trop dangereux ». Femme, 51 ans, Lavour.

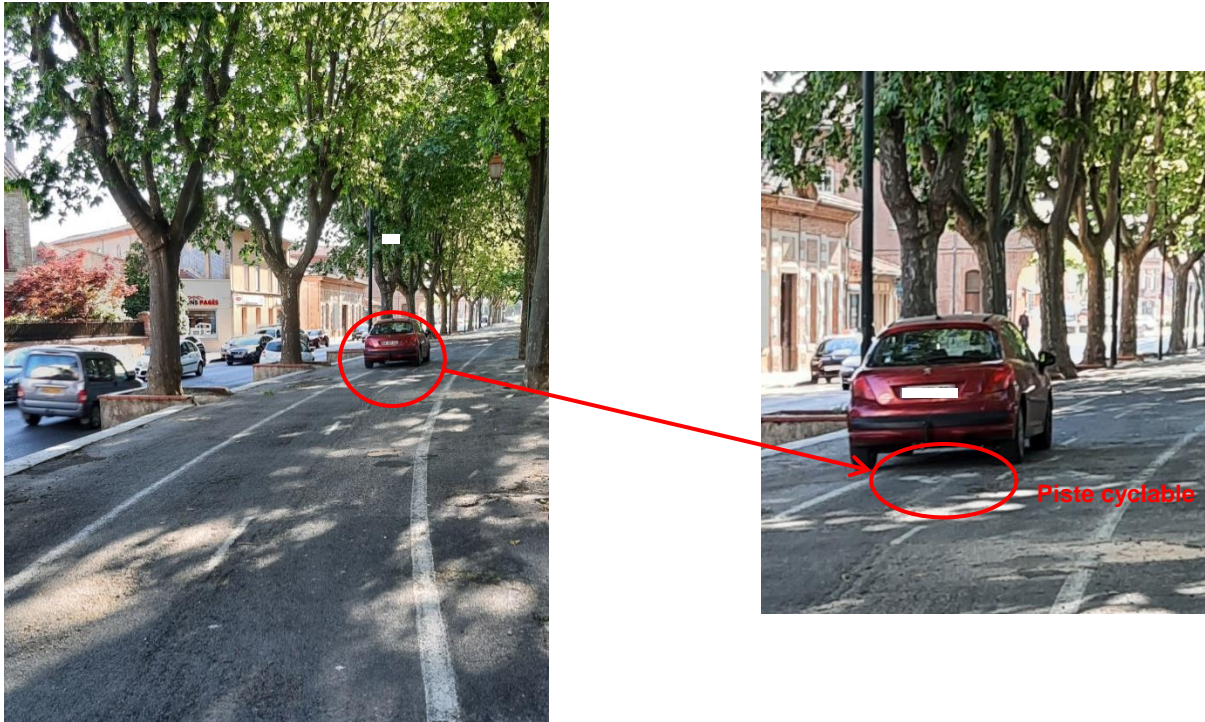
Photographie 7 - Voie cyclable en mauvais état à Lavour



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

De plus, les observations effectuées en centre-ville à Laval ont permis de constater une certaine anarchie dans la circulation. En effet, malgré quelques cyclistes qui circulent au centre-ville, beaucoup d'automobilistes roulent sur les voies cyclables.

Photographie 8 - Véhicule circulant sur une piste cyclable



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

La mairie de Laval vise à améliorer et à développer la pratique du vélo au sein de la commune à travers un plan vélo qui est en cours de réalisation.

« Pour l'année 2022, je crois qu'on a mis 150 000€ de budget d'investissement essentiellement pour réaménager les allées en zones de rencontres avec une priorité aux piétons et aux cycles ». Madame Pauline Albouy Pomponne, élue Laval Citoyenne.

« Le plan vélo s'appelle comme ça mais en fait c'est un plan guide mobilité douce puisque dans les travaux qu'on a fait, il y a repenser toute la circulation à Laval ». Madame Pauline Albouy Pomponne.

« Comme on n'a pas de déviation on a tous les poids lourds qui traversent la ville. On a ce flux-là qui est très compliqué à gérer et qui n'est pas agréable non plus quand on est à pied, c'est dangereux à vélo et c'est dangereux à pied (...) et comme on n'a pas la possibilité de faire une déviation, on a plutôt choisi de diminuer la vitesse pour augmenter la sécurité ». Madame Pauline Albouy Pomponne.

