

CONSEIL GENERAL DE TARN-ET-GARONNE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DE L'ASSEMBLEE

5^{ème} RÉUNION DE 2012

Séance du 5 juillet 2012

CG12/5^{ème}/VI-03

L'an deux mil douze, le 5 juillet, les membres du Conseil Général légalement convoqués se sont réunis à l'Hôtel du Département sous la présidence de M. Jean-Michel BAYLET, Président du Conseil Général. Après avoir constaté le quorum légal, l'Assemblée départementale peut valablement délibérer.

Présents ou ayant donné procuration de vote : MM. Albert, Astoul, Astruc, Aurientis, Baylet, Bésiers, Cambon, Capayrou, Dagen, Deprince, Descazeaux, Empociello, Garrigues Francis, Garrigues Roland, Gonzalez, Guillamat, Hébral, Lacombe, Lavabre, Marty Michel, Marty Patrick, Massip, Moignard, Mouchard, Quéreilhac, Raynal, Roger, Roset, Tabarly et Viguié.

SCHEMA DEPARTEMENTAL DES MOBILITES

Lors du vote du Budget Primitif 2012, nous avons fait état du choix du bureau d'études « ITER » retenu pour nous accompagner dans l'élaboration de notre Schéma Départemental des Mobilités.

A cette occasion, nous avons pris connaissance des caractéristiques de son approche, notamment sur la **concertation** qu'il proposait de mener avec les collectivités pour établir un diagnostic de la mobilité dans notre département.

Pour mémoire, ce schéma vise à identifier, qualifier et proposer des solutions pour faire face aux **enjeux et aux problématiques de déplacements des publics** sur notre territoire. Il s'agit d'une problématique transversale, qui touche dans sa diversité l'ensemble des actions du Conseil Général.

Je vous propose, à travers ce rapport, de faire un point sur l'état d'**avancement de cette démarche**, dont nous avons confié la coordination à l'ADE 82.

I – REALISATION DU DIAGNOSTIC MOBILITE :

A travers l'ensemble des informations, données et rapports d'études qui lui ont été transmis, le bureau d'études a pu poser les bases de la réflexion.

En s'appuyant sur une approche technique des **réseaux**, une analyse des **offres de mobilité**, et une étude des **flux de déplacements**, un diagnostic de la situation a été initié.

En complément de cette approche, et pour consolider le diagnostic, le **programme de concertation** a démarré avec la réalisation d'une large enquête auprès des communes et des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) de Tarn-et-Garonne.

Mise en page avec une charte graphique dédiée, cette enquête s'est déroulée sur la base d'un formulaire d'une dizaine de pages, qui a été transmis à l'ensemble des **195 communes** et des **16 EPCI** du département.

Pour renforcer le dispositif d'enquête, un **formulaire d'enquête dématérialisé**, accessible depuis le site internet du Conseil Général (www.cg82.fr), a été mis en place.

La campagne d'enquête, qui a duré 6 semaines (18 avril au 31 mai 2012) a recueilli un **taux de retour de 71%** (soit 150 réponses sur 211 collectivités interrogées) démontrant l'**intérêt des collectivités locales pour la problématique de la mobilité et des transports**, et pour la démarche portée par le Conseil Général.

Les résultats de cette enquête sont en cours d'analyse à l'heure où ce rapport est édité. Ils apportent une **vision inédite du territoire sous le prisme des pratiques, des besoins et des attentes en matière de mobilité** tel que restitué par leurs représentants locaux.

Parallèlement, une démarche **d'entretiens individuels** auprès des structures ressources (autorité organisatrices de transports, autorités de second rang, services de certaines collectivités, parmi lesquels ceux du Conseil Général, porteurs d'initiatives, SNCF, Région, etc.) a été menée.

Enfin, l'organisation **d'ateliers territoriaux collectifs** est en cours pour évaluer les pratiques, les besoins et les attentes des publics à l'échelle de chacun des six « bassins de mobilité » qui ont été définis (cf. annexe).

La réalisation de ces ateliers territoriaux va permettre, par le biais de **personnes ressources travaillant au plus près des usagers** (chefs d'établissement scolaire, assistantes sociales, personnels ADMR, chauffeurs de cars, porteurs d'initiative mobilité, etc.), d'identifier les opportunités d'une meilleure adéquation entre les moyens mis en œuvre et les besoins des populations.

