

Conseil Général de Tarn-et-Garonne – Schéma des Mobilités

## Compte-rendu de l'atelier de concertation du bassin Quercy – Aveyron

Salle des fêtes de Nègrepelisse – 18 septembre 2012

### Historique

Version	Auteur	Modification
04/10/2012	Jérémy Amiot	Création

### Sommaire

1. Contexte .....	2
2. Éléments issus des échanges .....	3
3. Résultats du « vote coloré » .....	4

### Participants

Participant	Organisme
Stéphanie Djebli	EREF CC Quercy Caussadais
Sarah Bonnet	PLIE Pays Midi Quercy
Elodie Nespoulous	Mutualité Sociale Agricole M.P.N.
Gerard Thiercelin	CDD Pays Midi Quercy
Alexandra Belveze	Parent d'élève
Célestin Parvis	Ville de Nègrepelisse
Serge Mercier	Ville de Nègrepelisse
Fabienne Moulis	Association des Amis du Terroir
Nathalie Grosborne	CPIE Pays Midi Quercy
Sandrine Bak	Pays Midi Quercy
Sonia Barbosa	EREF CC Terrasses et Vallée de l'Aveyron
Maurice Albenque	Association des Paralysés de France
Jacques Cammas	Ville de Montpezat de Quercy
Pierre Coyaud	Chargé de mission, ADE 82
Pierre Lang	Directeur de projet, Iter
Malika Mazouz	Chef de projet, Iter
Jérémy Amiot	Chargé d'études, Iter



coopérative  
de conseil en mobilité

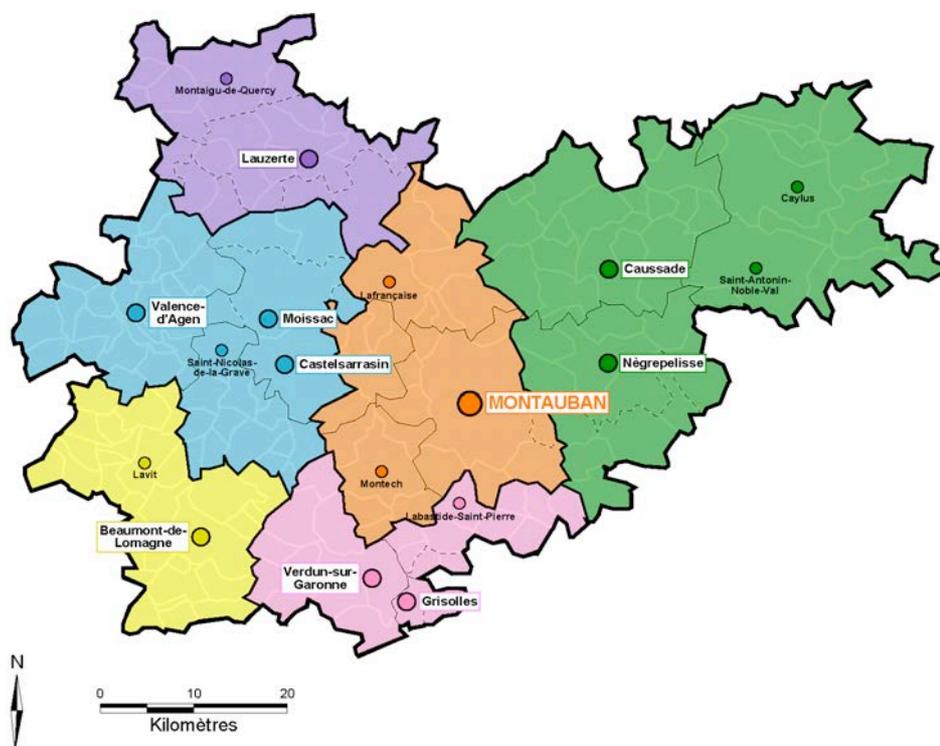
24 boulevard Riquet  
31 000 Toulouse  
T / 05 62 73 53 93  
F / 05 62 73 53 99  
www.iternet.org  
iter@iternet.org

