



Université Toulouse II - Jean Jaurès
UFR Géographie et Aménagement du territoire

Master Villes et Territoires, parcours Transports, logistique et environnement

Un transport à la demande sur la Communauté de communes du Grand Ligeillois : Vers quels aménagements pour un territoire hétérogène à tendance rurale?

TAFFOREAU Alexis

Maître de stage : Madame Dominique BOUGUET
Tuteur Universitaire : Monsieur Jean-Pierre WOLFF

Mémoire soutenu en Septembre 2015



Un transport à la demande sur la Communauté de
communes du Grand Ligeillois :

Vers quels aménagements pour un territoire hétérogène
à tendance rurale ?

Résumé

Ce mémoire a été réalisé dans le cadre de mon stage de fin d'année en Master 1 Villes et Territoires parcours transports, logistique et environnement de l'Université Toulouse II – Jean Jaurès. Ce stage effectué au sein de la Communauté de communes du Grand Ligeillois avait pour objectif de proposer différents scénarii de mise en place de Transport à la demande en fonction des besoins de la population et des enjeux du territoire.

Mots-clés : Communauté de communes, TAD, Transport à la demande, Indre-et-Loire, territoire.

This master thesis has been realised after my first year internship « Villes et Territoires » option « transports, logistique et environnement » of Toulouse II – Jean Jaurès University. This internship took place in the community of communes of Grand Ligeillois and the goal was to make some suggestions about flexible transport according to the needs of the population and the issues of the territory.

Keywords : Community of communes, flexible transport, Indre-et-Loire, territory

Remerciements

Ce diagnostic est réalisé suite à une sollicitation de la Communauté de Communes du Grand Ligeillois et dans le cadre du stage de première année de Master 1 Villes et Territoires, parcours transports, logistiques et environnement à l'Université de Toulouse 2-Jean Jaurès. Ce travail a pu être réalisé grâce à l'aide apportée par la Communauté de communes, au nom de son président monsieur Guignadeau et de l'ensemble du personnel de la Communauté de communes que je remercie chaleureusement.

Je tiens à remercier également tous les élus de la Communauté de communes du Grand Ligeillois que j'ai rencontré, pour le temps qu'ils m'ont accordé et leur bienveillance, ainsi que les acteurs extérieurs avec lesquels j'ai pu m'entretenir.

Pour finir, je remercie également le personnel enseignant de l'Université Toulouse II – Jean Jaurès, plus particulièrement monsieur Wolff pour le suivi de mon travail et ses conseils avisés.

Sommaire

Introduction

Présentation de la structure

Méthodologie

Partie 1 - Le TAD en France, en Europe et sa mise en place par le conseil départemental d'Indre-et-Loire

- 1.1. Qu'est-ce que le transport à la demande (TAD) ?
- 1.2. Le cadre juridique de sa mise en place
- 1.3. Comment est-il mis en place ?
- 1.4. Sa mise en oeuvre par le conseil départemental d'Indre-et-Loire
- 1.5. Comment fonctionne le TAD et avec quel(s) moyen(s) ?

Partie 2 - Diagnostic territorial de la communauté de commune du Grand Ligueillois

- 2.1. Présentation du territoire
- 2.2. Dynamique sociale et bassins de vie complémentaire
- 2.3. La mobilité au coeur des enjeux du territoire
- 2.4. Bilan et points importants à retenir

Partie 3 - Propositions de scénarii de mise en place de TAD sur le Grand Ligueillois

- 3.1. Sa mise en place technique
- 3.2. Scénario 1 : Mise en place selon le conseil départemental
- 3.3. Scénario 2 : Mise en place selon les bassins de vie
- 3.4. Scénario 3 : Pas de mise en place
- 3.5. Alternatives
- 3.6. Pertinence et évolution du TAD

Conclusion

Bibliographie

Annexes

Introduction

Dans le cadre de mes études en Master 1 Ville et Territoire à l'Université Toulouse II – Jean Jaurès, j'ai été sollicité par la Communauté de Communes du Grand Ligeillois pour établir un diagnostic du territoire dans le but de mettre en place à l'avenir un service de Transport A la Demande (TAD). Ceci fait suite notamment à la présentation du TAD, le 21 novembre 2014 par le Conseil Départemental d'Indre-et-Loire aux élus et acteurs locaux.

Par la suite, il m'a été confié le rôle de réaliser une enquête sur une période de 2 mois, de début mai 2015 à début juillet 2015 auprès des maires des 17 communes composant le Grand Ligeillois. Il leur a été demandé quelle était leur vision propre de leur territoire, les principaux pôles socio-économiques vers lesquels leurs administrés se dirigeaient et leur avis sur le Transport à la Demande.

C'est à travers cette enquête auprès des élus des 17 communes qui composent la Communauté de communes que les axes majeurs de la mise en place du TAD se sont construits. Seuls les élus de la commune de Bossée n'ont pas été rencontrés. Durant le mois de mai 2015, les élus ont pu exprimer leurs visions du territoire, de sa population et surtout de comment ils envisagent la mobilité.

J'ai ensuite rencontré des acteurs extérieurs au Grand Ligeillois, mais pas insensible à la question d'un TAD sur ce territoire. Je me suis entretenu avec monsieur Morel de la Communauté de communes de Montrésor, où j'ai pu recueillir ses impressions et son expérience sur « leur » TAD (mis en place depuis 2006). Ma rencontre avec monsieur Gasser du Pays de Touraine Côté Sud, dont fait partie le Grand Ligeillois, pour définir sa vision de l'ensemble du territoire.

Enfin j'ai été à la rencontre de madame Pardon et monsieur Bourgoïn, en charge de la mobilité et des transports au sein du Conseil départemental. Ils m'ont exposé le cheminement possible pour mettre en place le TAD et la façon dont ils voyaient son fonctionnement.

Cela m'a permis d'établir un diagnostic du Grand Liguillois en prenant en compte les avis de chacun, les réalités socio-économiques de la population. J'ai pu ainsi dégager une problématique : «Un TAD dans la communauté de communes du Grand Liguillois, vers quels aménagements pour un territoire hétérogène à tendance rural ?». C'est en répondant à cette problématique que j'ai défini plusieurs plans d'action pour la mise en place du TAD sur le territoire, correspondant aux réalités du territoire et à celle des institutions.

Présentation de la structure

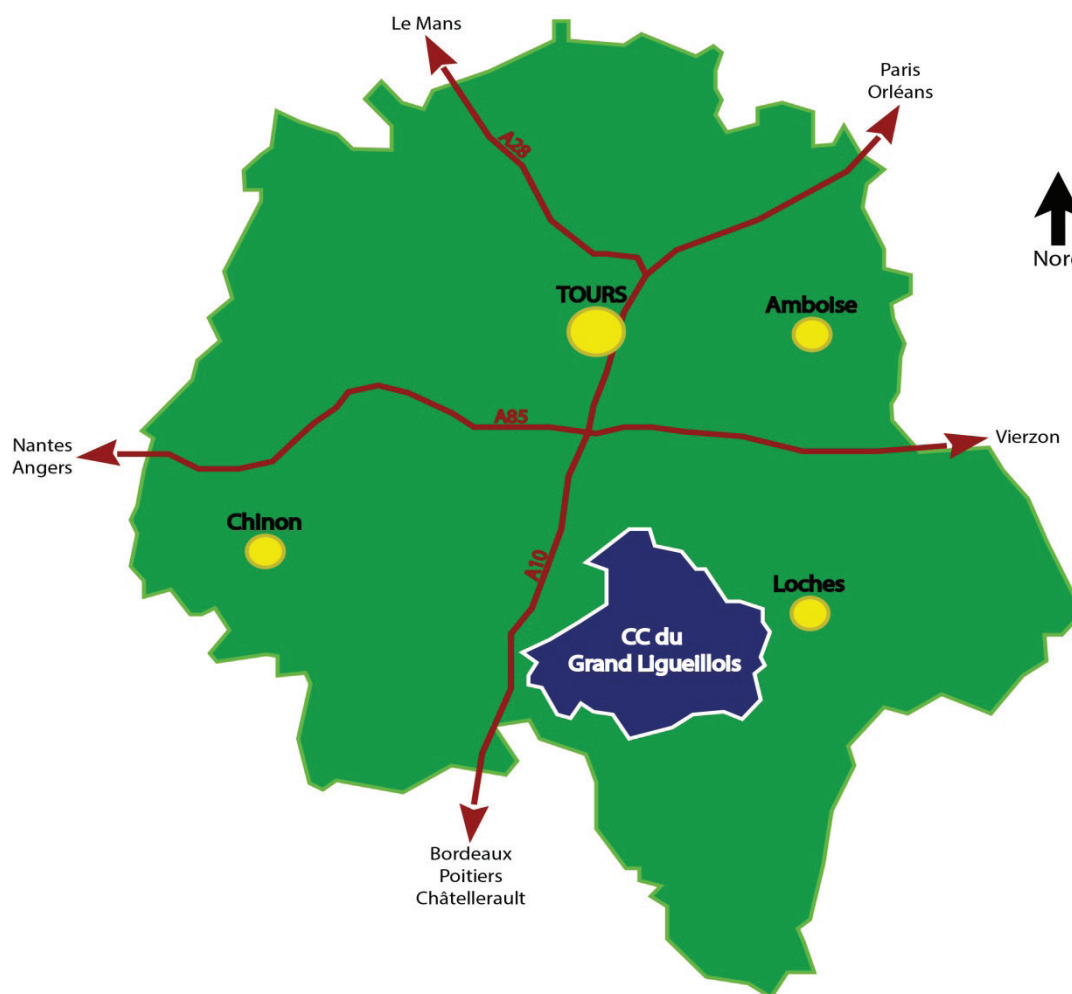


Figure 1 : Localisation de la CC du Grand Ligeillois dans le département d'Indre-et-Loire

(source : Communauté de communes du Grand Ligeillois)

J'ai été mandaté en tant que stagiaire au sein de la Communauté de communes du Grand Ligeillois, du 2 mai 2015 au 8 juillet 2015. La CCGL fait partie avec 4 autres communautés de communes du Pays de Touraine du Sud, dont la ville principale est Loches.

Historique de la structure

Créée le 14 décembre 2001 à l'initiative des élus des 17 communes la composant, la Communauté de communes du Grand Ligeillois est un EPCI (Etablissement public de coopération intercommunale). Le président actuel de la Communauté de communes du Grand Ligeillois est monsieur Michel Guignaud, qui est par la même occasion

le maire de la ville de Ligueil, principale commune du territoire du Grand Ligeillois. Il est en poste depuis 2014.