Ceci constitue une étape qualitative décisive dans la compréhension et la connaissance du territoire mais aussi dans l'identification d'éventuels dysfonctionnements ou de bonnes pratiques.

Ce diagnostic, qui constituera une **source d'information complète** en matière de mobilité sur notre département, servira de **base pour la définition d'un programme d'actions**.

II – PROCHAINES ETAPES :

Je vous rappelle que l'objectif de ce schéma est d'organiser l'action opérationnelle du Conseil Général et de ses partenaires pour améliorer la mobilité sur notre département.

Le diagnostic en cours révèle d'ores et déjà des atouts, des forces et des faiblesses dans l'analyse des systèmes de mobilité dans lesquels s'inscrivent les déplacements de nos populations en Tarn-et-Garonne et depuis ou vers l'extérieur.

D'autre part, la démarche de concertation, et notamment l'enquête auprès des communes et des EPCI, a suscité des attentes, soulevé des questionnements ou encore révélé de nouvelles pratiques qu'il va s'agir de prendre en compte par la suite.

Sur la base du diagnostic et des grandes tendances du territoire (révélées notamment par Tarn-et-Garonne 2025), la prochaine étape sera la **définition de scénarios**. Ils permettront d'envisager **les composantes du territoire à 15 ans** (population, activité économique, équipements, infrastructures, etc.).

Ils apporteront au schéma sa **dimension prospective** importante pour **anticiper sur les besoins de demain** au regard de la situation existante et d'hypothèses tendanciennes.

Un **programme d'actions opérationnel** pourra alors être réalisé et apportera un ensemble de **propositions de réponses adaptées aux problématiques observées** et accompagnées des éléments qui permettront d'en mesurer les effets. C'est sur cette base que notre assemblée pourra engager une réflexion et prendre ses décisions.

Ce programme d'actions constituera la clé de voûte de la démarche et sa validation clôturera le Schéma Départemental des Mobilités, à échéance fin 2012.

En conclusion, je vous propose de bien vouloir délibérer sur le rapport présenté.



Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu l'avis de la commission économie, emploi, promotion et vœux,

Vu l'avis de la commission des finances,

Après en avoir délibéré,

LE CONSEIL GENERAL

- Prend acte de l'avancée du Schéma Départemental des Mobilités ;
- Précise qu'un diagnostic de la situation a été réalisé par le bureau d'études « ITER » qui s'est appuyé sur une approche technique des réseaux, une analyse des offres de mobilité et une études des flux de déplacements ;
- Valide les prochaines étapes telles que présentées étant rappelé que l'objectif de ce schéma est d'organiser l'action opérationnelle du Conseil Général et de ses partenaires pour améliorer la mobilité sur le département ;
- Prend acte que le programme d'actions opérationnel réalisé clôturera ce schéma à échéance fin 2012.

Adopté à l'unanimité.

Le Président,

Conseil général de Tarn-et-Garonne - Schéma
départemental des Mobilités

Définition des bassins de mobilité

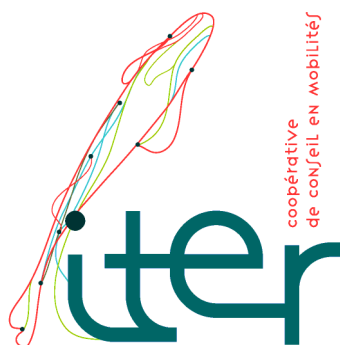
Historique

Référence du document : VI-03annexe.doc

Version	Auteur	Modification
07/05/2012	Jérémy Amiot	Création

Sommaire

Conseil général de Tarn-et-Garonne - Schéma départemental des Mobilités.....	1
Définition des bassins de mobilité.....	1
Historique.....	1
Sommaire.....	1
<u>1. La méthodologie employée.....</u>	<u>2</u>
<u>1.1. Contexte.....</u>	<u>2</u>
<u>1.2. Approche.....</u>	<u>2</u>
<u>2. Six bassins de mobilité.....</u>	<u>3</u>
<u>2.1. Le bassin de Montauban (no 1).....</u>	<u>4</u>
<u>2.2. Le bassin de Castelsarrasin, Moissac et Valence-d'Agen (no 2).....</u>	<u>4</u>
<u>2.3. Les bassins ruraux (nos 3, 4 et 5).....</u>	<u>5</u>
<u>2.4. Le bassin sous influence métropolitaine (no 6).....</u>	<u>5</u>
<u>3. Des choix nécessaires.....</u>	<u>6</u>