18/20 rue Claude Tillier  
75 012 Paris  
T / 01 43 72 10 09  
F / 01 43 70 67 60  
www.iternet.org  
iter.paris@iternet.org

## 1. Contexte

Dans le cadre de l'élaboration de son Schéma des Mobilités, le Conseil Général de Tarn-et-Garonne a souhaité organiser un atelier de concertation au sein de chacun des six bassins de mobilité préalablement identifiés au cours de l'analyse du territoire départemental (voir carte ci-dessous) :

- Le bassin Montalbanais ;
- Le bassin Castelsarrasin – Moissac – Valence-d'Agen ;
- Le bassin Sud Métropolitain ;
- Le bassin Quercy – Pays de Serres ;
- Le bassin Gascogne – Lomagne ;
- Le bassin Quercy – Aveyron.



Chacun des six ateliers vise ainsi à faire ressortir les besoins de mobilité de chaque bassin, de façon à prendre en compte la diversité des territoires. Il s'agissait également d'identifier les besoins de déplacements des différents publics, leurs attentes ainsi que les solutions mises en œuvre et leur pertinence.

Le déroulement de chaque atelier était organisé en trois temps :

- Un partage du diagnostic des mobilités à l'échelle du bassin ;
- Une réflexion autour de l'expérience d'autres territoires ayant mis en œuvre des solutions pouvant inspirer une politique de déplacements départementale ;
- Un débat portant sur les enjeux d'amélioration de la mobilité du territoire et de ses publics par le biais d'un « vote coloré ».

## 2. Éléments issus des échanges

Au fur et à mesure du déroulement de l'atelier, plusieurs remarques ou compléments ont été apportés :

- Le bassin connaît une activité touristique et culturelle importante en été, ce qui se traduit par des besoins de déplacements spécifiques.
- L'amélioration de la situation actuelle en matière de déplacements passe par la rationalisation de l'offre existante (notamment les transports scolaires) et la combinaison des réponses à apporter. En effet, chaque mode de transport, chaque solution de déplacement, doit être utilisé selon son domaine de pertinence de façon à tirer profit des atouts respectifs de chacun d'entre eux.
- Au-delà de l'offre, un des problèmes majeurs en matière de mobilité est le manque d'information sur les différentes offres qui existent. Un espace d'information unique est nécessaire pour renseigner les personnes sur l'ensemble des solutions qui s'offrent à eux, en dépassant le cadre des échelles propres aux autorités organisatrices concernées (Région, Département, intercommunalités) et la sectorisation des modes de transports et des autres solutions de déplacement.
- Dans le cadre du Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) du Pays Midi-Quercy, plus de 200 personnes en difficulté sont accompagnées pour favoriser leur accès à l'emploi. La majorité de ces personnes possède le permis de conduire (86 %) ou un véhicule personnel (70 %) mais elles rencontrent néanmoins des problèmes de mobilité du fait de l'ancienneté des véhicules qui engendre des coûts de déplacements importants. Pour y remédier, le PLIE a mis en place des aides à la mobilité qui permettent de cofinancer le permis de conduire, les frais de déplacements du premier mois du contrat de travail ainsi que ceux pendant toute la durée d'une formation. À ce titre, ce sont 11 000 € qui ont été mobilisés depuis 2010.
- Le réseau ferroviaire apparaît sous-exploité : l'axe Montauban – Caussade est peu desservi, notamment la gare d'Albias. La desserte routière de Montpezat-de-Quercy pose également problème puisque le car dessert la commune au niveau de l'ancienne gare et pas au centre du bourg.
- La ville de Nègrepelisse est active en matière de mobilité : le dispositif *Rézo Pouce* vient d'y être lancé, un schéma cyclable a été développé et un pédibus existe à Nègrepelisse depuis quelques années et fonctionne bien.
- Les personnes handicapées rencontrent de nombreux problèmes de déplacements pour accéder à l'emploi ou effectuer leurs démarches de la vie quotidienne, étant donné que peu d'entre elles possèdent le permis de conduire. Fortement concerné par le chômage, le public handicapé peut par exemple difficilement se rendre à Pôle Emploi.
- L'association *Les Amis du Terroir* s'est emparée de la problématique de la mobilité en lien avec l'insertion. Elle favorise par exemple la