J'ai été accompagné dans mon travail par ma tutrice de stage, directrice générale des services à la CC du Grand Ligeillois, madame Dominique Bouguet.

Organisation

La Communauté de communes du Grand Ligeillois est dotée de cinq commissions. Elles regroupent les compétences obligatoires et optionnelles. La sous-commission « eau » est une compétence facultative. Les différentes commissions sont :

- commission «finances, économie, habitat et déchets ménagers»
- commission «infrastructures, bâtiments»
- commission «stratégie et prospective»
- commission «services à la population»
- commission «tourisme, culture, communication et environnement»
- sous-commission «eau»



Figure 2 : logo de la Communauté de communes du Grand Ligeillois

(source : Communauté de communes du Grand Ligeillois)

L'exécutif est composé, en plus du président, de six vice-présidents chargés chacun d'une commission. Ils forment le bureau exécutif, qui prépare les grandes lignes pour la réunion du conseil communautaire.

Méthodologie

Méthode de travail

1_ Organisation du travail

Il fut important de mettre en place une méthodologie de travail dès le premier jour, en fonction des objectifs fixés. Le délai étant relativement court, j'ai décidé avec ma tutrice de stage d'organiser des rendez-vous avec les élus locaux plutôt que d'établir des questionnaires auprès de la population. De plus, il était important d'organiser cela durant le mois de mai pour ensuite pouvoir développer un diagnostic le mois suivant.

2_ Connaissance du territoire et recherches

J'ai par la suite pris connaissance de la structure d'accueil, des projets de développement locaux et du territoire d'action. Pour plus de connaissance dans le domaine du transport à la demande, j'ai effectué des recherches complètes sur l'aspect technique, l'aspect sociogéographique et l'aspect juridique.

3_ Rencontres des élus et acteurs locaux

En amont de mes rendez-vous, j'ai établi une fiche d'entretien pour cibler le sujet et orienter l'entrevue afin d'obtenir les avis des acteurs locaux sur plusieurs sujets complémentaires comme la vision socio-économique et démographique qu'ils ont de leur territoire et ce qu'il pense du TAD. J'ai été à la rencontre de la Communauté de communes de Montrésor, où le TAD est mis en place depuis 2006. J'ai pu ainsi avoir un premier bilan pour orienter mon diagnostic. Le point le plus important de mon stage fut l'entretien passé avec les acteurs mobilité du conseil départemental, Mr Bourguoin et Mme Pardon. Nous avons pu établir un échéancier pour la mise en place d'un TAD sur le Grand Ligeillois, et j'ai recueilli la vision des acteurs départementaux pour l'avenir du territoire.

4_ Rédaction du diagnostic

Durant la fin du mois de juin, j'ai rédigé un diagnostic territorial et proposé plusieurs scénarii de TAD à la communauté de communes du Grand Ligeillois. Je me suis ap-

puyé sur les entretiens passés avec les acteurs locaux et les acteurs territoriaux. De plus, l'influence du bilan de la CC de Montrésor m'a permis d'avoir des informations complémentaires sur la pérennité d'un TAD sur la Communauté de communes.

5_ Présentation devant les élus locaux

J'ai par la suite, présenté mon diagnostic et mes recommandations lors de la réunion communautaire du 9 juillet 2015, à Draché. A la suite de quoi, chacun a pu exprimer son avis sur la suite à donner au projet de TAD. Pour finir j'ai remis mon rapport écrit à mon responsable de stage.

PARTIE 1

**LE TAD EN FRANCE, EN EUROPE ET SA MISE EN PLACE PAR LE CONSEIL
DEPARTEMENTAL D'INDRE-ET-LOIRE.**

1.1_ Qu'est-ce que le Transport à la Demande (TAD) ?

Il s'agit d'un transport public mis en place généralement par les départements sur un territoire à tendance rurale ou périurbaine. Le but est de répondre aux besoins de la population locale, ne disposant pas d'un moyen de locomotion ou/et ne pouvant pas pour des raisons financières ou de santé être mobile ou en raison d'un isolement géographique et/ou social.

La mise en place du transport à la demande (TAD) doit répondre à des besoins spécifiques sur des territoires communaux excentrés en direction d'une commune centrale regroupant des services à la personne, des pôles administratifs et de santé ainsi que des commerces.

Pour cela, le TAD ne correspond pas aux transports collectifs habituels car il ne s'organise pas autour d'itinéraires fixes ou d'horaires précis. Il répond à des besoins ponctuels et aux demandes préalables des usagers via un opérateur qui se charge des réservations, de la planification et de l'organisation du parcours afin de prendre en charge convenablement l'ensemble des voyageurs.

Le TAD peut être accessible à tous publics, y compris dans certains cas aux personnes à mobilité réduite (PMR). La tarification peut être spécifique, ou intégrée à celle d'un réseau auquel le service est rattaché (réseau urbain, départemental...). La réservation s'effectue d'un jour ouvré à deux heures à l'avance selon les territoires. Il est possible aussi que des points de rendez-vous à horaires réguliers avec des prises en charge sans réservations soient mises en place.

Il y a donc différentes catégories de TAD :

- Les TAD qui se substituent à une ligne de transports collectifs (avec des itinéraires fixes ou ajustables, et des horaires de départ fixes ou variables) avec des points d'arrêt prédéfinis.
- Les TAD sans itinéraires ou horaires de références, desservant des lieux ou des points d'arrêt prédéfinis, sur la demande préalable d'un ou plusieurs usagers.

1.2_ Le cadre juridique de sa mise en place

Le TAD est défini par l'article 26 du décret 85-891 du 16 août 1985, inscrit dans la loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs). Ensuite son application s'est ensuite vue renforcée par diverses lois, notamment par la loi SRU du 13 décembre 2000, qui l'incorpore dans une vision d'ensemble et une réflexion globale sur les déplacements. De plus, le TAD est alors clairement différencié du transport public régulier de par le fait qu'il ne fonctionne qu'en cas de demande d'au moins un usager.

Le transport à la demande relève de la compétence du Département, collectivité territoriale responsable de sa mise en œuvre et de sa pérennité. Les EPCI comme les Communautés de communes sont aussi responsables du bon fonctionnement des TAD sur leur territoire. La raison est qu'ils participent à l'élaboration de ce dernier et à son financement qui peut aller jusqu'à 50% du budget d'exploitation selon les régions, le reste étant pris en charge par les Départements.

Le cas échéant, l'établissement d'une convention entre le Département et un opérateur de transports (taxis, bus, mini-van...) pour organiser et effectuer les trajets, engage ce dernier d'un point de vue juridique et financier sur le bon déroulement du service de TAD.

Depuis le 18 août 2015, la loi de transition énergétique favorise les plans de mobilité en zone rurale, au titre du troisième volet de ses grands axes. Celle-ci permet aux collectivités de se doter d'outils de concertation et de planification favorisant l'adaptation des déplacements à la spécificité des territoires ruraux. De plus cette loi donne la priorité à l'installation et l'utilisation des bornes électriques, au développement des transports en communs à faibles émissions de CO2 et accélère le renouvellement du parc automobile français. Cette nouvelle loi favorise clairement les politiques d'aménagement de Transports à la demande, d'auto-partages et de covoiturages.

1.3_ Comment est-il mis en place ?

En Europe

Les pays d'Europe du Nord ont particulièrement développés leurs TAD, notamment dans les pays scandinaves, en Belgique, Allemagne, Pays-Bas, Royaume-Uni, Irlande et en Suisse. Les objectifs des TAD européens sont similaires à ceux des TAD français: il s'agit de compenser ou compléter le réseau de transports publics en direction d'un public en difficulté de mobilité (raison de santé, raison socio-économique...). De plus les modes de fonctionnement présentent des caractéristiques identiques à ceux de notre territoire.

Malgré l'importance des zones peu denses, les TAD dans les pays d'Europe du Sud ont eu du mal à se développer, notamment en Italie, Grèce, Portugal et en Espagne. Cela est dû à la structure familiale et collective de ces pays, dont la solidarité rend le service du TAD moins indispensable.

En France

Le transport à la Demande s'est particulièrement développé en France dans les années 80, avec la Loi d'Orientation des Transports intérieurs de 1982 et l'essor d'alternatives à la mobilité comme le covoiturage. C'est dans le département de l'Aveyron que le TAD fut le premier mis en place sur le territoire français au cours des années 1980 et 1990. Aujourd'hui, le département continue à développer son réseau avec l'objectif d'atteindre une couverture totale de son territoire, en plus des 33 services déjà opérationnels.

En effet, l'augmentation du coût de la mobilité, le vieillissement de la population et l'urbanisation galopante, ont obligé les collectivités territoriales à mettre en place des services à la collectivité pour répondre à la demande croissante de mobilité sociale. Mis en place par les départements dans la majorité des cas puisque relevant de leurs compétences, il peut également être mis en place par les collectivités chargées de la mobilité sociale.

Le TAD peut aussi traverser les limites administratives, et rejoindre les centres-bourgs voisins en fonction de l'attractivité que ceux-ci exercent sur le territoire. C'est le cas pour la Communauté de communes de Montrésor vers Loches.

C'est aussi le choix opéré par le Bas-Rhin avec 3 Communautés de communes reliées

les unes aux autres, via une convention tripartite (Communautés de Communes, Département, transporteur).

1.4_ Sa mise en œuvre par le Conseil Départemental d'Indre-et-Loire

Le TAD est favorisé par le Conseil Départemental depuis l'élaboration du Schéma Départemental des Transports et de l'Accessibilité en 2010. Avant cela, des TAD existaient déjà sur l'Indre-et-Loire comme par exemple dans la Communauté de Communes de Montrésor, mis en place en Novembre 2006. Depuis 2010, les TAD se sont généralisés sur le territoire tourangeau.

Depuis l'adoption du SDTA, le but du Conseil Départemental est de déployer sur l'ensemble de son territoire, et spécifiquement sur les zones rurales, le Transport à la Demande. Il s'agit de déployer une offre de mobilité complémentaire au réseau de bus Fil Vert et Fil Bleu, en permettant aux zones rurales d'accéder à un pôle desservi.

Le TAD est mis en place dans les limites des Communautés de Communes, sur une base homogène tenant compte de la spécificité des territoires. Le Conseil Départemental soutient avec vigueur un réseau interne à la Communauté de communes, reposant sur un service permettant un accès aux principaux services intercommunaux, généralement regroupés dans la principale ville du territoire comme c'est le cas pour l'Île-Bouchard. Exception faite pour Descartes qui ne regroupe pas de services intercommunaux, au contraire de Preuilly.

