—
**EXTRAIT DU REGISTRE DES
DELIBERATIONS DE L'ASSEMBLEE**

2^{ème} RÉUNION DE 2013

Séance du 21 février 2013

CG 13/2^{ème}/VI-07

L'an deux mille treize, le 21 février, 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 : Mme Sardeing-Rodriguez, 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, Mouchard, Quéreilhac, Raynal, Roger, Roset, Tabarly et Viguié.

SCHEMA DEPARTEMENTAL DES MOBILITES

—
A l'occasion de notre dernière Assemblée Départementale, nous avons pris acte du diagnostic réalisé par le bureau d'études ITER en matière de mobilité dans notre Département. Il s'agit là du **premier volet** de notre Schéma des Mobilités qui doit désormais être complété par un **temps de concertation interne** (volet 2), afin de **décliner les orientations** que nous avons fixées dans un plan d'actions (volet 3) global pour les années à venir.

Je vous rappelle que l'originalité de notre Schéma des Mobilités tient au fait que nous avons, lors du lancement de notre démarche, décidé de l'**appréhender de façon transversale**, par une approche centrée sur les publics, les modes et les territoires, **et de manière globale** pour nous permettre d'**agir sur chacune de ses composantes en parfaite cohérence**.

Le diagnostic qui vous a été présenté lors de la DM2 de 2012 nous a permis d'identifier **6 enjeux prioritaires** pour l'avenir, autour du **réseau scolaire** existant, du **réseau régulier** à structurer, du **transport à la demande**, des **réseaux cyclables**, du **covoiturage** et de l'enjeu de la **mobilité des publics fragiles**.

A l'occasion de cette Assemblée Départementale, je vous propose de prendre connaissance de l'**avancement de notre réflexion** sur la question du **réseau scolaire**, des **offres à destination des publics non scolaires**, et du **covoiturage**.

I – RÉSEAUX SCOLAIRES

Comme nous l'avons constaté, le réseau départemental de transports scolaires offre aux familles Tarn-et-Garonnaises **un confort et une qualité d'utilisation sans commune mesure**. Il représente un **coût important** pour le Conseil Général et nous devons nous préoccuper de **garantir sa pérennité** dans le temps, tout en assurant sa **stabilité financière**.

Les perspectives dégagées par le bureau d'études ITER montrent en effet que **l'accroissement démographique** et l'augmentation des coûts du carburant induisent naturellement une **augmentation de l'enveloppe financière** à consacrer au réseau de transports scolaires.

Cette augmentation sera aussi impactée par la **réforme des rythmes scolaires** dans laquelle le Gouvernement s'est engagé et qui devrait voir le jour prochainement.

Ce contexte budgétaire et la réalité avérée des contraintes nationales nécessitent d'**anticiper** ces changements et d'**étudier** dès maintenant les **ajustements à opérer dans notre politique**, afin d'assurer sa **soutenabilité financière**.

Dans ce contexte, il convient désormais de mobiliser notre « **Commission Transports** », présidée par M. Raymond MASSIP. En concertation **avec le bureau d'études ITER et l'ADE82**, elle aura pour mission, en s'appuyant sur notre service des transports, **d'étudier les ajustements possibles de notre politique** de transports scolaires, **d'établir des préconisations** et des **propositions d'actions**, qui seront soumises au vote de l'Assemblée Départementale lors de l'examen du volet 3 du schéma des mobilités (plan d'actions).

II – OFFRE DEPARTEMENTALE DE TRANSPORTS TOUS PUBLICS

Conformément aux attentes de la population Tarn-et-Garonnaise, nous avons constaté la nécessité de **structurer un réseau « armature »** afin de répondre aux problématiques de déplacements interurbains en Tarn-et-Garonne.

Notre offre départementale affiche à ce jour **45 lignes régulières**. Ces dernières, dont le cadencement devrait être commercial, demeurent souvent, des **lignes scolaires ouvertes au public**, ce qui induit des contraintes pour les usagers non scolaires, parmi lesquelles :

- **les horaires de services**, calqués sur les rythmes scolaires, mais aussi sur les jours de classe (pas de service le mercredi après-midi, le samedi, le dimanche et durant les vacances scolaires),
- **la tarification**, qui n'est pas forfaitaire mais établie par les délégataires selon un barème kilométrique,
- **la prise en charge**, qui est aléatoire puisque, dans certain cas, la priorité va aux publics scolaires lorsque les places disponibles viennent à manquer.