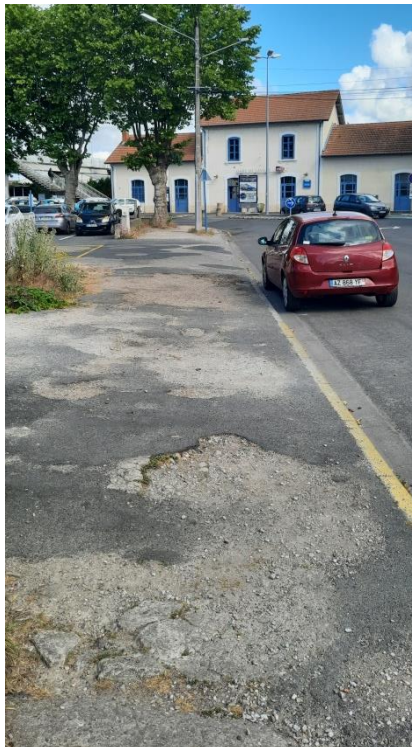
À Saint-Sulpice-la-Pointe, les habitants interrogés se sont moins plaints du réseau cyclable existant, mais il reste tout de même des travaux à faire sur la qualité des voies cyclables.

« Cela va faire 6 mois que j'habite ici et ça va je trouve qu'il y a un bon réseau pour les cyclistes mais par contre les routes sont un peu abimées ». Homme, 32 ans, Saint-Sulpice-la-Pointe.

En revanche, dans les deux communes, la marche à pied n'est pas favorisée et peu de place dans l'espace public est réservée aux piétons.

De plus, à certains endroits les trottoirs sont en mauvais état, ce qui n'encourage pas la pratique de la marche à pied. À d'autres endroits des véhicules sont stationnés sur des voies piétonnes.

Photographie 9 - Trottoir en mauvais état à Lavaur



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

Photographie 10 - Véhicules stationnés sur une voie piétonne à Saint-Sulpice-la-Pointe



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

De plus, ce qui est marquant dans les deux communes et qui ne laisse pas beaucoup de place à la marche à pied, ce sont les vastes places du centre-ville qui sont réservées exclusivement au stationnement.

III. La place de la voiture

1. Un centre-ville monopolisé par le stationnement

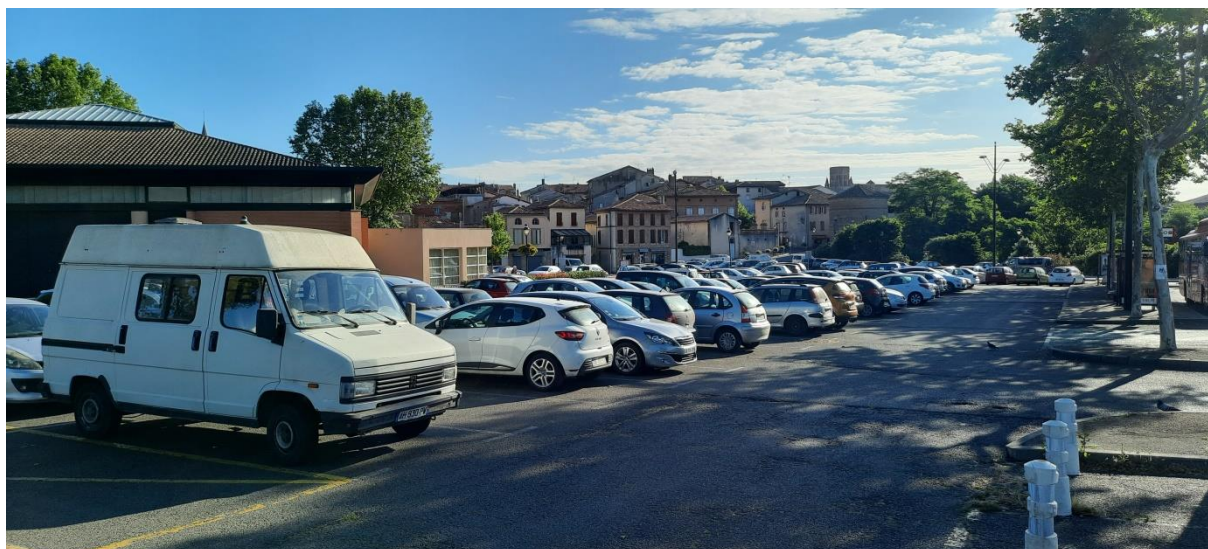
Premier constat dans les deux communes de Saint-Sulpice-la-Pointe et de Lavour qui consolide le maintien de la voiture en centre-ville : le nombre élevé des places de stationnement, et leur gratuité.