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

iter.soudest@iternet.org

SCOP SARL à capital variable
SIREN 314 067 000 - APE 7112B

1. La méthodologie employée

1.1. Contexte

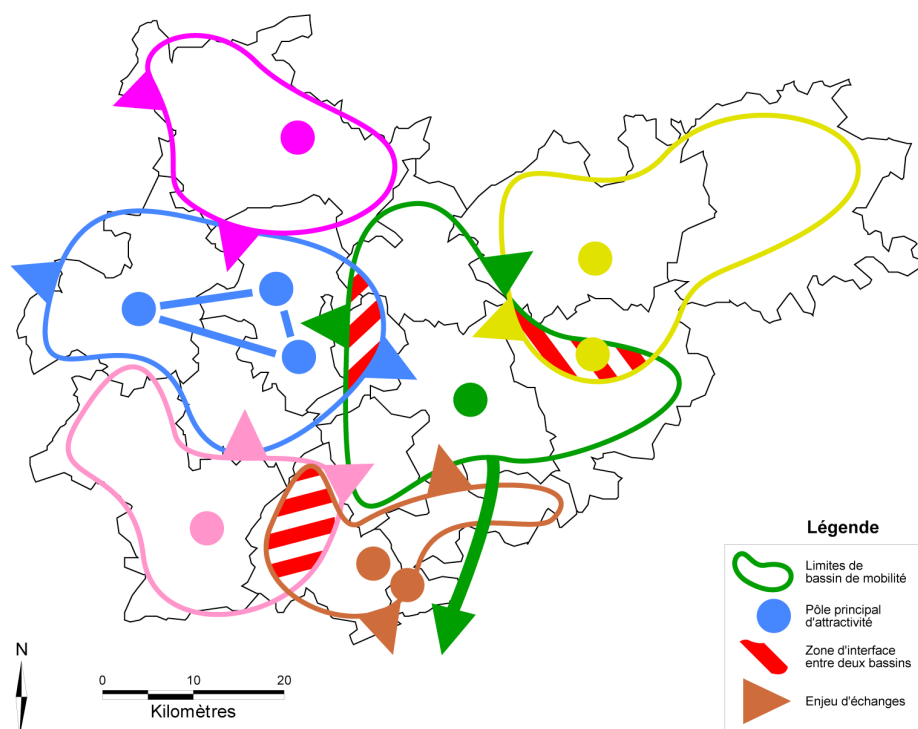
Bien que concernant l'ensemble du territoire départemental, l'élaboration du Schéma départemental des Mobilités nécessite de prendre en compte la diversité des situations territoriales en Tarn-et-Garonne. Ainsi, **les problématiques liées à l'offre de transport, aux besoins et attentes en termes de mobilité et à l'organisation des déplacements en général impliquent une réflexion à l'échelle d'espaces plus réduits**. Ces « bassins de mobilité » doivent également constituer le cadre des ateliers prévus pour l'élaboration du Schéma des Mobilités, caractérisée par son approche concertée.

La définition des bassins de mobilités est donc une étape importante dans le processus d'élaboration du Schéma des Mobilités.

1.2. Approche

La construction des bassins de mobilité intervient progressivement lors de la réalisation de l'état des lieux de la mobilité en Tarn-et-Garonne. Les différentes données et informations analysées (organisation territoriale, offre de transport, pratiques de déplacements, localisation des équipements, etc.) ont peu à peu mis en lumière des polarités et des enjeux d'échanges spécifiques selon les espaces et permis la définition des bassins de mobilité.

