



CR du comité de pilotage

« Mobilité tout au long de la vie en Midi-Quercy » Présentation du diagnostic

23 septembre 2009 – Nègrepelisse

Le 1^{er} comité de pilotage avait acté la réalisation d'un diagnostic et le recrutement d'un stagiaire de 3^{ème} cycle pour mener à bien cette mission.

Travailler sur la mobilité implique en effet de connaître la situation locale et les modes de transports existants et utilisés en Pays MQ.

En ouverture de cette présentation, M. Cambon rappelle que le diagnostic mobilité fait largement écho au lancement du Plan Climat Energie Territoire (PCET) lancé le 15 septembre dernier. En effet, les transports représentent, avec l'agriculture, les deux principaux postes d'émissions de gaz à effet de serre sur le territoire du pays Midi-Quercy.

Rappelons que les bénéfices de ce type de démarche sont d'ordre environnementaux (réduction des GES) et sociaux (insertion sociale et économique des individus – santé publique...).

Par ailleurs, la mobilité est une thématique transversale à l'ensemble des politiques territoriales (énergie / emploi / habitat / tourisme (tourisme durable) / culture (accès pour tous)....).

Présents

M. Cambon – Président du PMQ	Mme Moulis – Directrice « Les amis du Terroir »
Mle Padie – Diagnostic mobilité/ PMQ	M Latour – DDEA 82
Me Artous – Animatrice RSP Caylus - CCQRGA	M. Birlinger – Chargée de mission énergie/PMQ
Me Levavasseur – Adjointe/Albias	M. Albert – Responsable adjoint Service des transports CG 82
Me Martin – élue/St Etienne de Tulmont	Me Beutes voiro – conseillère municipale Nègrepelisse
M. Thiercelin – CDD PMQ	Me Roland – CG82 (développement local)
M. Soulié – animateur communauté de communes QC	Mme Barbosa – EREF CCTVA
M. Donne Rodolphe – Conseil en énergie partagé/PMQ	M. Pezous – Maire de La Salvetat Belmontet
M. Moitie – Elu CCI 82	Me BAK – PMQ
M. Breure-Montagne – Diagnostic PCET/PMQ	

Excusés

M. Malvy – Président du Conseil Régional / / M. Albert – Président communauté de communes QV / M. Picaronie – Directeur communauté de communes QRGGA / Mme Cuila – Responsable du pôle social de Nègrepelisse / M. Tschocke – élu/Bruniquel / M. Darbois – Directeur du PMQ / Me Loiseau – CDD PMQ / M. David – ADEME

1 - Présentation du diagnostic / Florence PADIE

Florence PADIE, en charge du diagnostic « Mobilité » présente une version synthétique du travail réalisé au cours des 3 derniers mois (juillet – août – septembre 2009).

Le document complet et finalisé sera disponible sous format papier dans les locaux du syndicat mixte du PMQ. Ce diagnostic sera également prochainement téléchargeable sur le site du Pays Midi-Quercy

Le power point projeté est joint sous format papier à ce compte-rendu.

Sommaire :

- Approche par l'offre en mobilité en PMQ (partie 1)
 - Approche par publics et besoins en PMQ (partie 2)
 - Préconisations (partie 3)
-

Quelques remarques complétant les diapositives :

- Diapo 1: Cf document joint
- Diapo 2: Cf document joint
- Diapo 3: Cf document joint

- Diapo 4: La voiture individuelle

La voiture individuelle est le mode de transport largement dominant en Pays MQ. Les chiffres des taux de motorisation des ménages du territoire sont en effet plus importants que les chiffres nationaux, régionaux et même départementaux.

Il existe cependant des disparités assez importantes entre communautés de communes (sur-motorisation plus importante encore en TVA et en QV que sur le reste du territoire).

L'augmentation de l'utilisation de la voiture s'explique en partie par l'augmentation de la population sur le territoire mais n'explique pas tout (le nombre de ménages détenant au moins 2 voitures augmente lui aussi de manière très significative en 1999 et 2006 : + 28% de ménages multi motorisés).

Handicaps : Autosolisme et dépendance automobile, accidentologie, stationnement.

Atouts : Des pratiques émergentes de covoiturage.
--

Menaces : Une mobilité peu durable en cas de crise énergétique.
--

Opportunités : Réflexion collective dans le cadre du Plan Climat.
--

- Diapo 5 : les bus

Les lignes scolaires, gérées par le Conseil Général sont très efficaces sur le département.