En effet, le stationnement dans les deux communes est gratuit. De plus, les deux communes accordent une grande partie de l'espace urbain au stationnement en centre-ville, en parkings où les voitures sont rangées en bataille et en épi de blé, ou encore en créneau le long des axes du centre-ville.

Les places publiques qui sont au cœur des communes sont exclusivement dédiées au stationnement, telles que la place Soult et la place Jean-Jaurès à Saint-Sulpice-la-Pointe, ou encore la place Stalingrad et la place René Cassin à Lavour.

La prédominance de la voiture se remarque aussi dans le stationnement anarchique.

Photographie 11 - Parking à Lavaur



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

Photographie 12 - Parking à Saint-Sulpice-la-Pointe



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

Photographie 13 - Stationnement anarchique à Saint-Sulpice-la-Pointe

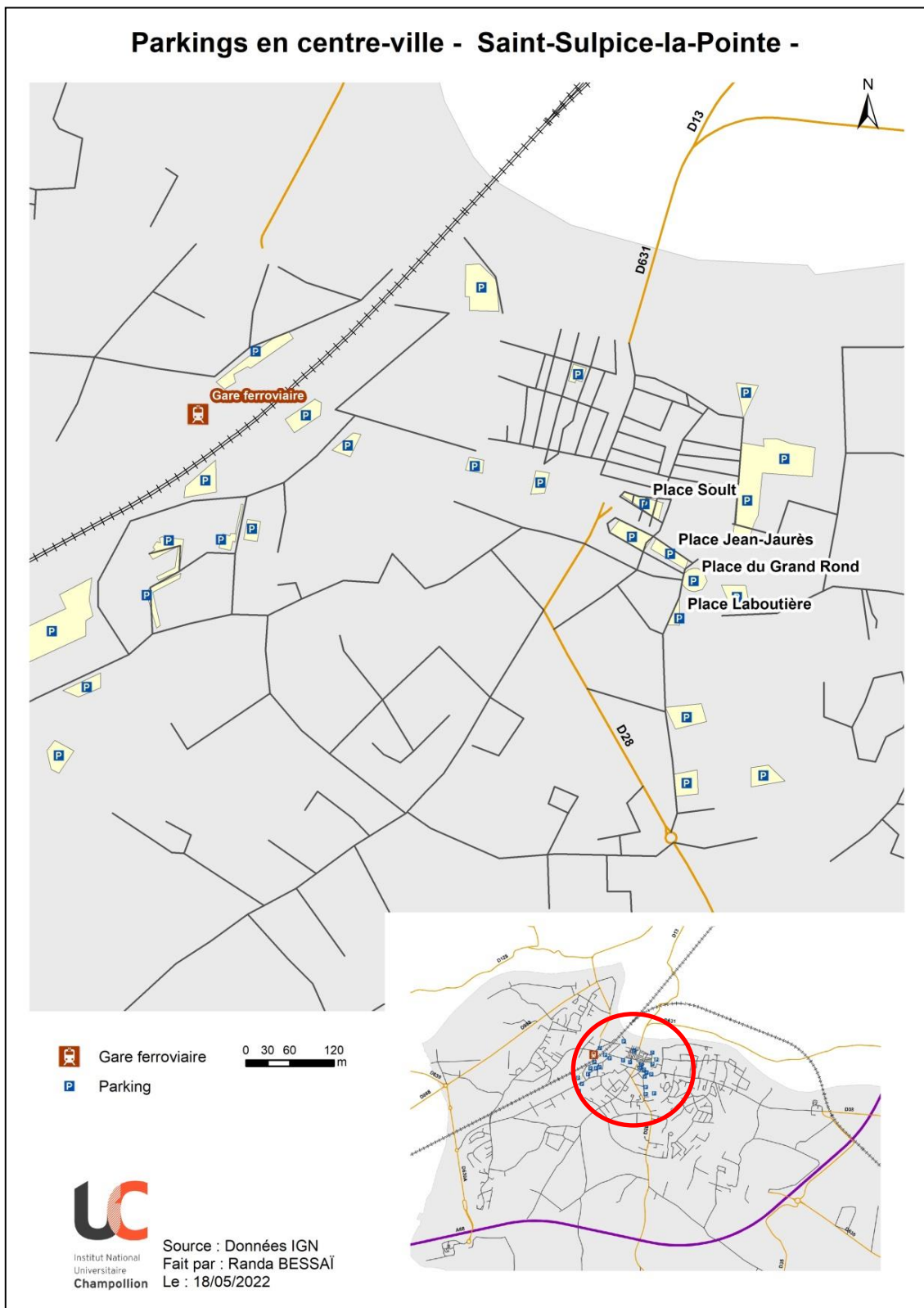


|Source : Randa BESSAI, 05/2022

Carte 10 - Parkings en centre-ville à Lavour



Carte 11 - Parkings en centre-ville à Saint-Sulpice-la-Pointe



Parmi ces places de parking, il y a également des places réservées aux PMR et des places réservées aux véhicules électriques. Seul inconvénient, l'usage de la voiture électrique par les habitants n'est pas courant dans les deux communes et ces places ne sont pas très exploitées.

« Certes le prix du carburant me pose problème mais je n'ai pas non plus les moyens de m'acheter une voiture électrique c'est trop cher ».
Femme, 33 ans, Saint-Sulpice-la-Pointe.

« Il n'y en a pas beaucoup oui, des électriques je pense qu'il y a un déficit d'offre ». Madame Pauline Albouy Pomponne, élue Lavour Citoyenne.

Photographie 14 - Bornes de recharge pour voitures électriques à la gare routière de Lavour



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

Photographie 15 - Borne de recharge pour voitures électriques à Saint-Sulpice-la-Pointe



Source : Randa BESSAÏ, 05/2022

2. Des habitants de plus en plus dépendants de la voiture

