

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

6^{ème} RÉUNION DE 2012

Séance du 15 novembre 2012

CG 12/6^{ème}/VI-05

L'an deux mil douze, le 15 novembre, 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

Depuis plus de vingt ans, le Conseil Général conduit une **politique de transport ambitieuse**, orientée d'une part sur le maintien des **services en secteur rural**, et notamment des écoles et, d'autre part, sur **la sécurité**.

Je tiens à souligner notre attachement aux objectifs de cette politique de transport qui assure **l'accès à l'éducation** pour nos jeunes, le **maintien des écoles** dans nos campagnes mais, également, permet au travers des services de transport à la demande, à certains de nos concitoyens de rallier les services de proximité.

Parallèlement nous faisons face, depuis quelques années, à une **crise majeure**. Elle touche, en premier lieu, nos populations, premières victimes de la **contraction de l'activité économique**. Elle contraint aussi les collectivités et le Conseil Général au sein duquel la **raréfaction des crédits** impose, plus que jamais, de mener une **action responsable** et de **prioriser nos choix**.

Cette situation de crise, accentuée par le développement démographique de notre département, fait apparaître de **nouveaux besoins**. C'est ainsi que la mobilité est devenue, ces dernières années, pour les Tarn-et-Garonnais, **un enjeu de premier ordre**, amplifié par l'allongement des distances pour accéder à l'emploi, aux services ou aux soins, par la hausse du coût des carburants et par les préoccupations environnementales.

Ce **triple constat d'attachement** à la politique menée, à la vigilance budgétaire et à l'expression de besoins nouveaux nous amènera à **réexaminer l'ensemble des facettes de notre politique départementale en matière de transport**.

Pour y parvenir, nous avons décidé, lors du vote de notre Budget Primitif de 2011, de lancer la réflexion sur un **Schéma Départemental des Mobilités**.

Comme vous le savez, cette démarche pluridisciplinaire, recouvrant l'ensemble des problématiques du transport, est fondée sur la définition des attentes des publics et des besoins des territoires. Elle a notamment conduit à **questionner l'ensemble des maires et présidents d'intercommunalités du département** dans le cadre d'une enquête dont je vous avais fait part de l'intérêt, à l'occasion de notre Décision Modificative n°2 de 2011, avec un taux de réponse de près de 75%.

Nous avons également acté, lors de la même session, la poursuite du schéma avec la tenue **d'ateliers territoriaux sur les 6 bassins de mobilité** identifiés et l'organisation d'entretiens avec les porteurs d'initiatives en matière de déplacements et de mobilité des publics.

Cette série d'ateliers et d'entretiens a été **très bien accueillie**, du fait de la transversalité des thématiques qu'elle englobe (environnement, enjeux sociaux, économie, transport...). Je vous rappelle à ce titre que les services des Transports de la Solidarité Départementale, de l'Environnement, des Routes et de l'Economie ont participé à toutes les étapes de cette réflexion.

C'est dans ce cadre, suite à la restitution du diagnostic par le bureau d'études que nous avons mandaté que je vous propose, à travers ce rapport :

- d'examiner les résultats du bilan carbone des déplacements qui a été réalisé par les bureaux d'études ITER et ECO2 Initiatives ;
- de prendre connaissance des résultats issus de la concertation lors des ateliers territoriaux et des entretiens ;
- enfin, d'entrevoir les perspectives à venir pour la politique départementale en faveur de la mobilité.

I – LES DÉPLACEMENTS : UN ENJEU ENVIRONNEMENTAL MAJEUR

Dans le cadre du Schéma des Mobilités, l'Assemblée Départementale avait souhaité qu'une évaluation de l'impact carbone de la mobilité soit réalisée à l'échelle du Tarn-et-Garonne.

Elle constitue une première étape indispensable dans la perspective de réduction des **émissions de gaz à effet de serre** (GES), dont les transports constituent le premier poste, à l'échelle nationale, avec un tiers des émissions.

De plus, cette évaluation va permettre d'alimenter la démarche du **Plan Climat Énergie Territorial** (PCET) initiée par le Conseil Général.

En Tarn-et-Garonne, pour l'année 2011, les **flux globaux de véhicules** (dont les poids lourds), ont représenté **1,5 milliard de km** parcourus, soit 35 000 fois le tour de la terre. Cela représente **280 000 tonnes d'équivalent CO₂**.