La seule exception concerne la Communauté de communes de Montrésor où il est possible de se rendre sur Beaulieu-lès-Loches, appartenant à la CC de Loches Développement, à la MEETS (Maison de l'Emploi et des Entreprises de la Touraine du Sud), mais surtout à Loches, avec 8 points d'arrêt bien définis (Gare, Office de tourisme,...). Cette exception dans le département permet surtout au TAD de la CC de Montrésor d'être globalement efficace pour la population visée. En effet on note une forte hausse des fréquentations les jours de marché sur Loches (tous les mercredis) ainsi que les vendredis. Le taux de fréquentation de l'arrêt de l'Office de tourisme de Loches (57% des usagers) point le plus proche de la place du marché de Loches le mercredi, renforce l'idée que les marchés représentent une forte attractivité sur les populations locales. L'augmentation significative de la fréquentation pendant les périodes estivales sont aussi à prendre en compte dans la future analyse du TAD du Grand Ligeillois.

En effet, les départs en vacances de la famille ou des voisins, habituellement principal aide à la mobilité des personnes isolées, couplé à une augmentation des activités culturelles touristiques sur le territoire permet au TAD d'être plus mobilisé que d'habitude.

1.5_ Comment fonctionne le TAD et avec quel(s) moyen(s) ?

Avant 2011, les Communautés de communes participaient à hauteur de 50% du déficit d'exploitation du réseau de Transport A la Demande. Aujourd'hui, le financement du service se fait dans le cadre du CDDS (Contrat Départemental de Développement Solidaire) passé entre le Département et la Communauté de communes. Aucune dotation supplémentaire dans le cadre du CDDS n'est attribuée aux collectivités mettant en place le TAD sur leur territoire.

Moyens financiers

En moyenne, l'exploitation du Transport à la Demande s'élève de 10 000€ à 30 000€ selon les cas et le succès rencontré. Il s'établit un contrat tripartite entre le Département, la Communauté de communes et un transporteur local de préférence.

Moyens techniques

Le fonctionnement du service de base est ouvert à tout public, avec une réservation obligatoire lors des jours ouvrables (du lundi au vendredi), au plus tard la veille du déplacement jusqu'à 17h sur un numéro vert gratuit, spécifique à la Communauté de communes. La prise en charge se fait au domicile de l'utilisateur, et la dépose s'effectue à un point d'arrêt fixe aux abords d'un pôle de service. Depuis 2015, le tarif du trajet est basé sur celui du Touraine Fil Vert, soit 2,40€. Le véhicule peut être accessible aux PMR (Personne à mobilité réduite), avec un voyage gratuit pour l'accompagnateur (si l'invalidité est d'au moins 80%). Le transporteur optimise le trajet en fonction des réservations.

Communication

La communication pour le TAD est faite par le Conseil Départemental, avant d'être relayée par les diverses structures locales comme les mairies, la Communauté de communes, mais aussi les commerces. La diffusion sur le site internet des autres collectivités est également possible.

PARTIE 2

DIAGNOSTIC TERRITORIAL DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GRAND LIGUEILLOIS

2.1_ Présentation du territoire

La Communauté de communes du Grand Ligeillois se situe au sud du département d'Indre-et-Loire (37), entre les villes de Tours, Loches, Chinon et Châtellerault. La Communauté de communes est composée de 17 communes, qui rassemblent une population de 10 269 habitants. La position géographique du Grand Ligeillois à la limite de l'agglomération sud-tourangelle, et sa proximité avec des zones socio-économiques locales attractives comme Loches, Descartes et Sainte-Maure-de-Touraine, lui confère un rôle de territoire à tendance rurale. On peut dire que le Grand Ligeillois joue un rôle de zone « tampon » entre les diverses communes plus grandes et attractives du sud-tourangeau, avec en tête la ville de Loches.

Au sein du territoire, les communes sont rurales, peu denses, d'une moyenne de 604 habitants avec une différence entre Esves-le-Moutier (158 habitants) et Ligueil (2282 habitants). Cette dernière est d'ailleurs la principale commune de la Communauté de communes, avec Manthelan (1437 habitants).

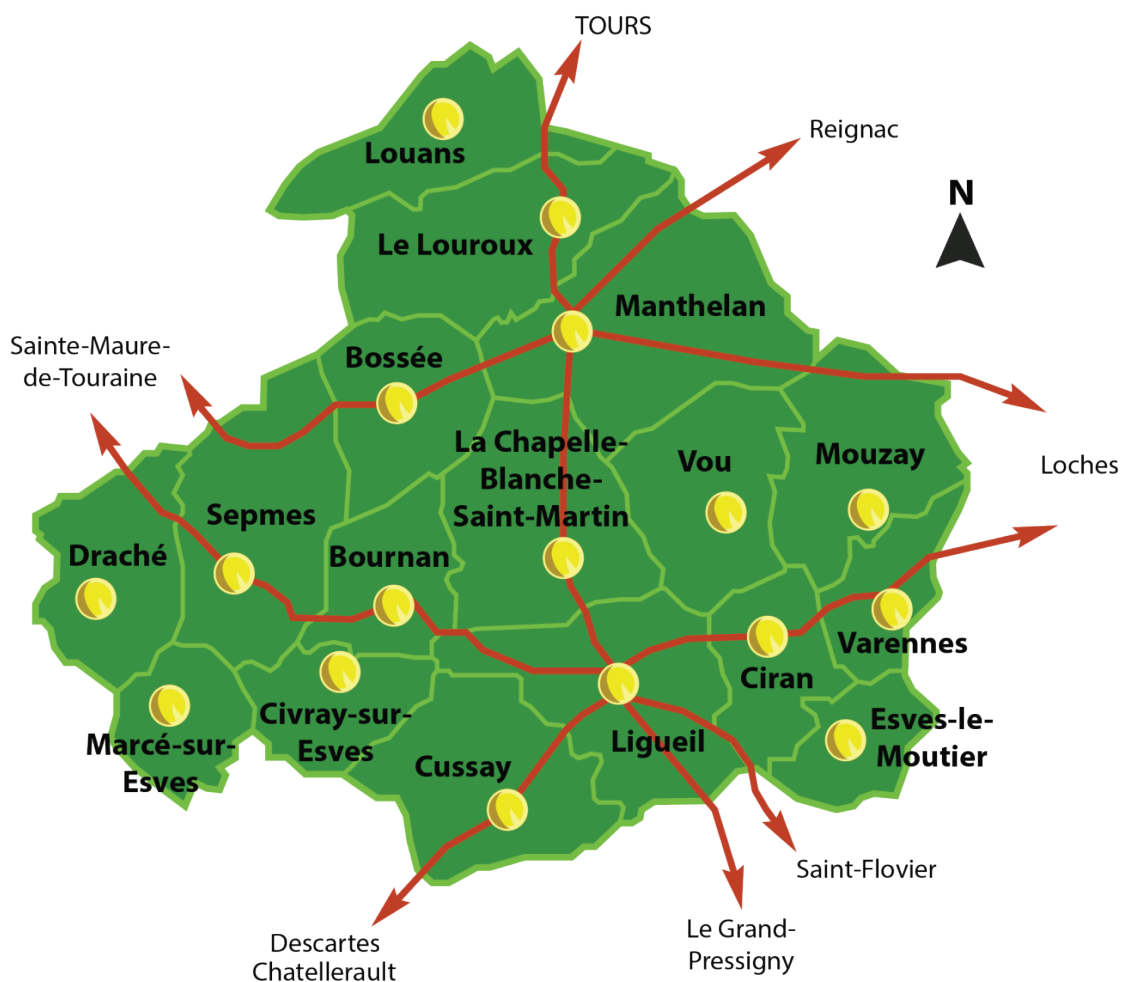


Figure 3 : Les communes composant la CC du Grand Ligeillois

(Source : La Communauté de communes du Grand Ligeillois)

2.2_ Dynamique sociale et Bassins de vies complémentaires

Le Grand Ligeillois ne cesse de se développer, non seulement avec l'augmentation de sa population, mais surtout avec l'attractivité qu'il exerce. La force du territoire réside dans sa capacité à se doter d'équipements intercommunaux et dans le maintien des services à la population. Ainsi, on y trouve plusieurs écoles, un Relais Services Publics (RSP), une Maison de Santé Pluridisciplinaire (MSP) regroupant 15 professionnels de santé, une pharmacie, un Centre des finances publiques, un centre de tri postal et divers équipements sportifs et culturels.

Le maintien des commerces et des entreprises est un enjeu primordial pour la survie des communes de la Communauté de communes. Dans les villes de Ligeuil et Mantelan se trouvent plusieurs commerces de proximité (boulangeries, boucherie-charcuteries, bars-cafés, fleuristes,...) et un supermarché avec une station-service (Simply Market). Il en est de même pour beaucoup de communes sur le Grand Ligeillois, qui font l'effort constant de conserver leurs commerces. Malheureusement, les marchés ruraux sur la Communauté de communes ont largement perdu en fréquentation et en commerçants. Ils sont pourtant vecteurs d'une dynamique locale importante tant au niveau économique, qu'au niveau social. Aujourd'hui les marchés extérieurs au Grand Ligeillois sont plus attractifs et conséquents.