En conclusion, l'offre départementale de transport à destination du grand public, qui assure aujourd'hui un **service minimum sans peser sur nos finances** départementales, doit être **plus adaptée aux besoins** croissants de nos populations et de nos territoires, comme il ressort des ateliers territoriaux de notre schéma départemental des mobilités.

A – RENCONTRE AVEC LE CONSEIL GENERAL DES PYRENEES ORIENTALES

Afin **d'expertiser les solutions possibles**, une délégation départementale s'est rendue, à ma demande, le 24 janvier 2013, en Pyrénées-Orientales où le Conseil Général a redéfini son réseau de transport départemental en mettant en place, depuis 2008, un système de tarification unique des trajets à 1€.

Cet échange a permis de prendre connaissance du mode de **fonctionnement du « bus à 1€ »**, ainsi que du **montage juridique et financier** du dispositif.

a) Bilan à 4 ans

Jusqu'en 2008, en Pyrénées-Orientales, le réseau départemental régulier connaissait une fréquentation modeste avec environ **20 000 voyageurs par mois** pour un coût moyen de **4€ par voyage**.

Depuis 2008, près de **100 000 voyageurs** empruntent le réseau tous les mois. Le lancement d'une **politique départementale incitative**, avec un **prix forfaitaire unique de 1€**, a ainsi permis la **multiplication par 5 de la fréquentation**

et suscite des **phénomènes de liaisons pendulaires pour les actifs** qui utilisent désormais massivement ce réseau pour se rendre au travail.

Du côté des dépenses, **cette tarification n'a pas pesé sur le budget transports** du Conseil Général qui, jusqu'alors, payait les bus sans prendre en compte leur **taux de remplissage**, ce qui n'est pas le cas chez nous.

Du côté des recettes, la mise en œuvre du « Bus à 1€ » a généré une **augmentation des recettes** de 800 000€ à 1 500 000€ par an du fait de la **hausse de fréquentation** qu'elle a engendrée. Il faut noter que cette multiplication des usages a notamment pour origine, les nombreux **touristes qui empruntent massivement le réseau** durant la **période estivale**.

b) Le choix d'un fonctionnement en régie

En 2011, à l'occasion d'un **renouvellement de son marché** de transport, le Conseil Général des Pyrénées Orientales a fait face à une **augmentation brutale** et déraisonnée du coût de son réseau de bus, lié à la situation de **quasi monopole d'une entreprise** qui assurait, à elle seule, 51% du marché.

En réaction à cette situation, et pour être en mesure de **peser sur les coûts des transports**, le Conseil Général des Pyrénées-Orientales a décidé de créer une **régie des transports** : « Les bus du Conseil Général ».

Cette régie, constituée sous la forme d'un établissement à caractère industriel et commercial (EPIC), compte près de **200 employés dont 170 chauffeurs et 150 véhicules** (achetés neufs). Elle a nécessité un investissement de près de **26 millions d'euros**. Elle assure à ce jour près de **65% du service régulier et 38% du service scolaire**, le reste des services étant assuré par **plusieurs entreprises privées, locales, titulaires de marchés publics**.

c) L'état de l'offre des Pyrénées-Orientales aujourd'hui

L'évolution du **réseau départemental des Pyrénées-Orientales**, qui ne compte que **34 lignes** régulières, l'amène aujourd'hui à la prise en charge d'en moyenne **4 000 voyageurs non scolaires quotidiennement** qui bénéficient de formules d'abonnement avantageuses (abonnement annuel illimité à 180€, par exemple).

Parallèlement, le **réseau scolaire** prend en charge près de **14 500 élèves ou étudiants chaque jour**, ces derniers ayant également accès à l'ensemble du réseau départemental avec leur carte scolaire au tarif de 80 € par an.

De plus, le réseau répond d'ores et déjà aux exigences de la **loi sur l'accessibilité et le handicap** du 11 février 2005, qui impose **pour 2015 une mise en accessibilité complète des réseaux** de transports publics, en **doublant les 34 lignes régulières d'un transport à la demande adapté** aux personnes à mobilité réduite.

En outre, le service régulier s'articule également avec le **Transport à la Demande** local dont plusieurs lignes sont opérationnelles depuis 2009 (**objectif de couverture complète du territoire en 2013**) et qui est entièrement financé par le Conseil Général.