Synthèse des enjeux en termes de mobilité

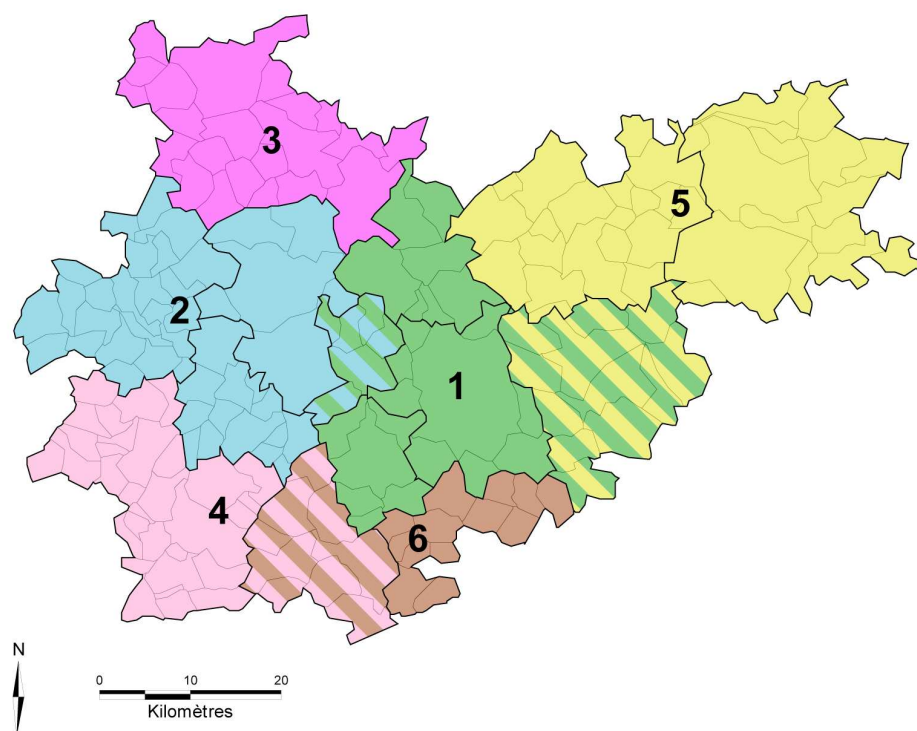


Parmi les nombreux éléments observés, **les logiques d'organisation intercommunale ont été plus spécifiquement intégrées à la réflexion : leur prise en considération est une nécessité au vu de la portée opérationnelle attendue** du Schéma des Mobilités. Les territoires de projet de la communauté d'agglomération (CA) du Grand Montauban ainsi que des treize communautés de communes (CC) prévues dans le cadre du Schéma départemental de Coopération intercommunale (SDCI) ont ainsi servi de trame en préalable à la définition des bassins de mobilité.

2. Six bassins de mobilité

Dans un premier temps, le diagnostic de la mobilité en Tarn-et-Garonne nous permet ainsi d'identifier six territoires à l'échelle desquels les enjeux en termes de déplacements semblent cohérents. Dans trois espaces en situation d'interface, l'appartenance à l'un ou l'autre des bassins de mobilité est moins nette et reste à trancher. Il s'agit de la CC Terrasses et Plaines des Deux Cantons, de la CC Garonne et Gascogne ainsi que du regroupement prévu dans le cadre du SDCI de la CC Terrasses et Vallée de l'Aveyron et de la CC du Quercy Vert.

Première définition des bassins de mobilité



2.1. *Le bassin de Montauban (n° 1)*

Ce premier bassin de mobilité (n° 1) est constitué de la CA du Grand Montauban, de la CC Garonne et Canal et de la CC du Sud Quercy de Lafrançaise. Ce territoire est caractérisé par l'influence directe de l'agglomération montalbanaise : la préfecture attire la majorité des flux domicile - travail et abrite l'essentiel des équipements (notamment commerciaux).

Pour ces mêmes raisons, deux autres espaces pourraient être rattachés à ce premier bassin de mobilité :

- La CC Terrasses et Plaines des Deux Cantons qui, bien que proche de Castelsarrasin et Moissac, semble également fortement influencée par Montauban (du point de vue des déplacements domicile - travail en particulier).
- Le regroupement de la CC Terrasses et Vallée de l'Aveyron et de la CC du Quercy Vert, sa partie sud plus exactement, apparaît liée à Montauban pour les flux domicile - travail ainsi qu'en termes d'équipements commerciaux et scolaires (collèges et surtout lycées).