L'équipement automobile des Saint-Sulpiciens et des Vauréens n'a cessé d'augmenter ces dernières années. À Lavaur 83,4% des ménages possèdent au moins une voiture, tandis qu'à Saint-Sulpice-la-Pointe c'est près de la totalité des ménages qui sont en possession d'une voiture au moins, soit 92,7%, dont la moitié possède 2 voitures ou plus.

Cet indicateur démontre une fois de plus la dépendance automobile des habitants dans les petites villes.

Tableau 6 - Evolution de l'équipement automobile des ménages à Lavaur

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	4 567	100,0	4 740	100,0	4 970	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	2 896	63,4	3 195	67,4	3 537	71,2
Au moins une voiture	3 820	83,6	4 037	85,2	4 143	83,4
1 voiture	2 209	48,4	2 277	48,0	2 323	46,8
2 voitures ou plus	1 611	35,3	1 760	37,1	1 819	36,6

Source : INSEE, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

Tableau 7 - Evolution de l'équipement automobile des ménages à Saint-Sulpice-la-Pointe

	2008	%	2013	%	2018	%
Ensemble	3 000	100,0	3 309	100,0	3 681	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	2 337	77,9	2 593	78,4	2 830	76,9
Au moins une voiture	2 717	90,6	3 028	91,5	3 412	92,7
1 voiture	1 245	41,5	1 352	40,9	1 557	42,3
2 voitures ou plus	1 471	49,1	1 677	50,7	1 855	50,4

Source : INSEE, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021.

IV. Synthèse des enjeux retenus et propositions

Après cet état des lieux sur Lavar et Saint-Sulpice-la-Pointe, les deux communes ont au final beaucoup de similitudes, de par les enjeux liés à leur situation géographique.

Le vieillissement de la population est un indicateur sur l'évolution démographique qui concerne les deux communes, Lavar légèrement plus que Saint-Sulpice-la-Pointe.

Afin de pallier ce phénomène, il s'agirait de maintenir la population jeune, en créant plus d'activités pour les jeunes par exemple.

« J'ai vu même dans des villages paumés il y a des skateparks par exemple, mais ici il n'y en a pas (...) les jeunes n'ont pas tous les moyens de se payer des sports comme l'escrime ou autre, mettre un skatepark ce serait merveilleux pour les jeunes, je les vois trainer dans la rue et de s'ennuyer sur des bancs ». Femme, 51 ans, Lavar.