Parallèlement, le réseau ferré régional **TER** qui met d'ores et déjà en place sur plusieurs lignes, une **tarification unique à 1€** s'inscrit de façon complémentaire au dispositif départemental de transport.

S'agissant du système de **billettique**, il n'a **pas évolué** sur ce réseau (système de carnets à souche) et génère un **surcroît de travail important** pour la régie des recettes.

Pour **s'adapter à la fréquentation importante** dont il fait l'objet et **sécuriser** son fonctionnement, le réseau de transports des Pyrénées-Orientales doit mener, dans les prochains mois, un important travail de **refonte de son système de billettique** ainsi que la mise en place d'un **dispositif de géolocalisation** des véhicules.

B – PERSPECTIVES EN TARN-ET-GARONNE

Dans notre département, le nombre de voyageurs « non scolaires » sur les 45 lignes régulières du **réseau tarn-et-garonnais** n'est pas connu avec précision. **Plusieurs transporteurs locaux, de taille modeste**, qui assurent ce service **sans garantie de recette**, appliquent la tarification prévue telle que définie par le marché public qui lie le transporteur au Conseil Général (une dizaine d'euros pour un aller-simple entre Saint-Antonin-Noble-Val et Montauban, par exemple). En outre, le réseau **ne prend pas en charge les Personnes à Mobilité Réduite** (non scolaires). Enfin, en-dehors des publics scolaires qui disposent de cartes nominatives, **aucune billettique** ne permet le suivi de la fréquentation.

Par conséquent, et pour satisfaire aux **besoins croissants de nos populations**, la restructuration de notre réseau régulier nécessite, **dans un premier temps** de définir, à partir des lignes existantes et des attentes exprimées localement lors du diagnostic de notre Schéma des Mobilités, un **plan de référence** des lignes régulières.

Afin de définir ce plan, il conviendra **d'examiner les modalités juridiques, financières et techniques** en lien avec les techniciens compétents et les transporteurs titulaires de nos marchés.

Ces travaux permettront de définir la solution la plus juste au regard de nos **capacités budgétaires**, des **dispositifs existants** et des **attentes des populations**. Ils pourront ensuite être **déclinés en actions** dans le volet 3 (Plan d'actions) de notre Schéma des Mobilités.

Il conviendra d'inclure aussi dans cette **phase préalable au plan d'actions**, les questions relatives à :

- La mise en place d'un **système billettique** adapté pour la gestion du futur réseau, qu'il nous faut d'ores et déjà anticiper.
- Les enjeux relatifs à la **communication** afin d'être en mesure de faire connaître, auprès du plus grand nombre, l'offre départementale redéfinie dès son lancement.

Au terme de cette démarche, le plan de référence des lignes régulières nous permettra de fixer les conditions de mise en œuvre, là où cela sera judicieux, d'un service départemental à des **fréquences commerciales**, en **complémentarité et en continuité** avec les autres réseaux.

III – COVOITURAGE

S'agissant du covoiturage, notre Assemblée Départementale a, lors de la DM2 de 2012, marqué sa volonté d'avancer pour accompagner cette pratique. C'est dans ce cadre que nous avons mobilisé les subdivisions départementales.

Elles ont réalisé une **enquête de terrain** pour **recenser les aires de covoiturage spontanées** existantes sur notre territoire. Cette enquête, réalisée entre décembre 2012 et janvier 2013 met en évidence la **multiplicité des secteurs** sur lesquels s'exprime cette pratique, le plus souvent à proximité ou au **carrefour des axes majeurs** de notre territoire, au détriment parfois de la sécurité.

Lorsque le traitement des informations issues de l'enquête aura été finalisé, nous serons en mesure de présenter à l'Assemblée Départementale un véritable **réseau d'aires de covoiturage** à l'échelle du département.