En ce qui concerne les lignes régulières, le constat est beaucoup plus mitigé : il est difficile d'obtenir des informations fiables et à jour, ce qui contribue à la désaffection du service.

Handicaps : Communication insuffisante et inefficace.
--

Atouts : Des habitants en demande de lignes régulières.
--

Menaces : Fermeture des lignes de bus régulières au compte goutte.

Opportunités : Choix collectif d'améliorer et de renforcer les lignes de bus.
--

- Diapo 6 : l'intermodalité (intermodalité = le fait d'utiliser plusieurs moyens de transports au cours d'un même déplacement).

Il est difficile de faire appel à l'intermodalité sur le territoire. Celle-ci est très peu prise en compte dans le maillage actuel (les bus ne s'arrêtant pas systématiquement dans les gares du territoire).

Certains axes sont néanmoins efficaces (car quadrillés par des lignes régulières), notamment entre Montauban et Caussade.

- Diapo 7: TAD (Transport à la demande) – le TAD est un service de transport public qui ne fonctionne que lorsqu'une réservation a été enregistrée. C'est une solution souvent utilisée dans les territoires

périurbains et ruraux, où la demande de transport est souvent diffuse et où les lignes régulières "classiques" sont peu efficaces. La plupart du temps, les destinations et les heures proposées sont fixées à l'avance et les itinéraires dépendent des réservations : les usagers sont ainsi pris en charge à leur domicile. Le transport à la demande est généralement conçu, défini et géré par une collectivité locale (communauté d'agglomération, communauté de communes après un transfert de compétence). L'exécution du service est ensuite confiée à des transporteurs ou des taxiteurs suite à un appel d'offres

M. Pezous, Maire de La Salvetat Belmontet, précise que l'étude à venir sur la mise en place d'un éventuel TAD englobera également les autres moyens de transport. La réflexion au sein de la communauté de communes fait suite au contexte actuel du Grenelle de l'environnement, du développement durable et de l'augmentation du prix des carburants.

Eléonore Artous précise qu'il est difficile d'associer les usagers à l'évaluation du système et à la définition des besoins (difficulté pour la communauté de communes QRGa d'obtenir des réponses au questionnaire d'évaluation).

Handicaps : Communication.

Atouts : Mode de transport apprécié par les personnes âgées.

Menaces : Sous-utilisation du TAD.

Opportunités : Réévaluer le TAD avec les usagers.
--

- Diapo 8: Desserte ferroviaire

Handicaps : Une alternative peu reconnue pour les flux pendulaires.
--

Atouts : Un trafic de voyageurs croissant.

Menaces : Fermeture de certaines lignes.

Opportunités : Plan rail et réflexions sur l'intermodalité en gare.
--

Les grandes lignes de type « Corail » (ex : Palito) sont les plus menacées actuellement. Dans un même temps, les lignes TER se développent (politique régionale)

- Diapo 9 : les modes doux (l'utilisateur qui utilise un mode doux (vélo, marche...) produit lui-même l'énergie qui lui permet de se déplacer. Les modes doux n'émettent donc pas de GES)

Il a été rappelé que la sécurisation des itinéraires et des aménagements est une priorité indispensable d'une politique en faveur des modes doux.

La poursuite de l'étalement urbain empêche toute mise en place cohérente de modes doux.

Un **rappel à la loi** a été fait: Article 20 de la loi LAURE (« loi sur l'air ») du 30 décembre 1996 : Cette Loi impose à la ville qui rénove ou crée une voirie de créer à cette occasion des aménagements cyclables.

Handicaps : Aménagements insuffisants et discontinus.
--

Atouts : Projets d'écomobilité scolaire.

Menaces : Poursuite de l'étalement urbain.

Opportunités : Aménagements des centres-bourgs et développement du tourisme vert.
--

- Diapo 10 : Cf document joint

- Diapo 11 & 12: déplacements domicile-travail

Une dépendance moindre pour les communautés de communes QC, et plus encore QRGa, vis-à-vis du pôle d'emploi montalbanais (explications : en Quercy caussadais, Caussade représente un pôle d'emploi rural / en QRGa, une part importante de la population est composée d'actifs en profession libérale, artisans, agriculteurs...)