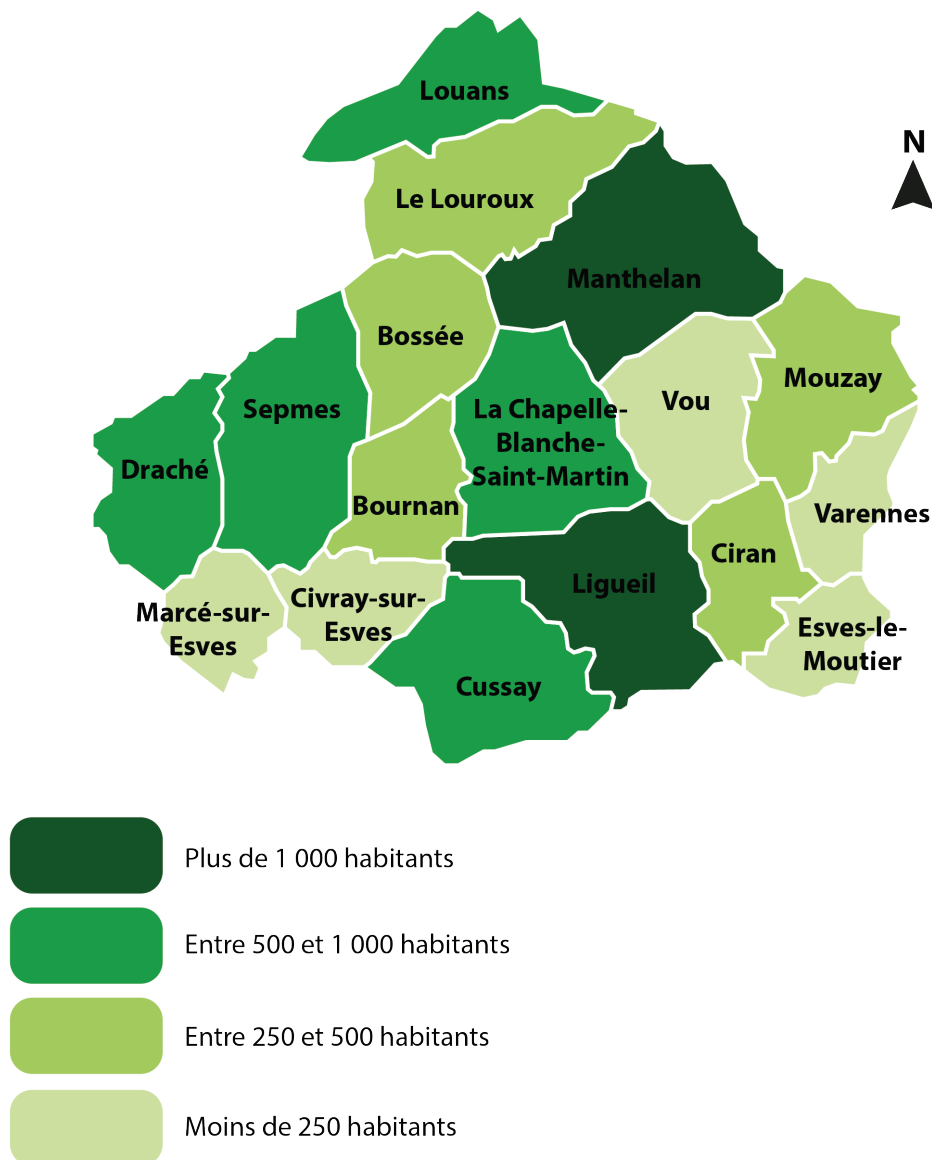


Figure 4 : La répartition des habitants par communes sur la CC du Grand Ligeillois en 2015.

(Source : INSEE)

Au niveau des entreprises, le territoire possède avant tout un réseau de PME spécialisées dans l'artisanat, le bâtiment, la mécanique et le service aux personnes. Étant avant tout un territoire agricole, le Grand Ligeillois possède de multiples et vastes champs de céréales et plusieurs structures liées à la culture céréalière.

On observe ces dernières années un renouvellement de la population sur le territoire, avec un accroissement assez marqué pour certaines communes. Ceci est dû à plusieurs facteurs, notamment une expansion de l'agglomération tourangelle vers le sud du département, avec le développement de la périphérie tourangelle comme

Chambray, Saint-Avertin ou Veigné. Le rôle des politiques locales de l’habitat et du développement des services à la population avec l’apport d’équipements socio-culturels, d’infrastructures routières récentes et le maintien des écoles sur le territoire contribue aussi à l’installation de jeunes familles sur le Grand Ligeillois. Ceci entraîne une amélioration du cadre de vie et permet d’enclencher un dynamisme local salvateur. L’installation de nouvelles populations oblige les collectivités locales à investir dans l’amélioration et la modernisation des équipements et services existants, ou d’en créer des nouveaux pour répondre aux attentes. Mais l’objectif des acteurs locaux est aussi de répondre aux attentes d’une population plus âgée ou en difficulté socio-économique. La Communauté de communes mène des actions dans ce sens.

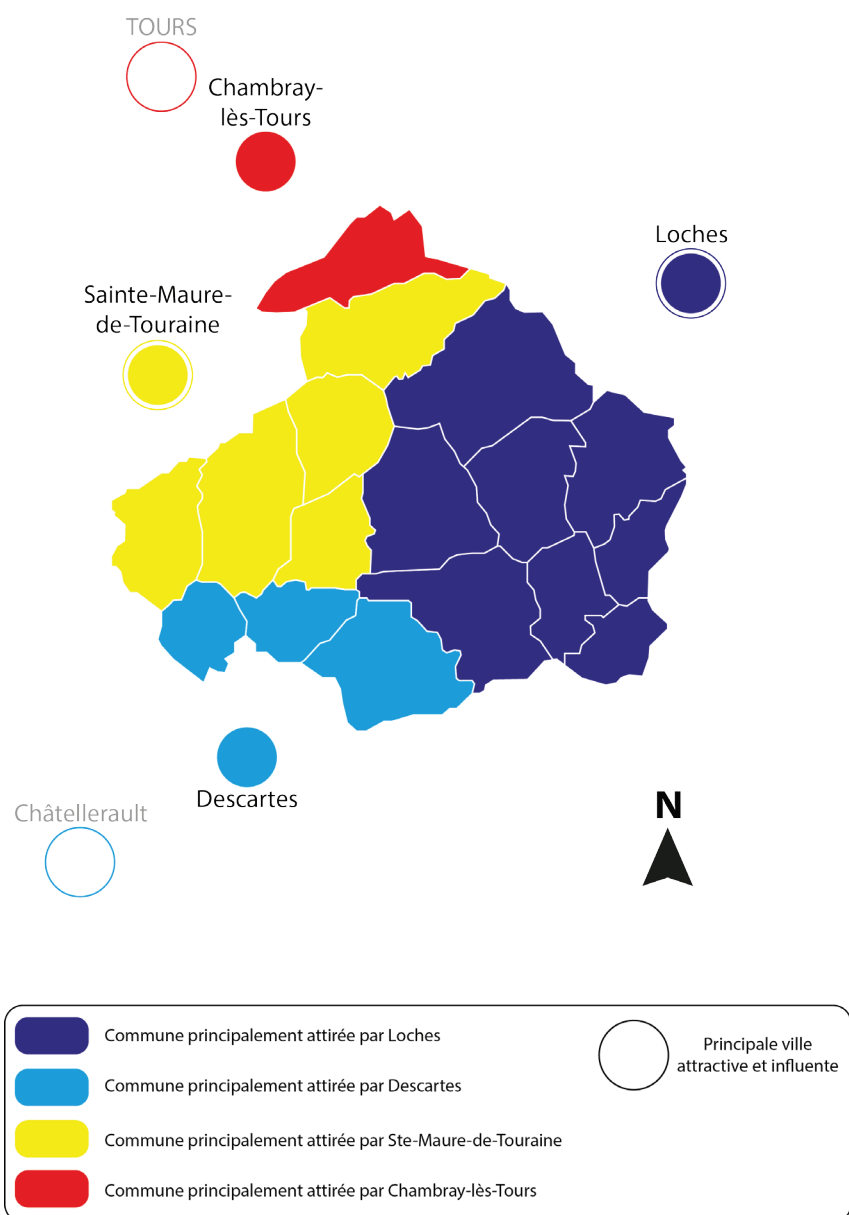


Figure 5 : Les bassins de vie et pôles extérieurs d’attractivités socio-économiques

(Source : Pays de Touraine côté Sud)

L'un des enjeux majeurs du Grand Ligueillois réside dans l'attractivité de son territoire, tant au niveau économique qu'au niveau social. Il est important de souligner que la Communauté de communes est ancrée entre plusieurs villes moyennes locales possédant une attractivité historique sur le territoire. Il représente en effet une zone « tampon » entre 3 pôles locaux majeurs avec en tête la ville de Loches. Cette dernière est la ville principale du Sud-Touraine, et jouit d'une attractivité socio-économique importante sur l'ensemble du territoire. Évidemment, Tours reste l'un des lieux les plus dynamiques et attractifs. De nombreux ménages, installés sur le Grand Ligueillois, vont travailler à Tours ou sa périphérie. La commune de Louans, située à l'extrême nord de la Communauté de communes, est naturellement attirée par Chambray-lès-Tours par exemple.

La commune de Sainte-Maure-de-Touraine n'est située qu'à 8km de la ville de Sepmes et Draché, alors que Ligueil est à 17km. Ce cas reflète l'importance des bassins de vie par rapport aux limites administratives. Il en va de même pour les communes du sud-ouest ligueillois qui sont naturellement tournées vers Descartes, voir Châtelleraut, alors que celle-ci n'appartient ni au même département, ni à la même région.