délocalisation des formations au plus près des domiciles des bénéficiaires, met à disposition des demandeurs d'emploi des scooters qu'elle loue à bas prix afin qu'ils puissent réaliser leurs différentes démarches d'insertion. Elle met en place parfois un système de transport qui permet d'amener les personnes vers les lieux de formation mais du fait de son coût élevé, ce dispositif n'est pas pris en charge systématiquement. Ces politiques sont néanmoins limitées du fait des règles de financement qui sont différentes selon les publics, en fonction des organismes et des collectivités qui les prennent en charge. L'irrégularité de ces financements pose également problème puisque d'une année à l'autre, la pérennité des aides n'est pas forcément assurée.

- L'association *Les Amis du Terroir* a également repris, en 2009, l'activité de l'auto-école associative montalbanaise *Antistatique*. Le Conseil Général participe indirectement en finançant partiellement le permis de conduire de personnes en difficulté.

### 3. Résultats du « vote coloré »

Les discussions portant sur les résultats du vote ont également permis de préciser certaines des opinions exprimées :

- En ce qui concerne les déplacements en vélo (item 15), le bassin est concerné par le projet de voie verte entre Montauban et Montricoux que porte le Conseil Général.
- En termes de covoiturage (item 14), un partenariat avec la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban serait pertinent pour éviter de proposer deux systèmes de covoiturage concurrents. L'échelle des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) semble mieux adaptée à la mise en œuvre d'une politique de covoiturage, même si un pilotage du département garantissant la cohérence du système peut s'avérer utile.



Items	Résultats
8	Pour acquérir toute sa dimension d'action, le Schéma devra trouver comment mettre en synergie le tissu associatif.
13	La collectivité doit réfléchir à la conception d'un service de transport minimum dès lors que le tarif du carburant excèdera un niveau insupportable pour les ménages.
1	La définition du bassin de mobilité est cohérente au regard des critères d'influence partagée et de gouvernance.
7	L'organisation des transports, y compris scolaires, ne doit pas favoriser l'étalement urbain (cohérence des implantations d'arrêt avec les SCOT).
5	Face aux contraintes financières du Département, il est incontournable de revoir les règles de prise en charge des élèves si l'on ne veut pas générer des contributions insupportables pour les familles.
9	Tout EPCI doit être desservi par au moins une ligne à vocation commerciale du réseau départemental.
4	La prise en compte correcte des problématiques de mobilité interne et externe au bassin de mobilité impose de concevoir un Schéma à deux échelles : locale et départementale.
15	Le Schéma doit intégrer la définition d'un schéma cyclable départemental cohérent avec les attentes des EPCI.
10	Le modèle du TAD zonal a atteint ses limites ; il est préférable de lui substituer le modèle des lignes virtuelles.
12	Les services de transport privé (taxis) doivent également trouver leur place dans le Schéma.
2	Le Schéma n'a pas vocation à répondre à tous les objectifs mais vise en priorité à résoudre les problèmes de mobilité des publics « vulnérables » (personnes âgées, jeunes, personnes en insertion).
6	Dans une perspective de mutualisation des moyens, il est souhaitable que les EPCI prennent en charge une partie de l'organisation des transports (éventuellement scolaires) dès lors qu'elle est en totalité située en leur territoire.
14	Le Département doit contribuer au développement du covoiturage en se dotant d'une plateforme et en accompagnant les réalisations conformes à une charte départementale.
11	Le budget consacré au transport des personnes de la collectivité ne devrait pas être inférieur à celui affecté au transport des ordures ménagères.
16	Les collectivités sont d'accord pour financer, à travers un VT additionnel, l'organisation des transports mise en œuvre dans le cadre d'un syndicat mixte de transport « SRU ».
3	Le bassin de mobilité est suffisamment doté en équipements (commerces et services) pour répondre aux besoins de ses habitants.