Aussi, créer des activités permet de garder une ville vivante, dynamique et attractive. Car, rappelons-le, les deux communes étudiées présentent des prix du loyer attractifs pour ceux qui travaillent à Toulouse. L'enjeu est justement d'éviter que ces petites villes se transforment en villes dortoirs, à cause de leur position géographique proche de la métropole.

Il est à noter qu'en termes de mobilité, les deux communes se rejoignent sur beaucoup de points, et diffèrent sur d'autres.

En effet, la question de la mobilité douce reste actuellement un point faible dans les deux communes, un manque de voies piétonnes, une qualité des pistes cyclables à améliorer, et une sécurité de circulation à renforcer notamment à Lavar.

Autre aspect à travailler, et qui demeure essentiel au bon fonctionnement des infrastructures mises à disposition de la population : la communication et l'accompagnement.

« À Lavar on met à disposition des infrastructures, et après les gens s'en emparent ou pas (...) oui il y a de la com, on fait des trucs mais il n'y a pas d'accompagnement, il n'y pas de projets autour des infrastructures ». Madame Pauline Albouy Pomponne.

« Le transport à la demande ? Je ne m'en sers pas non. Je ne savais même pas que ça existait ici ». Homme, 46 ans, Saint-Sulpice-la-Pointe.

Ce point fait partie de la mise en place d'une bonne gouvernance au sein du territoire, comme cité précédemment dans la deuxième hypothèse développée dans la première partie.

« (...) Il y a plusieurs manières de faire participer les acteurs du territoire :

- *Tenir des rencontres entre les acteurs afin de suivre l'avancement des actions envisagées (élus, institutions, entrepreneurs, citoyens...) et leur réalisation.*
- *Organiser des événements et des activités afin de sensibiliser la population à la mobilité durable.*
- *Préparer la mise en œuvre d'un plan de communication de mise en place des actions entreprises* ». Hypothèse N°2, page 20.

Les trois exemples cités relatifs à la participation citoyenne relèvent de la mise en place d'une bonne gouvernance, et sont essentiels à l'efficacité et à la durabilité des actions réalisées sur le territoire.

En termes de transport collectif, améliorer le cadencement du TER à Lavaur, qui reste nettement moins pratique à Lavaur qu'à Saint-Sulpice-la-Pointe, est une nécessité pour encourager à son usage.

Le stationnement est une des principales causes de l'utilisation massive de la voiture pour les déplacements intercommunaux.

Il s'agirait de réduire le stationnement en centre-ville, pour le désengorger et l'aérer en offrant plus de place à la pratique de la marche à pied et du vélo, qui se traduit par la création d'un réseau cyclable et piéton continu, pour ainsi permettre aux usagers de l'espace public de se déplacer en toute sécurité.

Il serait intéressant par exemple de requalifier les places du centre-ville qui sont exclusivement dédiées au stationnement, en places regroupant des activités, pour créer un cœur de ville moins encombré par la présence de la voiture.

La multimodalité des gares est à retravailler également, notamment pour la qualité des pistes cyclables.

Conclusion

Cette analyse comparative sur l'état des lieux des deux communes de Saint-Sulpice-la-Pointe et de Lavaur, a permis de dresser une liste des enjeux relatifs à l'amélioration de la mobilité durable dans chaque commune.

Les deux terrains présentent au final, beaucoup de similitudes, mais aussi des différences quant à la mobilité au sein de leur territoire.

La place de la voiture reste prédominante dans les deux communes, encouragée par beaucoup de stationnement en centre-ville. Et finalement, beaucoup de place aux automobilistes, laissant peu de place aux cyclistes et aux piétons.

L'enjeu dans une ville, pour assurer une politique durable de mobilité, est de faire cohabiter les différents modes de déplacement. La diversité dans l'offre de déplacement est présente, une meilleure organisation serait nécessaire pour compléter cette cohérence territoriale.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La mobilité durable reste une démarche compliquée à mettre en place au sein d'un territoire, et encore plus dans les petites villes.

Il ne suffit pas de mettre en place des dispositifs et des aménagements pour intégrer la mobilité durable dans les habitudes, car la planification ne se résume pas à un plan d'action. Elle se travaille et se construit en amont, pendant, et en aval de la réalisation d'un plan.