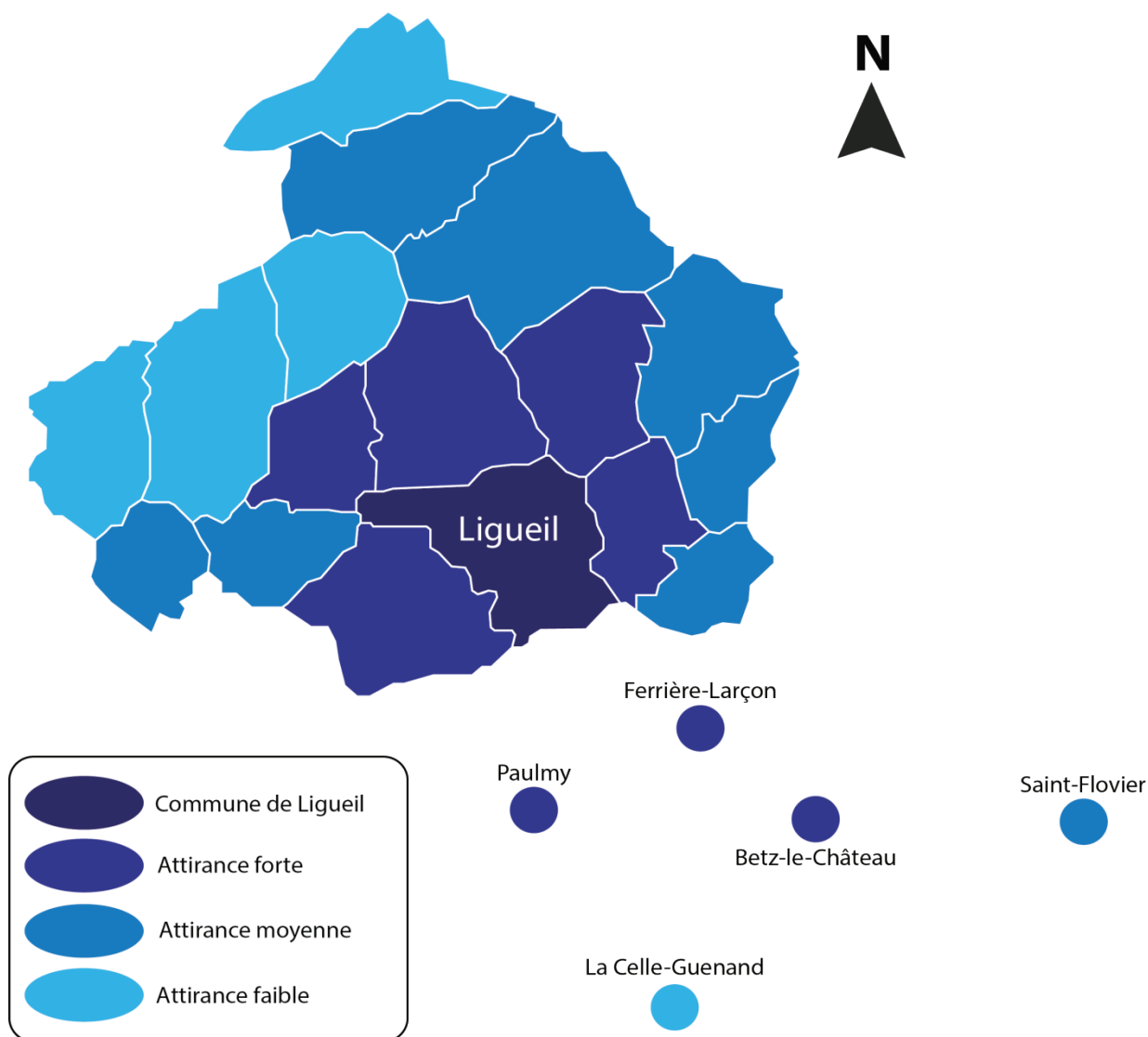


Figure 6 : L'attractivité socio-économique de la commune de Ligueil

(Source : Communauté de communes du Grand Ligeillois)

Néanmoins, on ne doit pas écarter le fait que Ligueil exerce aussi une attractivité sur « son » territoire. Celle-ci est due aux services à la population en place et aux commerces. Ligueil attire aussi au-delà de ses limites administratives, notamment les communes de Ferrière-Larçon, Paulmy, voire Betz-le-Château.

2.3_ La mobilité au cœur des enjeux du territoire

Le réseau routier

Le Grand Ligueillois ne présente pas les caractéristiques d'une zone rurale enclavée, bien au contraire. Des grandes routes départementales traversent la Communauté de communes pour permettre la fluidité du réseau routier. On repère surtout 3 axes majeurs que sont la D50 (Le Petit-Pressigny, Ligueil, Manthelan, Saint-Branchs, Veigné, Tours), la D31 (Loches, Ligueil, Descartes) et enfin la D760 (Loches, Manthelan, Sainte-Maure-de-Touraine). On peut noter aussi la proximité de l'autoroute A10 et de l'échangeur de Sainte-Maure-de-Touraine.

Ce réseau multimodal permet au territoire de continuer à être dynamique et attractif.

Le réseau Fil Vert

La Communauté de communes du Grand Ligeillois présente l'avantage d'être bien desservie par le réseau Fil Vert avec les lignes Preuilley-Ligueil-Tours (Ligne G) et Descartes-Ligueil-Loches-Genillé (Ligne TC). Or, si la ligne G fonctionne très bien, étant l'une des plus fréquentées du réseau Fil Vert, on ne peut pas en dire autant de la ligne TC. En effet, pour la Communauté de communes, les horaires de passage sont devenus obsolètes depuis plusieurs années pour permettre une bonne fréquentation des usagers en direction de Descartes ou de Loches. Mais il n'est pas à l'ordre du jour par le Conseil Départemental de modifier ceci car la ligne est rentabilisée sur l'axe Genillé-Loches.

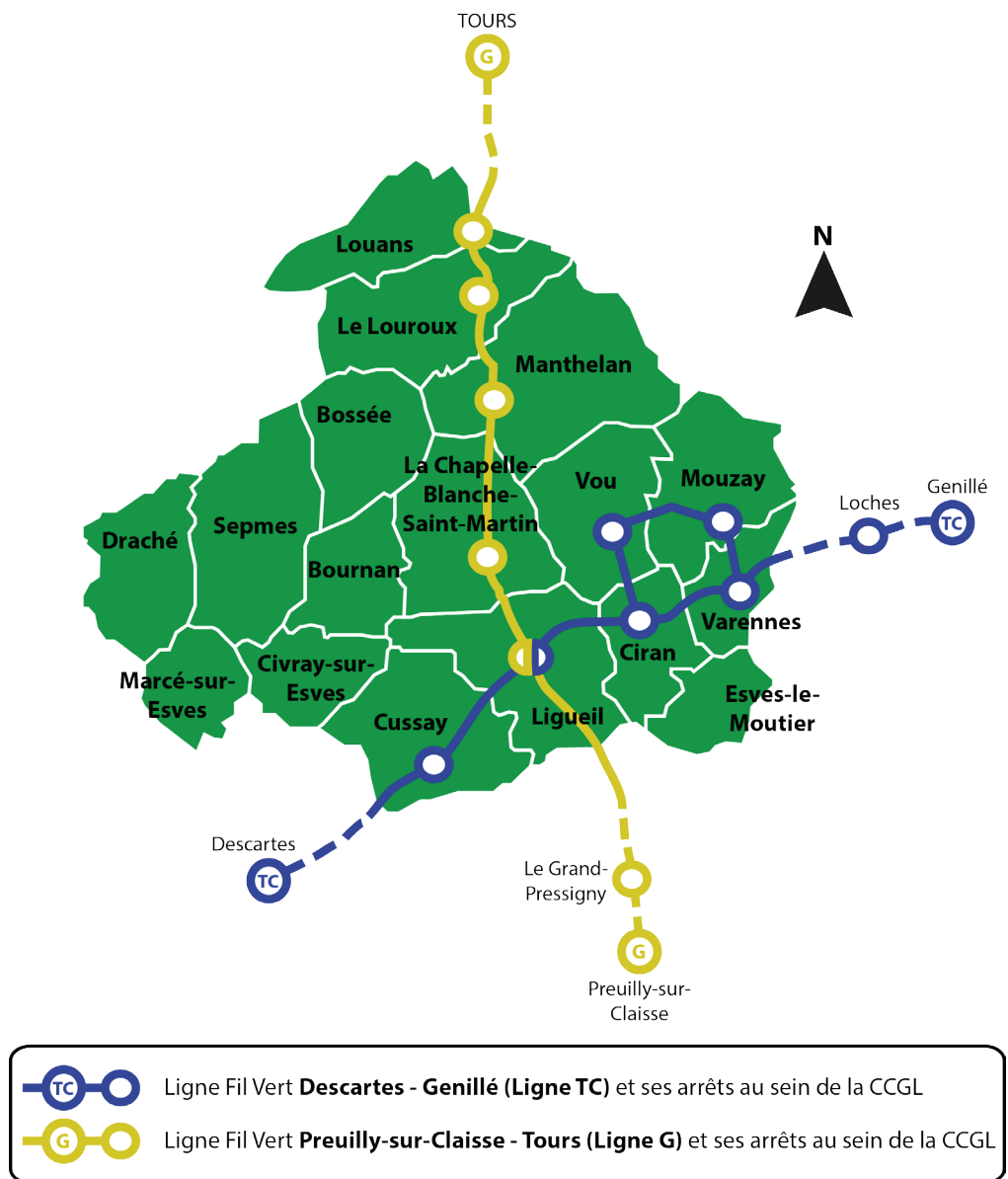


Figure 7 : Les lignes Touraine Fil Vert traversant la CC du Grand Ligeillois

(Source : Conseil Départemental d'Indre-et-Loire)

Les autres modes de mobilité

Concernant le covoiturage, il se trouve être peu présent sur le Grand Ligeillois, avec tout de même une aire sur Manthelan. Globalement, on parlera plus de covoiturage amical entre voisins ou connaissances mais il est impossible de quantifier réellement l'ampleur de ce moyen de mobilité sur le territoire.

Le Grand Ligeillois ne possède ni gare, ni réseau ferré. La station SNCF la plus proche se localise à Loches ou à Sainte-Maure-de-Touraine.