Handicaps : Des déplacements domicile travail qui se font majoritairement en voiture.
--

Atouts : Des pratiques de covoiturage émergentes.
--

Menaces : Hausse du coût des carburants + Taxe Carbone pour les ménages multimotorisés en double activité.

Opportunités : Mise en place d'un système de covoiturage.
--

- Diapo 13 : des jeunes en demande de mobilité

L'enquête « un bus pour tous » a été menée auprès de 180 élèves et peut donc être considérée comme représentative.

Il faut noter que depuis peu, certains organisateurs de manifestations culturelles et de loisirs intègrent la mise en place de navette pour faciliter l'accès aux festivals du territoire (ex : « Eco-festival » organisé par l'association Citrus)

Handicaps : Problèmes d'accès à la culture et aux loisirs.

Atouts : Des jeunes en demande de mobilité.

Menaces : Culture de la motorisation précoce.

Opportunités : Transports collectifs performants.

- Diapo 14 : les personnes en insertion

A ce jour, il n'existe pas de système de location de véhicules pour les personnes en insertion

Handicaps : Un frein qui subsiste pour le retour à l'emploi.

Atouts : Des actions déjà existantes.

Menaces : Des captifs de la mobilité.

Opportunités : La plateforme mobilité associative.

- Diapo 15 : les personnes âgées

Le vieillissement de la population est une tendance structurelle de la société. → C'est un enjeu majeur pour les territoires, surtout ruraux.

Handicaps : Confusion entre taxi et TAD.

Atouts : Personnes âgées qui apprécient le TAD.

Menaces : Isolement.

Opportunités : Développer le recours aux services à domicile.

- Diapo 16 : enquête mobilité en Pays MQ

Cette enquête n'avait pas vocation à représenter le territoire. Elle confirme néanmoins certaines pistes de réflexion : problèmes de communication, méconnaissance de l'existant, demande d'alternatives en matière de déplacement.

- Diapo 17

Cf document joint

- Diapo 18

Cf document joint et point 3

- Diapo 19

Cf document joint et point 3

- Diapo 20

Cf document joint et point 3

2 – QUESTIONS / DEBATS :

M. Thiercelin rappelle l'absolue nécessité de réaliser des itinéraires sécurisés et continus pour inciter à l'usage de la bicyclette. En parallèle, des aménagements de stationnement (garage à vélo) doivent être installés à l'approche des commerces et des lieux publics. La sensibilisation est essentielle pour initier aux enjeux des modes doux et à l'urgence de la situation.

Mme Martin complète la réflexion en précisant que les outils d'urbanisme et la loi SRU sont efficaces et rappellent l'obligation légale du maître d'ouvrage. Les itinéraires continus sont incontournables, il faut donc lutter contre le diffus et améliorer l'accessibilité en centre-bourg pour tous (vélo, piéton, PMR...)

Mme Beutes-Voirol et M. Cambon, souhaitent communiquer la liste des services et livraisons à domicile qui peuvent éviter tout déplacement superflu. Cette liste pourrait être mise en lien sur le site de la commune de Nègrepelisse.

Mme Beutes-Voirol précise que de plus en plus d'habitants de la commune utilisent le vélo comme mode de transport, sans doute en partie grâce à la sensibilisation faite dans le cadre du vélo-collège.

- M. Moitie remarque que les acteurs économiques privés (entreprises) n'ont pas été interrogés lors de ce diagnostic et qu'il sera nécessaire de penser à intégrer les entreprises aux futures démarches. En effet, les entreprises sont un acteur majeur du covoiturage. Les collectivités territoriales doivent apporter de l'information aux entreprises.

Néanmoins, M. Moitie précise que 86% des entreprises du département sont composées de moins de 2 salariés (ce qui signifie pas de CE, peu, voire pas de temps à consacrer à cette problématique, pas de Plan de Déplacement Entreprise (PDE) envisageable).

De plus, les communes du territoire sont très petites ce qui rend particulièrement difficile la mise en place d'équipements spécifiques (frein financier).

Mme Moulis présente son association (« les amis du terroir ») qui travaille depuis quelques années sur la thématique de la mobilité. Elle se propose de travailler en partenariat avec le PMQ, notamment sur le co-voiturage.