Une bonne gouvernance territoriale qui implique une bonne communication, un bon accompagnement des usagers, de manière continue, est une chose essentielle pour encourager les habitants dans le changement de leurs habitudes de déplacements. La mobilité est un concept qui évolue constamment, et l'offre doit continuellement suivre cette évolution et s'y adapter, pour ainsi offrir une panoplie de choix aux usagers, des modes de déplacement divers et efficaces.

Une offre de transport qui soit à la hauteur du confort qu'offre la voiture, qui se traduirait par un gain de temps et une qualité du trajet effectué.

Le fonctionnement du système territorial reste aujourd'hui encore très centré sur l'automobile, et il est difficile de le défaire.

Un stationnement massif en centre-ville, des bus intercommunaux plus utilisés par les collégiens et lycéens que par les actifs, une circulation piétonne peu favorisée, une circulation en vélo dangereuse, un cadencement TER qui ne satisfait pas totalement les usagers... Tous ces aspects combinés laissent en effet peu de place à une mobilité propre et durable, renforcent le maintien de la voiture dans les petites villes, et confortent encore les habitants dans l'idée de la nécessité de posséder une voiture pour se déplacer sereinement en 2022.

LA BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages, articles et thèses

Baeten Guy, « *The tragedy of the highway : Empowerment, disempowerment and the politics of sustainability discourses and practices (sustainable transport and equity)* », European Planning Studies, 2000.

Barge Christophe et Solère Thierry, « *La ville de demain* », éditions recherche midi, 2014.

Beaucire Francis « *La forme des villes et le développement durable* », in Spector T., 2001.

Bertolini L., Le Clerq F. et Kapoen L., « *Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward* », Transport Policy, 2005.

Bourdages Jade et Champagne Eric, « *Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport* », VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement, 2012.

Demoli Yoann, Sorin Matéo, Villaereal Axel, « *Conversion écologique vs dépendance automobile. Une analyse des dissonances entre attitudes environnementales et usages de l'automobile auprès de ménages populaires en zone périurbaine et rurale* », Flux, 2020.

Di Salvo Magali, « *Calculs d'accessibilité : impact des spécifications du réseau routier sur les calculs d'accessibilité. Données sources méthodes* ». [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), 2006.

Dictionnaire du développement durable, collection Point de repère, les publications de l'IEPF, Edition MultiMondes, 2004.

Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés – J. Levy, M. Lussault, 2003.

Dupuy Gabriel, « *La dépendance automobile : symptômes, analyse, diagnostic, traitements* », Collection Villes, 1999.

Féré Cécile, « *Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise* », thèse de doctorat en Géographie. Université Lumière - Lyon II, 2011.

Fol Sylvie, « *La mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques* », Paris, Berlin. 2009.

Gehl Jan, « *Pour des villes à échelle humaine* », éditions écosociété, 2013.

Gudmundsson Henrik, « *Donner du sens aux concepts. La mobilité durable et les systèmes d'indicateurs dans le domaine de la politique des transports* », Revue internationale des sciences sociales, 2003.

Hasan Ali, « *Planification des déplacements et développement urbain durable en Champagne-Ardenne* », thèse de doctorat en Urbanisme et Aménagement du territoire, université de Reims Champagne-Ardenne (URCA), 2012.

Héran Frédéric, « *La remise en cause du tout automobile* », Flux, 2020.

Høyer Karl Georg, « *Sustainable mobility: the concept and its implications* », Ph.D. Thesis, Institute of Environment, Technology and Society, Roskilde University Centre, Denmark, 1999.

Huré Maxime, « *Mobilité* », dans : Romain Pasquier éd., Dictionnaire des politiques territoriales. Paris, Presses de Sciences Po, « Références », 2020.

Kaplan Daniel et Marzloff Bruno, « *Pour une mobilité plus libre et plus durable* », éditions fyp, 2008.

Lehmann Justine, « *La mobilité durable : enjeux et solutions actuelles* ». Thèse de doctorat en Droit, 2019.

Litman, Todd, « *Reinventing Transportation : Exploring the Paradigm Shift Needed to Reconcile Transportation and Sustainable Objectives* », British Columbia, Victoria Transport Policy Institute, 2003.

Orfeuil Jean-Pierre, « *Transports, pauvretés et exclusion : pouvoir bouger pour s'en sortir* », La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2004.

