

schéma départemental des mobilités



Notes des rencontres avec le service et la commission « transports »

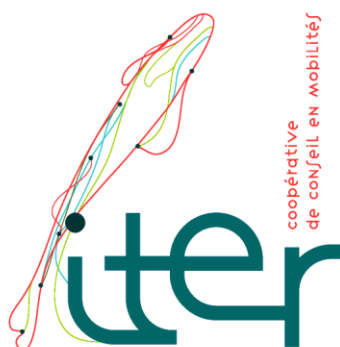
Historique

Référence du document : NV_Notes rencontres service et commission
« transports » 2013-05-15_01.docx

Version	Auteur	Modification
01 du 16/05/2013	Jérémy Amiot	Création
	Pierre Coyaud	Modifications

Sommaire

1. Rencontre avec le service « transports » 2
2. Rencontre avec la commission « transports » 4



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

1. Rencontre avec le service « transports »

Ont participé à la rencontre, pour le Conseil Général de Tarn-et-Garonne :

Clémentine VANHERLE
Judith ASCHER
Françoise DIRAT
François ALBERT
Anne PESLAY
Jean-Pierre SALDANA
Martine GORCE
Thérèse EMBOULAS
Marie-Christine BEAUDONNET
Carole LORRAIN
Nadine CENA

Vincent COSTES (ADE82)
Pierre COYAUD (ADE82)

Pour ITER :

Pierre LANG
Malika MAZOUZ
Jérémy AMIOT



La présentation des aspects liés aux axes de travail identifiés dans le cadre du Schéma des Mobilités par le bureau d'études Iter auprès du service « transports » du Conseil Général a suscité les remarques suivantes, principalement en ce qui concerne les transports scolaires :

Organisation des lots

- Même si les 300 marchés qui existent actuellement ne sont pas assemblés sous forme de lots, une optimisation de l'exploitation par un enchaînement des services est pratiquée par les transporteurs pour permettre un minimum de flexibilité et d'optimisation des services.
- Au même titre qu'une démarche d'allotissement des marchés par secteurs, qui offre en outre une simplification de la gestion des services, le recours à des marchés à bons de commandes pourrait également permettre davantage de flexibilité en termes d'adaptation de l'offre à la demande, tout au long de l'année, même s'il contrevient au maintien d'une concurrence locale.

Règles d'accès

- La règle d'accès aux transports scolaires est strictement appliquée en ce qui concerne l'âge minimum de 3 ans.

- Pour l'établissement de rattachement, la règle est appliquée également avec des exceptions liées aux établissements privés sous contrat et aux formations spécifiques qui échappent à la sectorisation scolaire.
- La distance minimale entre le domicile et l'établissement scolaire à partir de laquelle la prise en charge est effective était de 3 kilomètres (5 kilomètres en milieu urbain) avant la décentralisation. Aujourd'hui, on a généralisé la distance de prise en charge à 3, 2 voire 1 kilomètre (pour les primaires uniquement). Un nombre d'arrêts trop important nuit à la qualité de service mais aussi à sa sécurité, en multipliant les risques et aux temps de trajets, en les allongeant.
- La prise en charge par la plupart des communes ou intercommunalités du prix de la carte scolaire pour les familles pose problème puisqu'elle fait apparaître le service comme étant gratuit. Cette prise en charge conduit des familles à doter leurs enfants de cartes alors qu'ils n'utilisent jamais le service. Une sorte de franchise symbolique, partie de financement incompressible et ne pouvant être prise en charge par les communes, serait souhaitable pour responsabiliser les familles vis-à-vis du service de transport. L'expérience montre que l'absentéisme des élèves dans les cars est moins fort dans les secteurs où il n'y a pas de prise en charge du coût de la carte scolaire par les communes ou intercommunalités.
- Plutôt qu'un contrôle de l'utilisation effective des transports scolaires par les services du Conseil Général, la mise en place d'une billettique (tickets, carte à puce) avec des abonnements sur des durées inférieures à l'année (mois, trimestre) peuvent également s'envisager.