Toutefois, sans attendre la finalisation du volet 3 de notre Schéma des Mobilités, et afin d'accompagner rapidement le développement de cette pratique, je vous propose d'engager dès aujourd'hui les actions suivantes :

- Mettre en place une nouvelle **aide à « la création et l'aménagement des aires de covoiturage »**,

- **Accompagner le développement de ces usages** en soutenant les initiatives existantes.

a) Aide à la création et à l'aménagement des aires de covoiturage

La politique de « création et aménagement des aires de covoiturage » pourrait être établie selon les critères suivants :

Nature des opérations éligibles au titre des aménagements d'aires de covoiturage :

- L'acquisition foncière (et ensemble des frais afférents) relative à l'accueil de l'aire de covoiturage,
- L'ensemble des travaux, études et équipements d'aménagement, d'éclairage et de sécurisation de l'aire de covoiturage,
- L'ensemble des travaux d'aménagement et d'équipements mobiliers relatifs aux pratiques multimodales depuis et vers l'aire de covoiturage, notamment les cheminements doux et les arrêts de transport collectif, le cas échéant,
- Traitements paysagers,
- Acquisition et installation de mobilier et de signalétique sur l'emprise de l'aire aménagée et à ses abords.

Bénéficiaires :

Communes, structures Intercommunales, Syndicats Mixtes et Associations, maîtres d'ouvrage des opérations.

Critères d'attribution :

Les projets présentés devront s'inscrire en **cohérence** avec le réseau départemental des aires de covoiturage défini suite à notre enquête.

Financement départemental :

Il ne pourra excéder **30 % du coût H.T.** de l'opération globale de création et d'aménagement de l'aire de covoiturage, plafonné à **30 000 € d'aide** par opération.

Conditions particulières :

Tous les aménagements de panneaux directionnels à l'extérieur de l'aire de covoiturage devront être conformes à l'ensemble des réglementations en vigueur et s'inscrire dans un plan de circulation global.

Le Conseil Général, co-financeur de l'opération, prendra à sa charge l'installation d'un totem de signalisation de l'aire de covoiturage au titre du réseau départemental des aires de covoiturage et qui intégrera le logo du Conseil Général ainsi que celui des partenaires de l'opération.

Le détail du contenu du dossier à constituer est précisé en Annexe 2.

Modalité d'instruction des dossiers

Les dossiers de demande reçus par le Conseil Général seront examinés au niveau des **Services Techniques** qui sont compétents en matière d'infrastructures.

Ils devront faire l'objet d'un avis de la part du Service des Transports et de l'ADE 82 afin de veiller à leur bonne intégration dans notre réseau de transport collectif et à leur cohérence avec le diagnostic issu du Schéma des Mobilités.

Une fois instruit, chaque dossier fera l'objet d'une **décision d'attribution par la « Commission Permanente »**.

b) Accompagnement des usages

La mise en place de cette politique appelle parallèlement une **implication du Conseil Général sur la question des usages** et nécessitera d'intégrer les **dispositifs locaux** auxquels elle donnera une **envergure départementale**.

Il apparaît de plus, qu'un outil de **mise en relation des usagers**, accessible sur **internet** et qui pourrait se décliner sur **téléphone portable**, constitue un complément indissociable du réseau d'aires de covoiturage, à l'**échelle départementale**.

S'agissant de ce système informatique de mise en relation des covoitureurs, **des connexions seront à trouver** avec les autres systèmes existants afin que la communauté des usagers puisse **optimiser ses chances** de trouver un trajet conforme à sa demande (sites de covoiturage de Tisséo, du Grand Montauban, etc.)

Parallèlement à la question des outils de mise en relation, des discussions ont d'ores et déjà été engagées avec « **REZO POUCE** », pour évaluer la façon dont le département peut **favoriser le développement du dispositif** sur son territoire, en interconnexion avec nos politiques de transport, et **promouvoir cette démarche** alternative auprès du public.

Le dispositif « REZO POUCE » qui se démarque du covoiturage traditionnel par son **format « d’auto stop organisé »** trouve un écho favorable auprès de **nombreux territoires qui y adhèrent**, en Tarn-et-Garonne mais aussi en Haute-Garonne.

Je vous propose par conséquent de renforcer notre **partenariat avec « REZO POUCE »**, que nous autorisons déjà, depuis le 29 décembre 2010, à utiliser les arrêts des cars départementaux pour y apposer ses propres arrêts « sur le Pouce ».

Ce partenariat veillera à la bonne **intégration du dispositif « REZO POUCE »** dans chacune des actions menées par le Conseil Général dans le cadre de son schéma, selon le principe de la **cohérence et de la complémentarité** des réseaux et des infrastructures, et induira le versement d’une **subvention inscrite au Livre des Associations**.