2.2. *Le bassin de Castelsarrasin, Moissac et Valence-d'Agen (n° 2)*

La création d'un deuxième bassin (n° 2) est possible à partir de la CC de Castelsarrasin - Moissac, de la CC des Deux Rives ainsi

que de la CC Sère - Garonne - Gimone. Cet espace se caractérise par des échanges internes importants, pour les déplacements liés au travail notamment, entre les trois pôles de Castelsarrasin, Moissac et Valence-d'Agen qui regroupent de nombreux équipements et emplois. Il existe un enjeu en termes de liaison avec le Lot-et-Garonne voisin, le secteur d'Agen en particulier, pour la partie ouest de ce bassin de mobilité.

Le territoire constitué par la CC Terrasses et Plaines des Deux Cantons, bien que soumis à la forte influence de l'agglomération montalbanaise, semble davantage rattaché à ce deuxième bassin de mobilité et au secteur de Castelsarrasin et Moissac pour ce qui concerne les équipements.

2.3. Les bassins ruraux (n°s 3, 4 et 5)

En dehors de ces deux premiers espaces à dominante urbaine, trois autres bassins de mobilité plus ruraux peuvent être identifiés. À l'écart des dynamiques urbaines majeures, ces bassins fonctionnent en relative autonomie mais leur lien avec les secteurs urbains mieux équipés est fondamental.

Au nord du département, un bassin (n° 3) peut d'abord être constitué du regroupement de la CC de Montaigu-de-Quercy - Pays de Serres et de la CC Quercy - Pays de Serres. Assez isolé, ce secteur est faiblement polarisé autour de Lauzerte mais les liaisons avec Castelsarrasin, Moissac et Valence-d'Agen au sud ainsi que Villeneuve-sur-Lot à l'ouest représentent un enjeu important.

Un autre bassin (n° 4) se dessine autour de Beaumont-de-Lomagne, en intégrant la CC de la Lomagne Tarn-et-Garonnaise, voire la CC Garonne et Gascogne (dont les enjeux peuvent cependant être différents du fait de l'influence exercée par l'agglomération toulousaine proche).

Un dernier bassin de mobilité à dominante rurale (n° 5) est identifiable dans le nord-est du département, avec la CC du Quercy Rouergue et des Gorges de l'Aveyron et la CC du Quercy Caussadais. Même si l'influence de la préfecture, Montauban, se fait ressentir, le secteur de Caussade polarise l'ensemble de la zone. La partie nord du regroupement prévu au SDCI de la CC Terrasses et Vallée de l'Aveyron et de la CC du Quercy Vert pourrait être également relié à ce bassin de mobilité.

2.4. Le bassin sous influence métropolitaine (n° 6)

Enfin, un dernier bassin de mobilité (n° 6) demande à être constitué dans la partie sud du département en contact avec la

métropole toulousaine. Constitué à minima de la CC du Terroir Grissoles – Villebrumier, voire de la CC Garonne et Gascogne, cet espace périurbain est à l'interface entre les agglomérations toulousaine et montalbanaise.

Plutôt bien équipé, ce territoire sous tension est soumis à des enjeux particuliers qui justifient qu'il constitue un bassin de mobilité à part entière.

3. Des choix nécessaires

Les six bassins de mobilité identifiés ici visent à permettre une approche synthétique des problématiques de déplacements dans le cadre du Schéma départemental des Mobilités. Alors que des orientations ont déjà dû être prises (l'utilisation des EPCI comme échelle de base en particulier), des choix restent à faire, notamment en ce qui concerne les trois espaces d'interface.

À ce titre, la piste la plus judicieuse serait probablement de respecter les limites des trois pays que compte le département (Pays Garonne – Quercy – Gascogne, Pays Montalbanais et Pays Midi – Quercy). La CC Terrasses et Plaines des Deux Cantons serait ainsi rattachée au bassin de Castelsarrasin, Moissac et Valence-d'Agen (n° 2), la CC Garonne et Gascogne au bassin rural autour de Beaumont-de-Lomagne (n° 4) tandis que la CC Terrasses et Vallée de l'Aveyron et la CC du Quercy Vert reviendraient au bassin rural du nord-est (n° 5).