Communication autour du service

- Le comportement de la population vis-à-vis des transports scolaires est aussi fonction de la perception qu'ils en ont : aujourd'hui la paternité du service n'est pas aussi clairement identifiée qu'elle le pourrait comme relevant du Conseil Général, malgré le budget important qu'il y consacre. Du fait de l'absence d'un matériel ou d'une livrée homogène, aux couleurs du département (contrairement à ce qui existe dans les Pyrénées-Orientales, notamment), ce sont surtout les entreprises exploitantes qui sont identifiées par les familles.
- Malgré la contrainte que constituent une affectation du matériel aux transports scolaires pour les exploitants, le Conseil Général en retirerait un gain supplémentaire en termes d'image, de légitimité et de relation avec l'utilisateur.

2. Rencontre avec la commission « transports »

Ont participé à la rencontre pour le Conseil Général :

Raymond MASSIP, Président de la Commission Transports,
Guy-Michel EMPOCIELLO, Vice-Prés. du Conseil Général, Président de l'ADE82

Alain LACOMBE, Conseiller Général, Membre de la Commission Transports
Joël CAPAYROU, Conseiller Général, Membre de la Commission Transports
Clémentine VANHERLE

Judith ASCHER

Françoise DIRAT

Vincent COSTES (ADE82)

Pierre COYAUD (ADE82)

Pour ITER :

Pierre LANG

Malika MAZOUZ

Jérémy AMIOT



La présentation des aspects liés aux axes de travail identifiés dans le cadre du Schéma des Mobilités par le bureau d'études Iter auprès de la Commission « Transports » du Conseil Général a suscité de nombreuses remarques, relevées plus bas. Au cours de cette rencontre, il a été admis par tous l'importance de mener de façon étroite et coordonnée, le travail technique qui doit permettre la conception des solutions de mobilité de demain et leur portage politique auprès des territoires et de la population.

Organisation des transports scolaires

- Une organisation des marchés par lots doit prendre en compte le tissu des exploitants ainsi que les périmètres des intercommunalités et des secteurs scolaires. Cette allotissement des marchés faciliterait la gestion, le contrôle et l'application du règlement.
- Comme la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban, la seule commune de Valence d'Agen constitue une autorité organisatrice de transports urbains (AOTU) et dispose donc d'une organisation propre de ses transports scolaires.
- Le contexte est différent à Castelsarrasin, où il s'agit d'une situation « hybride » : sans être pleinement une autorité organisatrice de second rang (AO2) avec délégation de la compétence départementale, la ville organise des dessertes, y compris scolaires, tandis que le Conseil

Général lui verse une quote-part proportionnelle au nombre d'élèves transportés.

- Les complémentarités qui existent aujourd'hui entre les transports scolaires vers les écoles et ceux vers les collèges et les lycées en matière d'exploitation complexifient les possibilités de séparation de ces deux aspects dans le cadre d'une délégation aux intercommunalités.
- Dans ce contexte, il convient pourtant de mener des réflexions distinctes sur le règlement des transports en fonction des typologies des publics scolaires transportés : un durcissement des règles de prise en charge (distances inter-arrêt minimale, par exemple) ou une limitation des temps de trajet ne doit pas s'opérer de la même façon pour des lycéens et pour des élèves préprimaires, comme c'est le cas actuellement dans les faits.