M. Albert, confirme les lacunes des lignes régulières sur l'ensemble du département. Le CG est conscient de la situation et souhaite améliorer l'amélioration du service (notamment via une évaluation du service)

La mise en ligne des horaires des bus est relativement récente. Le problème d'erreurs est identifié et est en cours de traitement.

M. Cambon insiste sur la nécessité de faire prendre conscience aux habitants qu'ils doivent limiter leurs déplacements motorisés quand c'est possible (ex : sensibiliser à l'impossibilité de réaliser des parkings devant tous les établissements scolaires qui risquent d'avoir un usage unique et faible : dépôt et récupération des enfants).

Eléonore Artous évoque un exemple de la communauté de communes QRGA qui a testé ultérieurement la mise en place un transport collectif pour les clubs de sport le mercredi après-midi. Ce dernier a bien démarré mais a été peu à peu déserté par les jeunes malgré un tarif attractif (2€ l'A/R).

Enfin, Mme Roland confirme qu'il faut faire comprendre aux usagers que tout ne peut pas être porté par le service public, que tout n'est pas possible. Il y a parfois inadéquation totale entre les désirs des habitants et les réalités de l'habitat et des modes de vie actuelle (un bus ne peut pas faire un détour de plusieurs km pour un enfant).

3 – PRECONISATIONS :

En conclusion, M. Cambon souhaite que certaines préconisations, assez simples à mettre en œuvre, soient testées par le Pays Midi-Quercy, la commune de Nègrepelisse et avec le soutien du Conseil Général.

- Il s'agit donc d'instaurer de la concertation autour des lignes régulières avec les partenaires concernés → Collaboration et concertation avec le Conseil Général (M. Albert/service transport) en vu de l'amélioration de la qualité du service et de l'information à des fins d'optimisation du service aux usagers (communication d'une information fiable en ce qui concerne les horaires et trajets de bus).

- Réalisation d'une fiche, par communauté de communes, récapitulative de toutes les informations relatives aux modes de transports existants. Ce document doit être facilement mis à la disposition des usagers potentiels.

Les mairies sont des lieux ressources pour les administrés, c'est donc là qu'il faut déposer l'information relative aux transports du territoire (« point d'info-mobilité »).

La lisibilité et l'attractivité des documents existants doivent d'ailleurs être améliorées.

- Communication, sur le site de la ville de Nègrepelisse, de la liste des services et livraisons à domicile qui peuvent éviter tout déplacement superflu.

- Poursuivre, ou démarrer, l'évaluation des TAD des communautés de communes concernées (QRGA et QC). En effet, ces dernières souhaitent améliorer et faire évoluer leur TAD. Il est nécessaire pour cela de lancer une étude de besoins approfondie en concertation avec la population :

- auprès des personnes âgées, principales utilisatrices du TAD,
 - auprès d'un public plus large (l'image du TAD doit sans doute être modifiée pour l'ouvrir à d'autres usagers. *Lorsque le transport à la demande a été créé, voici plus de 20 ans, il était surtout destiné à la desserte des marchés en milieu rural pour les personnes âgées. Aujourd'hui, le transport à la demande est préconisé pour un large public et pour de nombreux motifs de déplacements : loisirs, études, démarches administratives, courses...*)

Au vu des difficultés remontées par les communautés de communes pour obtenir des réponses de la part de la population, il est conseillé d'utiliser les relais, réseaux et partenaires du territoire (service à domicile, établissements scolaires...) pour diffuser le questionnaire. Le recrutement d'un stagiaire sur cette mission d'analyse de besoins peut également être envisagé.

- Impulser des actions autour du covoiturage, en partenariat avec l'association « les amis du terroir », impliquée dans la thématique et déjà en relation avec le Pays ruthénois à ce sujet.

- Sensibiliser les organisateurs de manifestations se déroulant sur le Pays Midi-Quercy à intégrer systématiquement l'accessibilité du lieu (navettes, horaires...) pour tous.

- Le Pays MQ est invité à participer au comité de pilotage organisé par la mairie de Caussade au sujet de l'aménagement du parking de la gare.

La thématique de la mobilité est centrale dans le PCET (Plan Climat Energie Territoire) et sera donc probablement au cœur des ateliers de travail qui seront mis en place prochainement et qui permettront de prolonger la réflexion et d'avancer sur la mise en place d'actions plus concrètes.