



SYNDICAT MIXTE DU PAYS MIDI-QUERCY



Mise en place du comité de pilotage

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

25 mars 2009 – Nègrepelisse

Ce premier comité de pilotage avait pour but

- De mettre les acteurs en présence,
- De cadrer la mobilité dans l'agenda 21 local et le plan climat territorial,
- De présenter les actions locales existantes,
- De déterminer la marche à suivre pour élaborer un plan global de déplacement en PMQ, en lien également avec les territoires périphériques au Pays, les itinéraires ne s'arrêtant pas aux limites administratives,

Les échanges sur le mode opératoire du diagnostic et de l'élaboration de l'état des lieux des mobilités dans le territoire du PMQ qui sera réalisé par un étudiant stagiaire, a révélé – s'il en était besoin - la complexité de la problématique de la mobilité.

Il ressort de la rencontre entre les partenaires que l'Etat sera particulièrement présent à nos côtés. D'une part, par l'accompagnement agréable et efficace d'Emanuel DAVID de l'ADEME ; d'autre part, par l'accompagnement en amont de nos comités de pilotage par le bureau de l'aménagement durable du territoire de la délégation territoriale d'aménagement de Caussade de la DDEA.

Nous avons regretté l'absence de Mme DEJEAN-SERVIÈRES de l'ARPE (agence régionale pour l'environnement), retardée par son train et qui n'a pu – pour cette raison - être présente à la réunion.

Présents	
M. Cambon – Président du PMQ	M Latour – DDEA 82
M. Darbois – Directeur du PMQ	M. Laporte – DTA de Caussade
- Me Cuila – Responsable du pôle social de Nègrepelisse	M. Guilbert – CG 82 (bureau modes déplacements)
M Masseglia – Communauté de communes QC	Me Beaudes voirol – conseillère municipale Nègrepelisse
Me Levavasseur – Adjointe/Albias	Me Roland – CG82 (développement local)
M. Tschocke – élu/Bruniquel	Me Issaulan – conseillère municipale Bruniquel
Me Martin – élue/St Etienne de Tulmont	Mme Maire – CCI 82
Me Loiseau – CDD PMQ	Me Verdié – PIJ CC TVA
M. Thiercelin – CDD PMQ	M. Vanden Abeele – animateur SIG – CC TVA
M. Soulié – animateur communauté de communes QC	M. David – ADEME
	Me BAK – PMQ

Excusés
M. Malvy – Président du Conseil Régional / M. Manric – Conseil Régional / Me Leroux – Directrice communauté de communes TVA / M. Picaronie – Directeur communauté de communes ORGA / Me Bossuyt – membre du CDD Pays MQ / Mme Dejean-Servières - ARPE

12, Rue Marcelin Viguié – BP 82
82800 NEGREPELISSE
Tél : 05 63 24 60 64
Fax: 05 63 24 60 65
pays.midi.quercy@info82.com
www.midi-quercy.fr



Evactions à l'état pur
Escapadas a estat pur

1 - Présentation de la thématique

Ce comité de pilotage a été impulsé par la volonté de répondre aux exigences actuelles de développement durable. Il fait écho aux démarches « Agenda 21 » et « Plan Climat Energie Territoire » dans lesquelles le Pays vient de se lancer et qui permettront de définir une stratégie durable du territoire grâce à un plan d'actions adaptées. Le Pays souhaite donc réfléchir parallèlement à un schéma de mobilité en PMQ pour améliorer les déplacements afin de garantir l'accès aux services à tous mais aussi maintenir l'attractivité du territoire.

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

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

C'est une réflexion qui est déjà en cours car des actions sont d'ores et déjà ciblées dans la nouvelle convention territoriale de Pays (2008-13):

- Favoriser l'accès à la culture des jeunes et des publics en difficulté par la mise en place de transports adaptés (Mesure 2)
- Le développement de modes de transport alternatifs à la voiture particulière (Mesure 4)
- Soutenir les initiatives en faveur d'équipements et d'aménagements favorisant les mobilités douces et l'inter-modalité. (Mesure 5)
- Elaborer un schéma de mobilité tout au long de la vie en PMQ (Mesure 6)

Dans le cadre du programme Leader, une fiche action est également consacrée à l'optimisation des déplacements en Pays Midi-Quercy.

C'est aussi l'une des 3 priorités majeures pour la Région MP : « *Pour la période 2008_13, les projets soutenus par la région dans le cadre de ses politiques territoriales devront s'inscrire dans les démarches d'intermodalité en soutenant l'aménagement ou l'extension des parkings liés aux gares ainsi que les projets d'intermodalité et leur complémentarité avec les modes doux et la voiture particulière* ».

Particularités régionales et locales :

Selon les projections tendanciennes de l'INSEE, le dynamisme démographique favorable de la région constaté depuis 1990 devrait se poursuivre (+16% entre 2000 et 2030), essentiellement au profit de l'aire urbaine toulousaine.