Les particularités du territoire

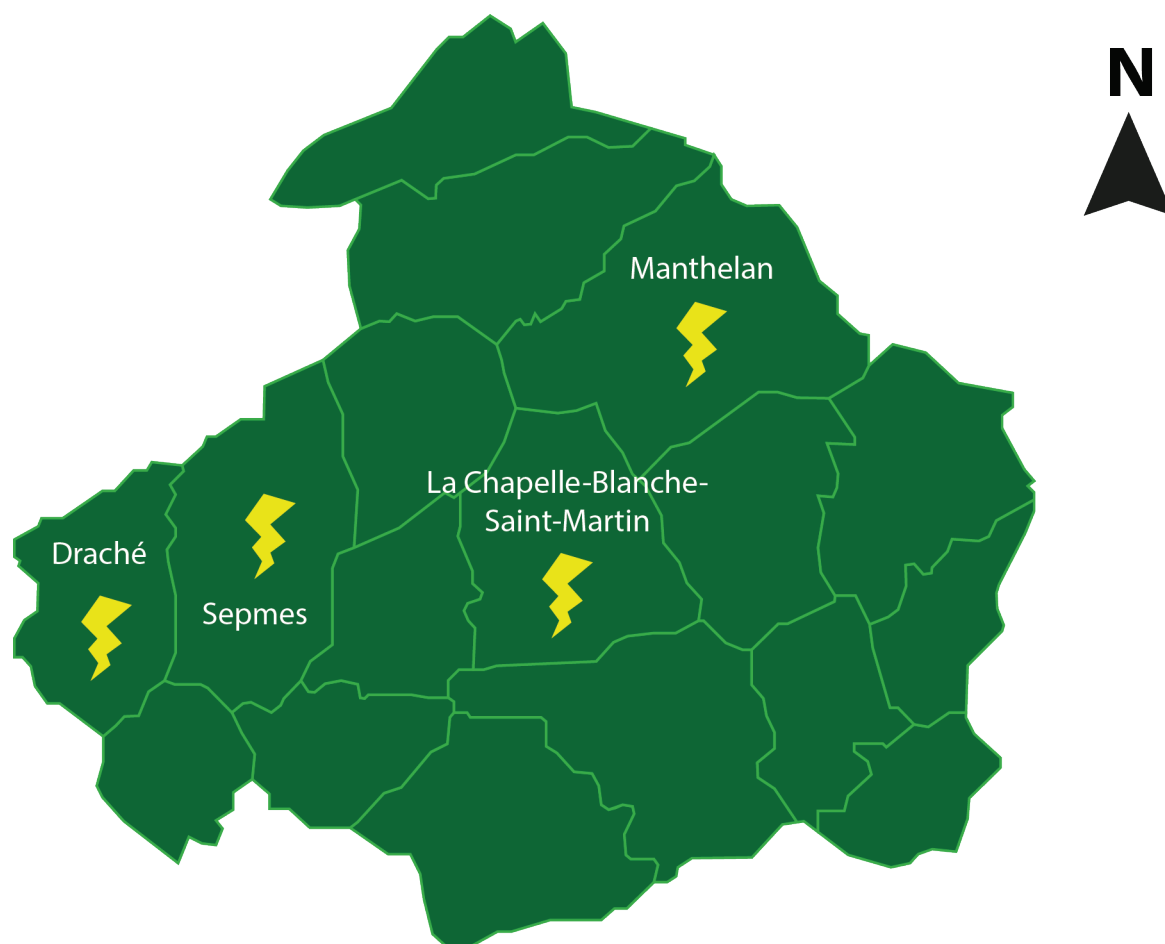


Figure 8 : Les bornes de recharges pour véhicules électriques sur la CC du Grand Ligeillois

(Source : Pays de Touraine côté Sud)

L'autre avantage, plus particulier pour une zone rurale, est l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques sur 4 communes. Cette installation peut présenter divers avantages pour les employés intercommunaux et/ou communaux qui pourraient être équipés de véhicule de service électriques.

2.4_ Bilan et points importants à retenir



Une position géographique avantageuse avec la proximité de Loches, Sainte-Maure-de-Touraine, Descartes, Châtellerauld et bien évidemment Tours.



Un réseau Touraine Fil Vert avec 2 lignes dont une majeure en direction Preuilly-sur-Claise et Tours. Un bon réseau routier avec 3 axes importants.



L'essor de sa population globale, avec notamment l'installation de familles jeunes avec ou sans enfants. Ceci permettant de conserver les écoles locales et de maintenir au moins le nombre de classe.



L'ampleur de plus en plus importante de l'agglomération tourangelle en terme socio-économique avec le risque à terme que le Grand Ligueillois devienne une zone « dortoir » ou de « transition », aspiré par le dynamisme de la périphérie tourangelle.



La disparition des marchés locaux, vecteur économique et social. De plus, c'est une cible privilégiée pour les personnes âgées et/ou à mobilité réduite.



La difficile mise en place d'événements intercommunaux, culturels, économiques et solidaires. Le regroupement intercommunal est d'autant plus compliqué que certaines communes limitrophes n'ont absolument pas le même bassin de vie que d'autres.

PARTIE 3

PROPOSITIONS DE SCENARII DE MISE EN PLACE DU TAD SUR LE GRAND LIGUEILLOIS

3.1_ Sa mise en place technique

Le but de TAD est de permettre aux populations en difficulté de mobilité de se déplacer occasionnellement vers un point d'arrêt fixe, soit un service à la population (social, médical...) ou sur un réseau Touraine Fil Vert. La prise en charge se fait à domicile.

La réservation est obligatoire, et se fait normalement du lundi au vendredi, à partir de 9h et au plus tard la veille du déplacement jusqu'à 17h sur un numéro vert gratuit. Le service est assuré tous les jours de 9h à 12h et de 14h à 18h sauf le samedi après-midi, le dimanche et les jours fériés.

Au niveau tarification, le service se base sur le Fil Vert, soit 2,40€ la course.

La mise en place du service se ferait idéalement selon ce délai, avec une ouverture du service pour courant 2016.

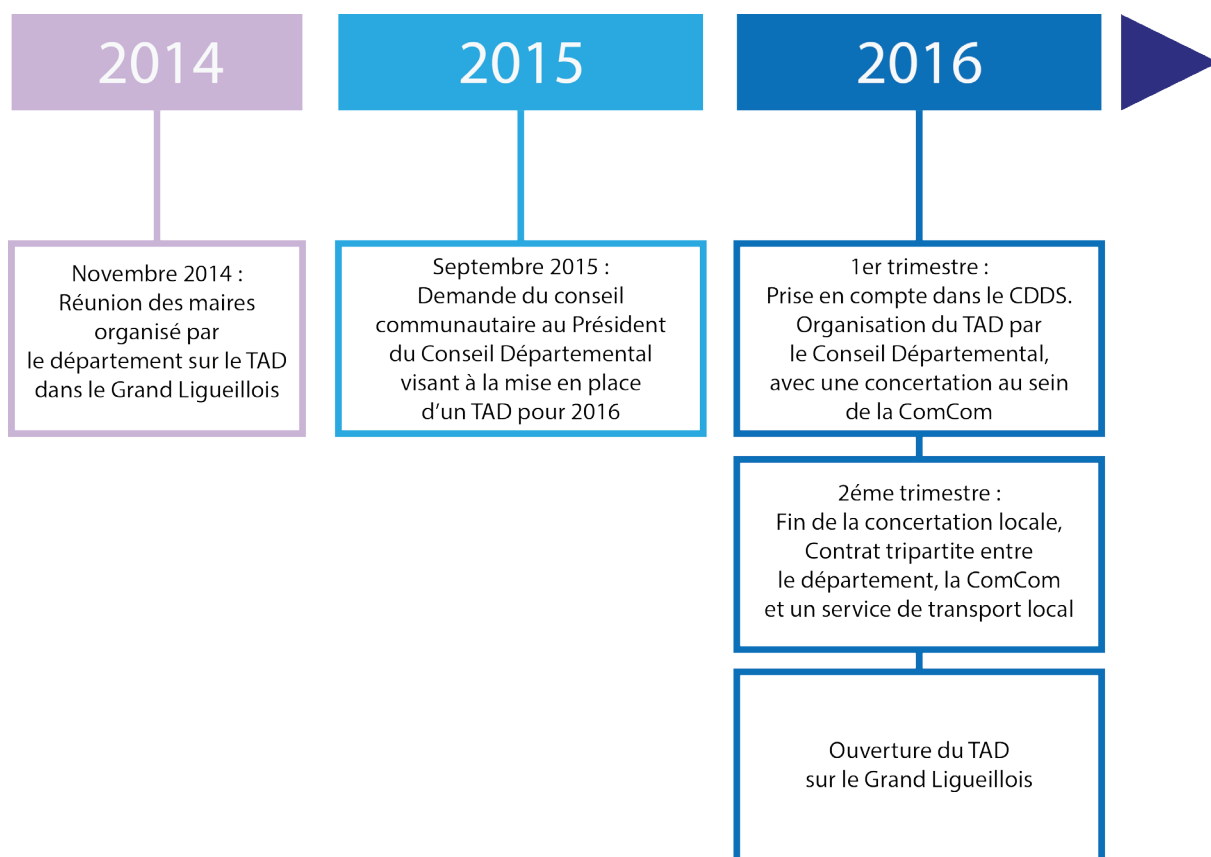


Figure 9 : Planning de mise en place du TAD du Grand Ligeillois

(Source : Communauté de communes du Grand Ligeillois)

3.2_ Scénario 1: Mise en place selon le conseil Départemental

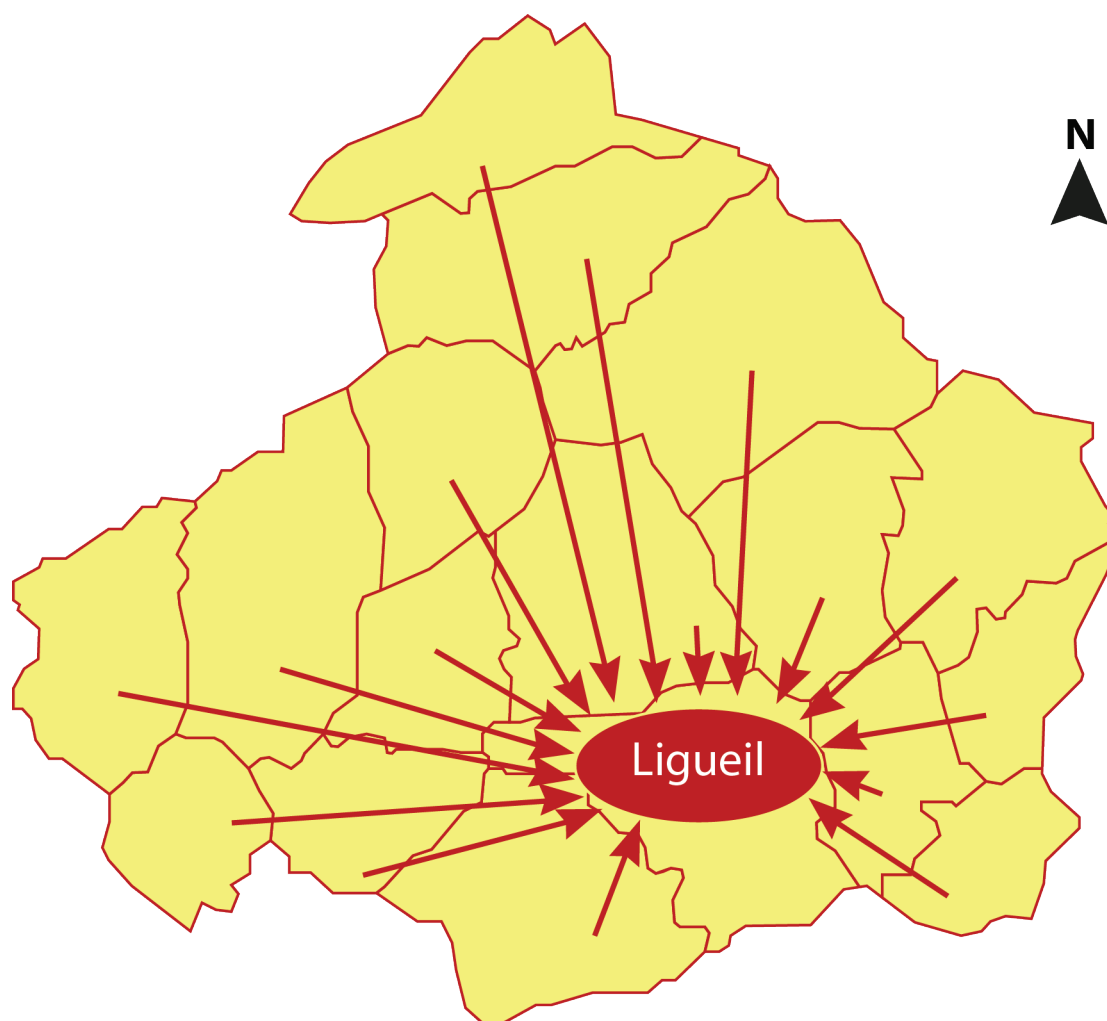


Figure 10 : Le TAD selon la vision du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire

(Source : Conseil Départemental d'Indre-et-Loire)

La logique du Conseil départemental est de laisser le TAD dans les limites territoriales de la Communauté de communes, avec en destination un point centralisé parfaitement identifié. Mais cela n'empêche pas, pour des périodes bien définies (jour de marché...), la possibilité de se rendre dans d'autres communes de la Communauté de communes, comme par exemple Manthelan.