Les **déplacements domicile-travail** représentent à eux seuls, chaque année, près de **590 millions de km** parcourus, soit une émission de plus de **100 000 tonnes d'équivalent CO₂**. Il faut noter que plus de 20% de ces distances sont effectués par des actifs qui résident en dehors du département et viennent y travailler, ce qui souligne le rôle du département dans le phénomène de métropolisation toulousain.

Pour finir, les bureaux d'études ITER et ECO2 Initiatives ont procédé à une évaluation de l'impact des **poids-lourds** qui circulent ou transitent par notre département. Cet impact atteint plus de **42 000 tonnes d'équivalent CO₂**.

S'agissant de ces flux à vocation transport de marchandises, la position de carrefour autoroutier du département explique leur volume. Il faut noter à ce sujet que la création de « **Grand Sud Logistique** », barycentre du sud-ouest de la France et doté d'une connexion multimodale (fer, route), constitue un atout pour **optimiser les flux de marchandises** et mieux gérer leur impact environnemental.

S'agissant de notre réseau départemental des **transports scolaires**, l'étude a évalué son impact à plus de **3 730 tonnes d'équivalent CO₂**, (soit 2,6 millions de km) ce qui représente **moins de 1,5 %** de la totalité des émissions.

II – RÉSULTATS DES ATELIERS ET DES ENTRETIENS

Conformément au programme que nous avons validé lors de la DM1 de 2012, l'élaboration du Schéma Départemental des Mobilités a fait l'objet de nombreux **échanges locaux**.

Dans la continuité de l'enquête auprès des maires et des présidents des intercommunalités, de mai 2012, une vingtaine d'**entretiens** a été réalisé par le bureau d'études sur le territoire, auprès des autorités organisatrices de transport et organisatrices de second rang, de porteurs d'initiatives en matière de mobilité (collectivités, chambres consulaires, pays, etc.) et d'autres organismes qui œuvrent dans le champ de la mobilité en Tarn-et-Garonne (Pôle Emploi, DDT, etc.).

Ces entretiens ont permis de **qualifier les offres existantes** et de prendre connaissance des **initiatives locales** et des **principales attentes** des territoires.

En plus de ces entretiens, **6 ateliers territoriaux** ont été organisés du 19 au 21 septembre 2012, sur chacun des **bassins de mobilité** définis pour l'étude (à Nègrelisse, Montauban, Grisolles, Beaumont-de-Lomagne, Saint-Nicolas-de-la-Grave et Lauzerte).

Ces ateliers ont reçu un accueil très **favorable de la part des élus, techniciens et professionnels** du social, de l'insertion, de la jeunesse et de la formation, ainsi que des porteurs d'initiatives. Ils ont permis d'identifier l'ensemble des programmes locaux d'aides à la mobilité, comme l'initiative « Rézo Pouce », qu'il convient d'intégrer à notre réflexion.

Ils ont permis de finaliser le diagnostic et de faire ressortir des problématiques très **spécifiques aux territoires** rencontrés.

III – LES PERSPECTIVES D' ACTIONS

Au terme de cette démarche de rencontres, corroborée par l'analyse technique de l'existant, le bureau d'études a identifié **deux grands enjeux** pour notre département :

- * le premier porte sur **l'organisation territoriale et la gouvernance**,
- * le second concerne **l'évolution des offres de mobilité**.

Sur ces points, nous allons nous donner le temps, d'abord, d'une **large concertation** avec les élus et les populations, ensuite, d'un **examen sur le terrain** de quelques expérimentations conduites par d'autres acteurs publics de transports, et pour finir, de **formuler des propositions** que nous validerons ensemble après les avoir chiffrées.

A - Un choix de gouvernance à affiner :

Il s'agit de repenser **l'organisation des déplacements** de façon collective, en assurant à chaque échelle territoriale (département, EPCI) des **réponses adaptées aux besoins locaux** de mobilité, opérationnelles et **soutenables financièrement**.