Faible densité et dispersion de l'habitat privilégient les déplacements en voiture. Cet étalement urbain peut rendre difficile, voire impossible, un transport collectif attractif (trop onéreux). Des modes d'habitat plus denses et des modes de déplacements doux et alternatifs sont donc à favoriser.

Les éléments dont nous disposons (et notamment l'étude INSEE de septembre 2008, commanditée par l'ADEFPAT dans le cadre de fonds LEADER +, sur les déplacements domicile/travail) nous permettent de savoir que le territoire est sous l'influence du pôle urbain de Montauban, principal pourvoyeur d'emploi, avec des pôles intermédiaires (majorité des déplacements domicile-travail).

Les navettes domicile/travail en Pays Midi-Quercy:

- 1/3 des navettes à destination de la CA de Montauban
- Liens importants entre le Pays Midi-Quercy et la CA du Grand Toulouse (500 mouvements)
- En interne au Pays, les principaux mouvements sont enregistrés sur l'axe CC TVA / CC QC (600 mouvements) puis sur l'axe CC QRG / CC QC (240 mouvements).

En interne les mouvements convergent vers Nègrepelisse et Caussade. En externe, les mouvements convergent vers Montauban.

- Communes où les mouvements sont les plus intenses :

Caussade, Caylus, Monteils (attractives pour l'emploi) et Albi et Montpezat de Quercy

Un navetteur sur 2 effectue moins de 16 km pour se rendre sur son lieu de travail.

En 5 ans (1999 à 2004), le déficit en emploi du territoire s'est accentué. On a constaté également une forte intensification des navettes, surtout avec l'extérieur du Pays.

Ensemble des mouvements (interne et externe) : + 41%

Mouvements avec l'extérieur du Pays : + 48%

En 1999 : 70% des actifs résidents du Pays se rendaient au travail en voiture et parmi ceux travaillant dans une autre commune que leur lieu de résidence, plus de 90% des actifs du Pays travaillant dans une autre commune que leur lieu de résidence utilisaient leur voiture.

Les flux sont significatifs sur certains axes, et majoritairement à destination de Montauban.

L'importance du rail et des gares, nécessaires à la mise en place de l'intermodalité, a été rappelée. De même que l'obligation de dépasser les limites administratives du territoire. Le maillage fer/route est essentiel au développement d'une vraie alternative : ne pas être obligé de prendre sa voiture.

Toutefois, la liberté du choix est essentielle. On ne peut imposer à un individu un mode de transport. Néanmoins, on doit lui fournir des alternatives et proposer de vrais choix.

La prévention routière a également été abordée. Le département du Tarn&Garonne est un mauvais élève en matière de mortalité sur la route, l'accidentologie repérée en 82 doit donc être un préalable à la réflexion.

2 - Définition de la méthodologie & des enjeux :

L'objectif de ce comité de pilotage est de mettre en place une démarche participative pour l'appropriation de la démarche par tous, définir les problématiques et les objectifs collectivement, structurer un réseau de partenaires, amener l'ensemble des partenaires au même niveau de connaissances.

La mise en place du schéma de mobilité doit permettre aux collectivités de mieux connaître les pratiques de mobilité et les besoins à satisfaire, les atouts et faiblesses des modes de transport existants mais aussi de mesurer la réalité des pratiques en matière de transport et la connaissance de ce qui existe déjà sur le territoire.

L'information est essentielle. La population est parfois mal informée de ce qui est en place sur un territoire (en terme de transports mais aussi de services de proximité permettant d'éviter certains déplacements).

Pour mettre en place une politique de transport répondant aux besoins de déplacements, deux techniques sont possibles :

Expérimentation et adaptation en fonction des pratiques observées

Ou

Diagnostic avec analyse des besoins avant mise en place du service.

Ces deux méthodes seront donc utilisées sur le territoire du Pays puisque des initiatives ont déjà été lancées et qu'un diagnostic va être réalisé (recrutement d'un stagiaire en cours).

Travailler sur la mobilité implique en effet de connaître la situation locale.

Il est donc nécessaire d'obtenir un état des lieux assez précis et exhaustif de la situation et des modes de transports existants et utilisés en Pays MQ. Le diagnostic identifiera aussi les pôles générateurs de déplacements et devrait permettre de connaître les besoins et priorités du territoire.

Il est essentiel d'obtenir une vision prospective afin de mettre en place une politique de transport pérenne, tout en répondant aux besoins d'ores et déjà existants. A ce propos, l'INSEE proposera en juin des « portraits de territoire ».

L'étude des flux devra permettre les aménagements du territoire futurs. L'objectif est bien de mettre en place à destination des élus des outils d'aide à la décision et d'aide à l'élaboration des documents d'urbanisme. Le schéma de mobilité est un outil d'aménagement.

A l'issue du diagnostic, des pistes d'actions pourront alors être proposées puis mis en œuvre (élaboration du programme d'actions).

Néanmoins, des actions peuvent être mises en place avant les résultats de l'état des lieux.

CF cahier des charges pour l'élaboration du diagnostic.

Un groupe de suivi du stagiaire sera mis en place.

3 - Les initiatives locales :

→ Présentation du projet de voie verte le long de la D115.