Règles d'accès

- La responsabilisation des familles vis-à-vis du transport scolaire pourrait être obtenue par un changement des modalités de prise en charge du coût de la carte scolaire par les communes et intercommunalités : les familles pourraient ainsi d'abord payer le coût de la carte auprès du Conseil Général puis éventuellement, dans un second temps, se faire rembourser par les communes ou intercommunalités volontaires. Le paiement de la somme devrait alors avoir un effet symbolique et psychologique auprès des familles.
- La question du maintien des écoles en milieu rural est liée aux transports scolaires puisque si elles n'étaient pas bien desservies (parfois pour de courtes distances), certaines écoles perdraient leurs élèves au profit d'écoles situées dans des secteurs plus accessibles (souvent à proximité des polarités locales, là où travaillent les parents). La règle des 1,5 kilomètres de distance minimale de prise en charge doit donc surtout être appliquée pour l'accès aux collèges et aux lycées.
- Si elle améliore la sécurité au niveau du point de prise en charge, la rationalisation du nombre d'arrêt, qui impliquerait de plus grandes distances entre les arrêts, ne doit pas augmenter l'insécurité que constitue le cheminement le long des routes pour rejoindre l'arrêt depuis le domicile.
- Pour davantage de souplesse, il serait possible également de combiner l'exigence de distance minimale avec l'exigence de nombre d'enfants par point d'arrêt de façon à ce qu'au moins une des deux règles soit respectée et pour s'adapter à des situations particulières. Cependant, pratiquer ce type de traitement trop flexible pourrait rendre la position du Conseil Général inconfortable dans le cadre d'éventuels refus de prise en charge, avec une justification plus complexe à défendre.



- Parallèlement, la règle de la distance entre le domicile et le point d'arrêt pourrait être corrélée au niveau de l'établissement d'enseignement de l'élève.
- Deux services utilisés par moins de cinq élèves ont été supprimés l'année dernière. La création d'une ligne à partir d'un seuil de cinq élèves est également respectée.
- Un engagement sur la durée maximale de trajet quotidien serait difficile à respecter.

Points d'arrêt

- Depuis 2001, le Conseil Général a engagé un travail de réduction du nombre de points d'arrêts. Il y a la volonté de poursuivre dans ce sens mais des difficultés de mise en œuvre du fait des enjeux politiques que cela implique. Il existe aujourd'hui environ 350 arrêts aménagés et environ 700 autres points de prise en charge qui évoluent selon les besoins, d'une année sur l'autre.
- La réflexion sur les points d'arrêt doit être découpée entre les transports pour l'accès aux écoles (avec des points de prise en charge évolutifs) et ceux liés à l'accès aux collèges et lycées (pour lesquels les arrêts sont davantage pérennes).



Réseau régulier

- La conception d'un réseau commercial répondant aux attentes des usagers est un enjeu fort dans un contexte d'augmentation du coût des déplacements.
- Sur la base des éléments de diagnostic, la proposition de lignes prioritaires pour le réseau régulier permet d'avancer un premier niveau et assurer un maillage structurant dans chacun des EPCI de Tarn-et-Garonne.
- La mise en place dans chaque EPCI de réseaux locaux, dans un cadre établi avec le Conseil Général et selon un modèle opérationnel efficace (lignes virtuelles) permettrait d'assurer le rabattement vers le réseau départemental régulier.
- L'existence de ce réseau local pourrait également être un prérequis à la desserte de l'EPCI par le réseau départemental, dans un scénario de partage des enjeux de la mobilité avec les EPCI.
- La desserte de polarités extérieures au Tarn-et-Garonne mais importante dans le fonctionnement des territoires (Villefranche-de-Rouergue, Tournon-d'Agenais, etc.) pourrait être encore plus prise en compte dans un second temps, après la mise en place du réseau régulier prioritaire.
- La création d'une « ligne express » (82->Blagnac) doit faire également l'objet d'un travail spécifique avec les autorités organisatrices de transport concernées par la dimension interdépartementale/régionale d'un tel service

Aspects divers

- L'outil de recherche de ligne de transport est très adapté aux besoins des scolaires, pas du tout à ceux d'utilisateurs « commerciaux ».
- La complémentarité avec le réseau ferroviaire est rendue difficile par le fonctionnement « autonome » de ce réseau, géré par la Région Midi-Pyrénées avec des contraintes d'exploitation spécifiques par la SNCF.
- Le coût de la réforme des rythmes scolaires est estimé à 436 000 euros par an, en année pleine.