Dans cette perspective, et quelles que soient les pistes d'actions qui seront retenues par notre Assemblée Départementale, il sera nécessaire de définir les modalités de gouvernance du futur Schéma des Mobilités. Pour cela, le bureau d'études ITER suggère **trois scénarios possibles de gouvernance** :

* un **scénario « au fil de l'eau aménagé »**, dans lequel le Conseil Général continuerait de prendre en charge l'organisation des transports départementaux et locaux en améliorant son offre pour répondre aux nouveaux besoins de mobilités,

* un **scénario intermédiaire**, dans lequel le Conseil Général délèguerait l'organisation des transports aux EPCI pour la desserte locale et conserverait la **gestion d'un réseau interurbain** structurant, ainsi que le **rôle de coordinateur**. Cette délégation de compétences aux EPCI s'appliquerait dans un cadre défini et maîtrisé par le Conseil Général de Tarn-et-Garonne,

* un **scénario d'intégration des compétences** entre les organisateurs de transports sur le territoire du Tarn-et-Garonne (associant le Conseil Général, le Conseil Régional, la Communauté d'Agglomération du Grand Montauban et les EPCI) dans le cadre d'un **syndicat mixte** qui organiserait un **réseau « sans couture »** (fusion des territoires de compétence, tarification unique, etc.) et disposerait d'une **fiscalité propre** (versement transport additionnel).

Nous étudierons précisément ces trois scénarios avant d'engager la concertation avec nos éventuels partenaires.

B – Amélioration de l'offre :

Indépendamment du cadre de gouvernance qui en accompagnera la mise en œuvre, **différentes pistes** pour l'amélioration de l'offre de services à la mobilité en Tarn-et-Garonne pourront être envisagées.

Elles concernent :

* le **réseau scolaire**, qu'il conviendrait de maintenir dans sa fonction prioritaire de desserte des **écoles rurales**, des collèges et des lycées mais dont il sera nécessaire **d'optimiser le fonctionnement dans un double** souci de **maîtrise budgétaire et de complémentarité avec les attentes locales de mobilités des Tarn-et-Garonnais**,

* le **réseau régulier**, qu'il conviendrait, éventuellement de structurer dans une logique de « réseau armature », en cohésion avec les territoires et les autres offres de transport, notamment celles de la Région et des EPCI, et qu'il sera nécessaire de rendre accessible au plus grand nombre en imaginant, peut-être, une tarification forfaitaire (certains départements comme les Pyrénées-Orientales l'expérimentent), et une plus grande lisibilité du service,

* les services de **transports locaux à la demande**, dont le fonctionnement sera à repenser en concertation avec les territoires (le Conseil Général est aujourd'hui l'un des co-financeurs) pour l'ouvrir plus largement aux besoins nouveaux,

* le **réseau cyclable**, qui éveille l'intérêt des populations pour les déplacements courts et dont le département pourrait accompagner le développement à travers un schéma cyclable départemental,

* le **covoiturage** en développement et pour lequel le département peut jouer un rôle de facilitateur, par la mise en place d'un réseau d'aires de covoiturage et l'accompagnement du développement de cette pratique ;

* l'enjeu de la **mobilité des publics fragiles** : publics en insertion, en formation, personnes âgées, handicapés, etc. pour lesquels des actions spécifiques déjà engagés devront être sinon repensées, du moins harmonisées et envisagées dans leur globalité, pour maintenir le lien social, faciliter l'accès aux soins, à la formation et à l'emploi.

IV - FINALISATION DU SCHEMA

Au terme de ce travail de diagnostic et de prospective, le Conseil Général doit désormais entrer dans une phase de définition et de choix des actions à conduire.

Le comité de pilotage que nous avons mis en place (composition en annexe 2), a été informé, le 25 octobre 2012, des conclusions rendues par le bureau d'études ITER et synthétisées dans le présent rapport.

L'ensemble de ces orientations doit désormais être approfondi dans le cadre de la **troisième et dernière phase** d'élaboration du Schéma Départemental des Mobilités, que je souhaite vous présenter lors de l'une de nos prochaines réunions.

En conclusion, je vous propose de bien vouloir prendre acte de l'avancement du Schéma Départemental des Mobilités.



Vu le rapport de Monsieur le Président,

Vu la délibération de l'Assemblée du 22 avril 2011 relative au schéma départemental des mobilités,

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 suite aux conclusions rendues par le bureau d'études et telles que présentées ;
- Précise que les orientations relatives à la troisième et dernière phase de ce schéma seront prochainement soumises à l'Assemblée.

Acte donné.

Le Président,