Tengström Emin, « *Towards Environmental Sustainability ? A Comparative Study of Danish, Dutch and Swedish Transport Policies in a European Context* », Aldershot : Ashgate, 1999.

Theys Jacques, Ménard François, « *Villes du XXI^e siècle, Quelles villes voulons-nous ? Quelles villes aurons-nous ?* », Lyon CERTU, 2001.

Sites internet

Site de l'ANCT : « Petites villes de demain : les mesures du programme septembre 2020.

Lien :

https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2020-10/20200930_pvd_offreservices.pdf

Site du Ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation – Québec- « L'aménagement et l'écomobilité : guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable ».

Lien :

https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/grands_dossiers/developpement_durable/amenagement_ecomobilite_partie_1.pdf

Site de l'INSEE : Définitions.

Lien :

[https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1644#:~:text=Le%20d%C3%A9veloppement%20durable%20est%20%C2%AB%20un,Premier%20Ministre%20norv%C3%A9gien%20\(1987\)](https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1644#:~:text=Le%20d%C3%A9veloppement%20durable%20est%20%C2%AB%20un,Premier%20Ministre%20norv%C3%A9gien%20(1987))

Site de l'INSEE : Dossier complet – commune de Lavaur.

Lien :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-81140>

Site de l'INSEE : Dossier complet – commune de Saint-Sulpice-la-Pointe.

Lien :

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-81271>

Site de la mairie de Lavaur

Lien :

<https://www.ville-lavaur.fr/>

Site de la mairie de Saint-Sulpice-la-Pointe

Lien :

<https://www.saintsulpicelapointe.fr/>

Site de l'Observatoire des Territoires : Cartographie interactive

Lien :

<https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/outils/cartographie-interactive/#c=indicator&view=map37>

Site de l'IGN : Téléchargement de données

Lien :

<https://geoservices.ign.fr/telechargement>

ANNEXES

GUIDE D'ENTRETIEN ÉLUS ET RESPONSABLES

Thème	Questions
Présentation de l' élu(e)	<ul style="list-style-type: none"> - Pouvez-vous vous présenter brièvement ? - Depuis quand occupez-vous ce poste ?
Plan vélo à venir (Lavaur)	<ul style="list-style-type: none"> - C'est la mairie qui est à l'origine de ce plan ? - Comment est venue l'idée de faire un plan vélo ? est-ce une ambition de la mairie de promouvoir une mobilité durable dans son territoire ? ou est-ce une demande des habitants ? - Pouvez-vous nous dire où en est le plan à ce jour ? Et quand est-ce qu'il sera mis en place ? - Est-ce qu'il y a eu des réunions avec les habitants pour élaborer ce plan ?
Plan de transport urbain en cours (Saint-Sulpice-la-Pointe)	<ul style="list-style-type: none"> - Pouvez-vous nous en dire plus sur ce plan, il vise à améliorer les 2 lignes déjà existantes ? vous ambitionnez de rajouter des lignes ? - Pouvez-vous nous dire où en est le plan à ce jour ? Et quand est-ce qu'il sera mis en place ? Il y a eu 3 journées de réunions et d'ateliers avec les habitants. - Qu'est-ce que cela a donné ? - Est-ce qu'ils étaient nombreux ? - Quelles étaient leurs préoccupations ? - Est-ce que vous avez parlé de mobilité douce ?
Mobilité douce	<ul style="list-style-type: none"> - Y a-t-il des projets à venir concernant la mobilité douce (rues piétonnes, pistes cyclables, installation de bornes pour voitures électriques ...) ?
Le PLU (Lavaur)	<ul style="list-style-type: none"> - Est-ce que le PLU est toujours en cours de réalisation ? - Il est prévu pour quand approximativement ?
Le programme « Petites villes de demain »	<p>La ville fait partie du programme « Petites villes de demain », qui vise à revitaliser les petites villes et à renforcer leur attractivité, et dans ce programme la mobilité est un des secteurs pris en compte.</p>