En conclusion, je vous demanderais de bien vouloir délibérer et :

- prendre acte de l’avancement de notre Schéma des Mobilités,
- approuver la mise en place d’une politique d’aide pour la création et l’aménagement d’aires de covoiturage, selon les modalités annexes.

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'avancement du schéma départemental des mobilités tel que présenté concernant la question du réseau scolaire, des offres à destination des publics non scolaires et du covoiturage ;

- Précise que la commission Transports, en concertation avec le bureau d'Etudes ITER et l'ADE 82 aura pour mission d'étudier les ajustements possibles de la politique départementale de transports scolaires et d'établir des préconisations et des propositions d'actions qui seront présentées à l'Assemblée lors de l'examen du volet 3 du schéma (plan d'actions) ;
- Précise également qu'un plan de référence des lignes régulières devra être défini à partir des lignes existantes et des attentes exprimées localement lors du diagnostic du Schéma ;
- Approuve la mise en place d'une politique d'aide pour la création et l'aménagement d'aires de covoiturage selon les critères tels que présentés en annexe 1 ;
- Décide d'accompagner le développement de ces usages en renforçant le partenariat avec l'association « Rezo Pouce » qui sera de ce fait intégrée dans chacune des actions menées par le Conseil Général dans le cadre de son schéma, selon le principe de la cohérence et de la complémentarité des réseaux et des infrastructures, et également subventionnée.

Adopté à l'unanimité.

Le Président,

ANNEXE 1

AIDE A LA CREATION ET A L'AMENAGEMENT DES AIRES DE COVOITURAGE

Nature des opérations éligibles au titre des aménagements d'aires de covoiturage :

L'acquisition foncière (et ensemble des frais afférents) relative à l'accueil de l'aire de covoiturage,
L'ensemble des travaux, études et équipements d'aménagement, d'éclairage et de sécurisation de l'aire de covoiturage,
L'ensemble des travaux d'aménagement et d'équipements mobiliers relatifs aux pratiques multimodales depuis et vers l'aire de covoiturage, notamment les cheminements doux et les arrêts de transport collectif, le cas échéant,
Les traitements paysagers,
L'acquisition et l'installation de mobilier et de signalétique sur l'emprise de l'aire aménagée et à ses abords.

Bénéficiaires :

Communes, structures Intercommunales, Syndicats Mixtes et Associations, maîtres d'ouvrage des opérations.

Critères d'attribution :

Cohérence des projets présentés avec le réseau départemental des aires de covoiturage défini suite à notre enquête.

Financement départemental :

30 % maximum du coût H.T. de l'opération globale de création et d'aménagement de l'aire de covoiturage, plafonné à 30 000 € d'aide par opération.

Conditions particulières :

Tous les aménagements de panneaux directionnels à l'extérieur de l'aire de covoiturage en conformité à l'ensemble des réglementations en vigueur et s'inscrivant dans un plan de circulation global.

Prise en charge par le Conseil Général, co-financeur de l'opération, de

l'installation d'un totem de signalisation de l'aire de covoiturage au titre du réseau départemental des aires de covoiturage qui intégrera le logo du Conseil Général ainsi que celui des partenaires de l'opération.

Détail du contenu du dossier à constituer précisé en Annexe 2.

Modalité d'instruction des dossiers

- Dossiers de demande reçus par le Conseil Général examinés au niveau des Services Techniques compétents en matière d'infrastructures.

- Avis de la part du Service des Transports et de l'ADE 82 afin de veiller à leur bonne intégration dans le réseau de transport collectif départemental et à leur cohérence avec le diagnostic issu du Schéma des Mobilités.

- Décision d'attribution par la « Commission Permanente » une fois chaque dossier instruit.

Le Président,

ANNEXE 2

Liste des pièces pour la constitution de dossier dans le cadre de la politique en faveur de la «création et l' aménagement des aires de covoiturage »

Délibération de la commune, de l' intercommunalité ou du syndicat mixte approuvant la création et l' aménagement de l' aire de covoiturage
Descriptif de l' existant et des besoins
Descriptif technique avec proposition de calibrage, de positionnement et de traitement paysager de l' aire de covoiturage projetée (plan de masse, plan de coupe et croquis)
Plan d' implantation de la signalétique pour l' aire de covoiturage et ses abords
Calendrier prévisionnel de réalisation
Devis estimatif
Relevé d' Identité Bancaire

Le Président,