Le TAD du Grand Ligeillois va s'inscrire obligatoirement dans ce cadre, avec comme point central la commune de Ligeuil. Les points secondaires seront certainement Manthelan, les principaux arrêts Touraine Fil Vert et d'autres secteurs ouverts à la concertation de la part du Conseil Départemental.

On peut par cette mise en place se poser la question de la pertinence d'un tel scénario. Comme démontré par le diagnostic territorial, la plupart des habitants du Grand Ligueillois sortent du territoire pour tout ce qui touche au domaine socio-économique. Les catégories de population visées par le TAD préfèrent se rendre dans des secteurs plus attractifs comme Loches, Sainte-Maure ou Descartes, selon leurs lieux d'habitations. Il en ressortira donc un souci de pérennité du TAD, malgré l'installation d'un centre médical à Ligueil et la présence d'autres services de proximité. La plupart des déplacements vers les communes limitrophes sont des transits en dehors du territoire du grand Ligueillois. On doit se poser la question : le conseil départemental a-t-il une vision équilibrée du territoire ? Surtout prendra-t-il en compte les réalités socio-démographiques et économiques du territoire pour le futur TAD ?

3.3_ Scénario 2: Mise en place selon les bassins de vies

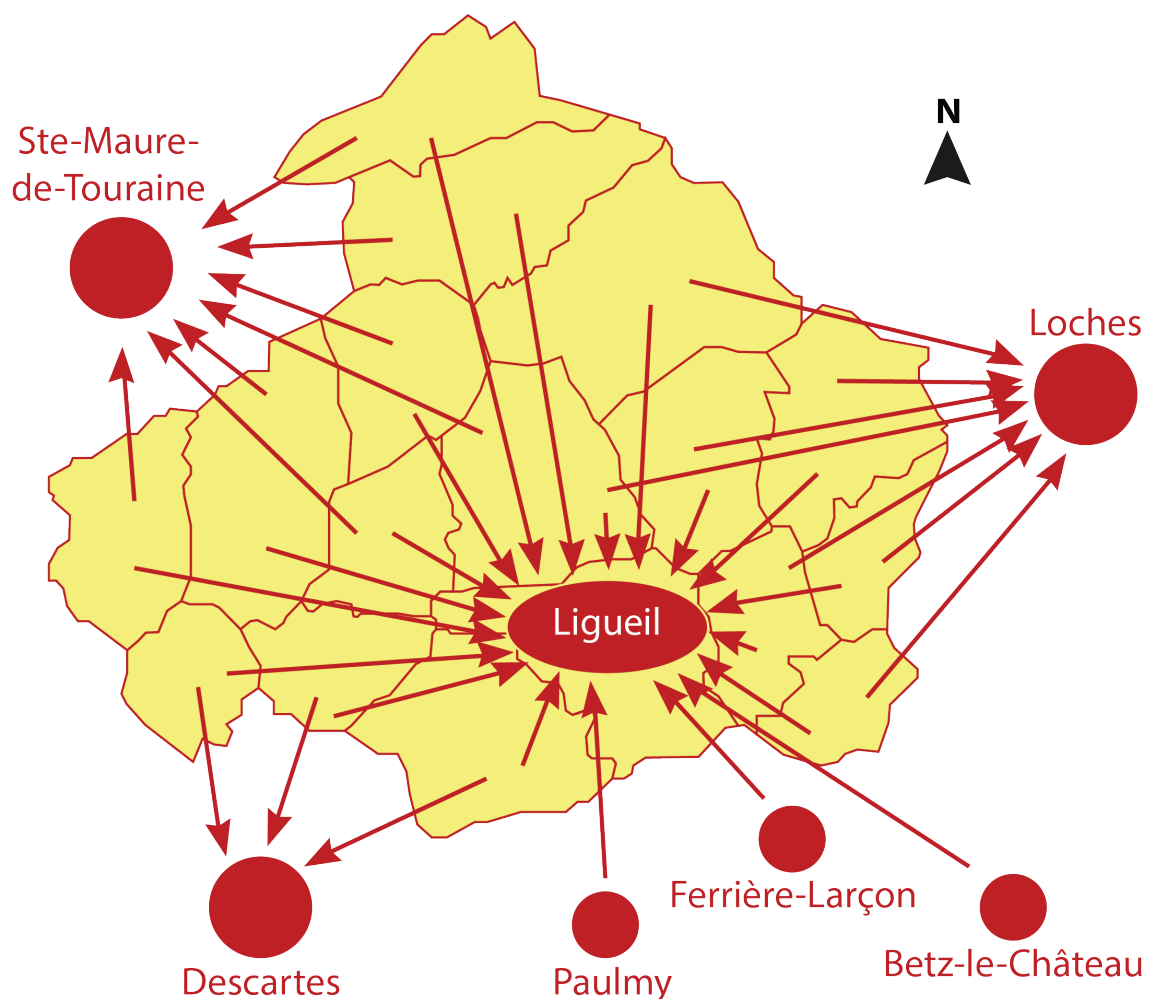


Figure 11 : Le TAD du Grand Ligueillois selon la volonté des élus locaux

(Source : Communauté de communes du Grand Ligueillois)

Comme cela a été vu précédemment, les limites administratives de la Communauté de communes ne correspondent pas à la réalité des bassins de vie et des migrations pendulaires. Il serait donc opportun dans l'objectif de satisfaire les besoins des populations locales et d'assurer la pérennité du TAD sur la Communauté de communes, de proposer au département une modification de leur réglementation et d'étendre les liaisons de TAD à des communes extérieures au périmètre intercommunal.

Il est important dans le cas présent de prendre en compte plusieurs facteurs. Le premier est le rapport distance/temps. En effet, on se rend compte que les populations choisissent de plus en plus d'aller dans un lieu (pour acheter le pain, pour aller chez le médecin,...) en fonction non plus de la distance à parcourir mais du temps pour y parvenir. C'est l'une des données primordiales que devra prendre en compte le conseil départemental pour le futur TAD. Ce facteur couplé à une forte attractivité des services de proximité et des commerces entraîne forcément des déplacements pendulaires majoritairement extérieurs au Grand Ligeillois. Cette donnée renforce l'idée d'un TAD inter-intercommunal.

Malgré cela l'une des données à prendre en compte dans l'établissement d'un TAD inter-intercommunal est de l'ordre administratif et surtout financier. Il s'agit d'un enjeu majeur car aujourd'hui, le financement du TAD se fait dans le cadre du CDDS, octroyé à chaque Communauté de communes. Il faudra donc un financement équitable à hauteur de l'utilisation par les usagers du TAD sud-Touraine. L'exemple de la CC de Montrésor peut démontrer qu'un tel accord est possible, à la différence que Loches Développement ne possède pas de TAD sur son territoire et que le TAD se fait essentiellement entre ces deux communautés de communes. Or pour le TAD inter-intercommunal, il s'agirait de signer une convention départementale regroupant 4 Communautés de communes, dont une certaine obligation de fusionner les TAD de la CC de Sainte-Maure-de-Touraine avec celui de la CC de la Touraine du Sud (Descartes) et le futur TAD de la CC du Grand Ligeillois. Au-delà cet aspect, se présente d'autres enjeux majeurs : le passage d'un service local à un service sud départemental pourrait être un souci au niveau des transporteurs locaux. De plus, ce TAD ne serait plus ciblé au niveau local, mais au niveau sud départemental.

3.4_ Scénario 3 : Pas de mise en place

Ce dernier scénario n'est pas envisageable, même si il doit être abordé. La principale raison de l'abandon par la Communauté de communes du Grand Ligueillois de la mise en place d'un TAD serait une divergence politique. En effet, le risque serait que lors de la concertation entre les élus locaux et le conseil départemental, aucun accord au sujet des zones à desservir ne soit arrêté. Ceci pourrait intervenir dans le cadre d'un TAD centré uniquement sur la desserte de Ligueil, non envisageable pour des communes limitrophes comme Draché ou Louans, en raison d'un faible intérêt de leurs habitants pour se déplacer à Ligueil. Evidemment un tel désaccord est peu probable, la concertation devrait plutôt ouvrir une réflexion entre le Grand Ligueillois et le Conseil Départemental pour mettre en place un TAD au plus proche des besoins locaux et des possibilités du Conseil Départemental.