Projet de voie cyclable et équestre, de Montauban à Montricoux, avec présence de haies vives champêtres pour séparer les usages (vélo, cheval, voiture). Etude de faisabilité actée.

→ Mise en place du véloroute de l'Aveyron, de Montauban à Laguépie.

Il s'agit d'un itinéraire qui utilise les voies existantes. Le choix s'est porté sur les voies les plus tranquilles. Ce véloroute existe depuis 1 an. La fréquentation n'est pas mesurée à ce jour. Des itinéraires ont été distribués via les offices de tourisme. L'information devrait être développée)

→ Le vélobus de la communauté de communes Terrasses et Vallée de l'Aveyron

Démarche participative et expérimentale mise en place par un groupe de travail en 2007, sur les communes de Bioule et Négrepelisse, à l'attention des collégiens. 3 parcours de 2km à 2,5 km ont été validés, il travaille à la mise en sécurité de ces parcours notamment avec le Conseil Général. Le groupe de travail se compose d'élus, des chefs d'établissement, des associations cyclistes, de techniciens, de l'aide du système d'information géographique et de rares parents. Le point bloquant est aujourd'hui l'absence de parents accompagnateurs.

→ Le pédibus exemplaire de Saint Etienne de Tulmont

Il a été initié en 2008 par la CC TVA, dans le cadre de la semaine européenne du développement durable. Le ramassage des enfants des écoles primaires et de l'école maternelle se fait à pied, sur quelques centaines de mètres dans un rayon de 1 km autour des écoles. Présentation des résultats du questionnaire effectuée le 10 mars 2009 (60% des familles ayant répondu positivement au questionnaire). L'étape de recherche de parents accompagnateurs est en cours.

→ Le TAD (Transport A la Demande) de la communauté de communes Quercy Caussadais

Il fonctionne avec une délégation de compétence depuis 10 ans, le lundi (marché) et le mercredi. Il concerne environ 50 personnes par mois pour un kilométrage effectué de 1000 km, surtout des personnes âgées pour l'accès aux soins et au marché. Le coût du service est déficitaire et est compensé par le Conseil Général et la Région (En 2008, le déficit était de 18000 euros). Peu de communication a été mise en place ces dernières années. Une amélioration du service (lignes, horaires, ...) est sans doute nécessaire (réflexion à mener au sein du schéma de mobilité).

→ Le TAD de la communauté de communes Quercy Rouergue et Gorges de l'Aveyron

Il s'agit d'un service de la communauté de communes qui dessert les 15 communes du territoire. Il a été mis en en 2003 et confié à 2 transporteurs. C'est un service ouvert à tous. Objectif : Se déplacer d'une commune à l'autre mais aussi à Caussade et Villefranche de Rouergue. Les trajets et horaires sont fixes. Il faut prévenir le transporteur au moins 24 heures avant le déplacement projeté. Celui-ci vient vous chercher et vous ramène à domicile.

En 2008, 926 personnes ont utilisé le TAD. Les trajets intra-communautaires coûtent 2€ l'aller simple et 3€ l'aller retour par personne. En 2007, la communauté de communes a payé un total de 9420 € pour ce service. Le Département et la Région participent financièrement à ce service. Afin de développer et d'améliorer le dispositif, une enquête ménage est en cours via le journal intercommunal et les relais de services publics.

→ Intervention de Mme CUILA, directrice du Centre Médico-social : la mobilité est un élément majeur dans l'insertion sociale des individus et l'accèsion à l'emploi. Sur le secteur géographique concerné, on compte 800 à 900 bénéficiaires du RMI dont 30 % sont employables. Dans les 70% restants, la moitié est freinée par le manque de mobilité. Une précédente expérience de co-voiturage avec l'association « Anti-statique » n'a pas fonctionné (il faudrait savoir pourquoi). Au niveau du public « jeunes », il existe un service de prévention spécialisé « ça roule scooter » pour 1 euros par jour. Il existe aussi des actions d'aide aux permis dans le cadre de la mise en œuvre d'un projet professionnel. En 2009, un garage associatif devrait voir le jour pour permettre aux personnes en difficultés d'entretenir leur véhicule à moindre coût, voire d'entretenir eux-mêmes leur voiture (projet inscrit dans le Programme Départemental d'Insertion du Conseil Général).

L'objectif du schéma de mobilité n'est pas de faire de la surenchère en matière de transport. Il peut aussi permettre de limiter certains déplacements, non forcément nécessaires mais réalisés par méconnaissance de ce qui existe sur le territoire.

Les problématiques de mobilité sont étroitement liées à celles d'aménagement du territoire : l'aménagement durable du territoire passe notamment par la gestion territoriale de l'habitat et la priorisation et la hiérarchisation des voiries. La DDEA est à nos côtés dans cette mission et rappelle que l'exemplarité des actions mises en œuvre sera un des principales ressources en matière de communication, de sensibilisation et de valorisation.

L'étude devrait démarrer en mai pour un rendu en septembre, occasion de réunir le prochain comité de pilotage.