	- Où en est le projet dans la commune ?
Le transport à la demande	En plus du réseau de bus communal, il y a le TAD. - Est-ce que la TAD fonctionne plutôt bien dans la commune ? - Connaît-il un succès ?
Les habitants	- Comment procédez-vous pour sensibiliser les citoyens à la question de la mobilité durable ? - Avez-vous déjà organisé des campagnes de sensibilisation autour de cette question ? - Si oui, comment les habitants ont-ils accueilli l'idée ? Sont-ils prêts à changer leurs habitudes ?
Plans d'action	- Comment est-ce que vous procédez pour définir les enjeux que vous devez prendre en compte pour réaliser un plan d'action ? Est-ce que ce sont plutôt des enjeux territoriaux, sociaux, économiques, environnementaux ? - Est-ce qu'il y a un accompagnement des habitants en amont de la mise en place d'un dispositif ? par exemple pour l'utilisation de la voiture électrique, est-ce que vous organisez des ateliers de démonstration ? ou du vélo pour ceux qui ne sauraient pas s'en servir et qui aimeraient apprendre ? - Comment procédez-vous pour encourager les habitants à emprunter des modes de déplacement durables (Transports en commun ou modes doux) ?

QUESTIONS HABITANTS : MICROS-TROTTOIRS

- Quel âge avez-vous / Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?
- Dans quelle commune habitez-vous et dans quelle commune travaillez-vous ?
- Quel moyen de transport utilisez-vous pour vous rendre au travail ?
- À quelle fréquence prenez-vous les transports en commun ?
- Êtes-vous satisfait de l'offre de transport existante ?
- Pratiquez-vous le vélo ? Etes-vous satisfait du réseau cyclable présent dans la commune ?

Nombre de validations en montées – Lavaur

		705	709	710	765
Sept 20 - Août 21	Septembre	3879	1402	1533	4046
	Octobre	2806	1187	975	2913
	Novembre	3985	932	1419	4099
	Décembre	2936	899	966	3014
	Janvier	4117	1069	1315	4021
	Février	2429	880	688	2357
	Mars	4620	1352	1577	4662
	Avril	1008	625	221	951
	Mai	2659	1051	1083	2935
	Juin	2527	971	974	2613
	Juillet	797	527	53	828
	Août	552	397	16	481

Source : Nombre de validations en descentes et en montées sur la période 2020/2021, société publique locale de la mobilité tarnaise (SPL d'un point à l'autre).

Nombre de validations en descentes – Lavaur

		705	709	710	Le 20h	765
Sept 20 - Août 21	Septembre	3614	1512	1833	2	4165
	Octobre	2677	1238	1211		3035
	Novembre	3626	990	1808		4037
	Décembre	2718	863	1239		3097
	Janvier	3746	1117	1674		4090
	Février	2234	925	877		2487
	Mars	4176	1378	2074		4576
	Avril	977	638	251		973
	Mai	2562	1064	1329	3	2875
	Juin	2320	981	1177	1	2656
	Juillet	779	494	64		829
	Août	547	401	15		513

Source : Nombre de validations en descentes et en montées sur la période 2020/2021, société publique locale de la mobilité tarnaise (SPL d'un point à l'autre).

Nombre de validations en montées – Saint-Sulpice-la-Pointe

		702	709	717	765
Sept 20 - Août 21	Septembre	1050	3080	144	2389
	Octobre	838	2512	154	1882
	Novembre	837	2247	119	2574
	Décembre	733	1687	139	1902
	Janvier	967	2225	135	2522
	Février	769	1703	165	1582
	Mars	1135	2744	170	2852
	Avril	438	1102	124	686
	Mai	964	2027	175	1664
	Juin	1112	1924	163	1552
	Juillet	316	843	94	490
	Août	232	748	136	284

Source : Nombre de validations en descentes et en montées sur la période 2020/2021, société publique locale de la mobilité tarnaise (SPL d'un point à l'autre).

Nombre de validations en descentes – Saint-Sulpice-la-Pointe

		702	709	717	Le 20h00	765
Sept 20 - Août 21	Septembre	2031	3070	146	5	2406
	Octobre	1557	2531	137		1897
	Novembre	1709	2200	158		2528
	Décembre	1357	1650	164		1852
	Janvier	1730	2254	171		2485
	Février	1399	1614	185		1517
	Mars	2140	2692	184	1	2859
	Avril	722	1122	135		718
	Mai	1776	2043	139	5	1721
	Juin	2089	1984	197	3	1646
	Juillet	698	853	80		521
	Août	422	703	107		289

Source : Nombre de validations en descentes et en montées sur la période 2020/2021, société publique locale de la mobilité tarnaise (SPL d'un point à l'autre).