3.5_ Alternatives

Fusion des Communautés de communes

Depuis quelques temps, il est question de fusionner les quatre Communautés de communes composant la Touraine du Sud :

- Loches Développement
- CC de Montrésor
- CC du Grand Ligeillois
- CC de la Touraine côté sud

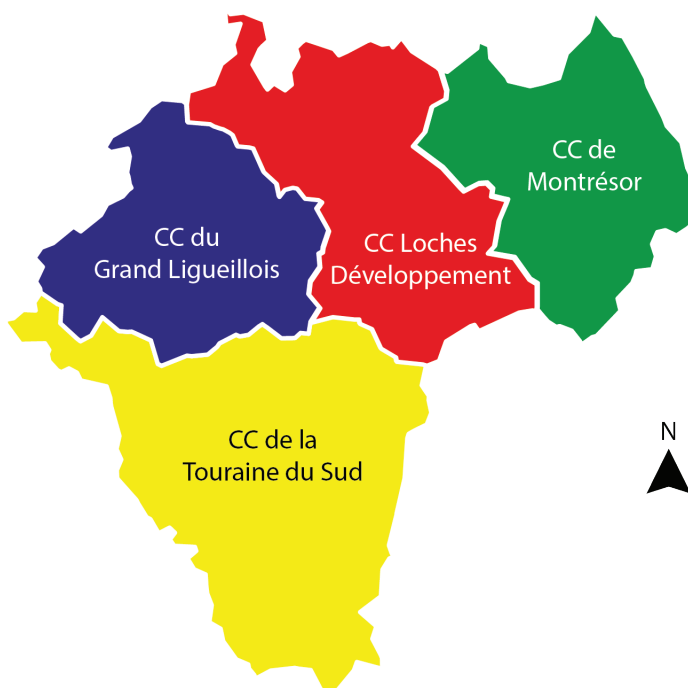


Figure 12 : Les Communautés de communes composant le Pays de Touraine côté Sud

(Source : Pays de Touraine côté Sud)

Ceci est dû à la loi NOTRe, qui selon son contenu et ensuite son application pourrait accélérer le processus de fusion de ces territoires. Les conséquences pour le TAD du Grand Ligeillois seront certainement un changement du périmètre d'action. Finalement, le TAD pourrait être axé sur les bassins de vie des usagers, notamment pour des

liaisons en direction de Loches et Descartes. Mais on assisterait aussi à une fusion du service de TAD, et peut-être son développement au sein de Loches Développement.

Mais ce changement, s'il intervient, ne modifiera pas l'accessibilité d'un TAD partant de Ligueil ou Manthelan en direction de Sainte-Maure-de-Touraine ou de Châtelleraut, c'est deux communes restant hors-périmètre administratif.

On peut s'attarder sur le fait que les compétences Transports et mobilité détenues par le Conseil Départemental peuvent encore être transférées vers une autre collectivité territoriale comme la Région. La politique concernant le TAD sud-Touraine pourrait alors changer et dépasser les limites administratives.

L'autre hypothèse est la prise de compétence par la future Communauté de communes, mais dans ce cas précis, c'est tout le statut des Communautés de communes qui est à revoir au niveau national.

Malgré cela, le Grand Ligueillois à son échelle peut négocier avec d'autres Communauté de communes voisines pour amener le Conseil Départemental à une meilleure concertation sur le périmètre d'action du TAD. Il suffit de prendre exemple sur d'autres territoires français comme le Bas-Rhin ou encore sur la CC de Montrésor pour se rendre compte de l'importance pour un territoire comme la Communauté de communes de dépasser ses limites administratives.

3.6_ Pertinence et évolution du TAD

Dans un avenir, le TAD pourra évoluer à travers les installations présentes et prévues de bornes de recharge pour véhicules électriques. Pourquoi pas, avec l'essor des nouvelles technologies et la loi de transition énergétique favorisant le développement durable, envisager l'utilisation de véhicules électriques de transport public ?

Pour cela, le TAD une fois mis en place devra être soumis à une évaluation continue de la part de la communauté de communes et du département. L'évolution du territoire, de ses besoins, de son économie, de son dynamisme mais aussi de statut politique

peut modifier durablement l'utilisation et l'efficacité du service, d'où un suivi approfondi et périodique de celui-ci.

Conclusion

Il apparaît important pour le territoire du Grand Ligeillois de mettre en place un Transport à la demande, destiné aux populations ayant des difficultés socio-économiques et de mobilité. Néanmoins, le Transport à la Demande de la Communauté de communes ne pourra se développer que si à terme il réussit à passer au-delà des limites administratives souhaitées par le Conseil Départemental. Pour cela, il devra rassembler à travers un accord les communes extérieures intra-départementales comme Loches, Sainte-Maure-de-Touraine ou Descartes et extra-départementales comme Châtelleraut. A l'heure où une nouvelle carte administrative et géopolitique de la France se dessine, il est primordial de mettre en avant les réalités et les disparités au sein même de certains territoires. Le Grand Ligeillois doit faire de son TAD un projet d'aménagement rural fédérateur pour l'avenir de l'intercommunalité. S'il en ressort une hétérogénéité entre les communes qui la compose, l'ensemble de la communauté de communes est décidé à se rassembler derrière ce projet, sans pour autant écarter les pôles d'attractivités extérieurs.

Bibliographie

CASAUBON Adeline, Les transports en commun en zone de faible densité : navette sociale et transport à la demande : L'exemple de la commune d'Oloron-Sainte-Marie et de l'extension au territoire de l'intercommunalité, Mémoire soutenu en juillet 2012, Université Toulouse II, 65 p.

BANOS A., THEVENIN T., Mobilités urbaines et risques des transports : approches géographiques, Paris : Lavoisier, 2010, 244 p.

ALLAIN J.P., Les transports publics en France : organisation institutionnelle, CERTU Lyon, 2012, 136 p.

ETD, Construire une offre locale de transport. Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain, Montligeon, 2009, 223 p.

PREDIT, Le transport à la demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines, 2000, 211 p.

LALLEMAND Ludivine, Le transport à la demande en France : pistes de réflexion pour favoriser son développement et optimiser son exploitation. Etude des cas du Conseil Général du Rhône, Toulouse, Dax et Evreux, Mémoire soutenu en septembre 2007, Université Lumières – Lyon 2, 105 p.

Annexes

Annexe I : Organigramme de la Communauté de communes du Grand Ligeillois

Annexe II : Prospectus d'information du TAD de l'Île-Bouchard

Annexe III : Guide d'entretien passé auprès des élus locaux du Grand Ligeillois

Annexe IV : Compte-rendu d'utilisation du TAD de la CC de Montrésor

Annexe V : Article de presse « La Nouvelle République » en format web

Annexe I : Organigramme de la Communauté de communes du Grand Ligeillois

Monsieur Michel GUIGNAUDEAU, Président de la Communauté de communes du Grand Ligeillois

Monsieur Éric DENIAU, 1er Vice-Président délégué aux finances et aux sports

Madame Régine REZEAU, 2e Vice-Présidente déléguée au tourisme et à l'environnement

Madame Martine TARTARIN, 3e Vice-Présidente déléguée aux services à la population

Monsieur Éric ALLAMIGEON, 4e Vice-Président délégué à l'économie et à l'habitat

Monsieur Jean-Marie VANNIER, 5e Vice-Président délégué aux bâtiments, aux infrastructures et aux déchets ménagers

Monsieur Gilles CHAPOTON, 6e Vice-Président délégué à la culture et à la communication

Source : Communauté de communes du Grand Ligeillois (2015)

Annexe II : Prospectus d'information du TAD de l'Ile-Bouchard

pour aller à
l'Ile-Bouchard

NOUVEAU
À compter du
7 avril 2015

Touraine
filvert
un service du Conseil général d'Indre-et-Loire

à domicile
pour mes déplacements
quotidiens
un coup de fil suffit

Réservations et Renseignements
du lundi au vendredi (hors jours fériés), de 9h à 17h

N° Vert 0 800 123 037

APPEL GRATUIT DEPUIS UN POSTE FIXE

CONSEIL GÉNÉRAL
D'INDRE & LOIRE

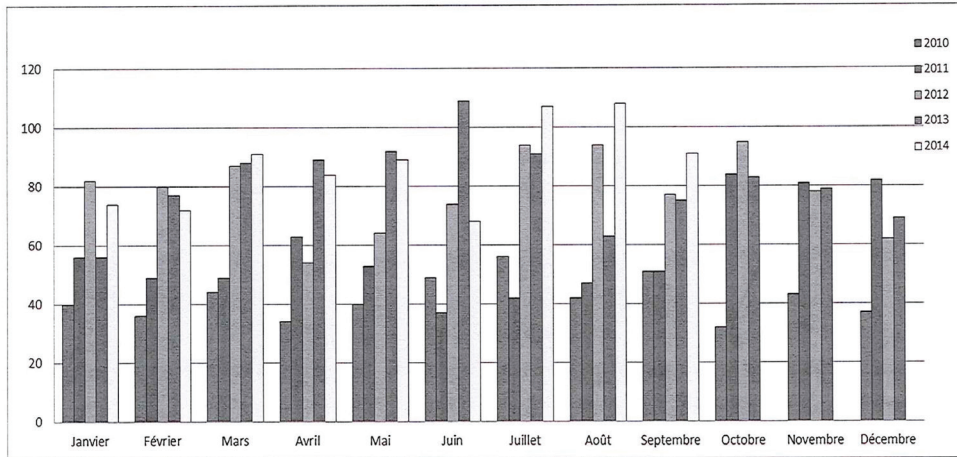


Annexe III : Guide d'entretien passé auprès des élus locaux du Grand Liguillois

Guide d'entretien		
1	Présentation et Explication de ma démarche	
2	Vision du territoire d'action	
	Sociale	économique
	Politique	écologique
3	Vision des réalités territoriales	
	Déplacements	Gouvernance
	Communication	Attractivités externes/internes
4	Vision des moyens de déplacement	
	Fil Vert	TAD
	Covoiturage	Autres
5	Moyens mis en œuvre	
	Pour qui ?	Pourquoi ?
	Comment ?	Combien ?
	Avec Qui ?	Où ?
6	Moyens à mettre en œuvre	
	Pour qui ?	Pourquoi ?
	Comment ?	Combien ?
	Avec Qui ?	Où ?
7	Autres réflexions	

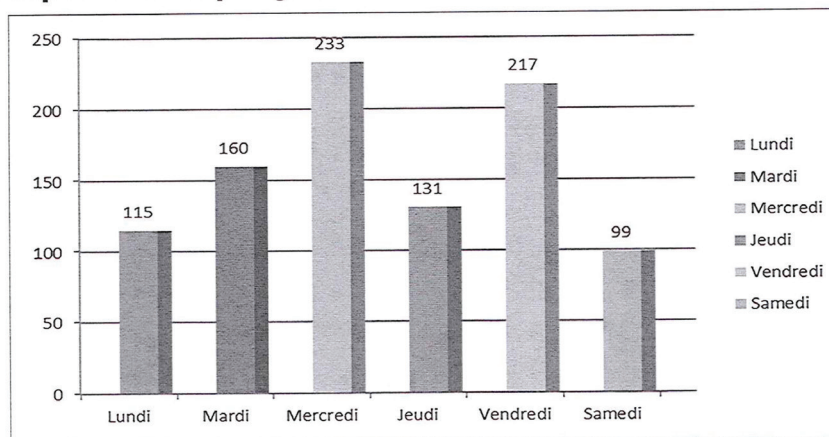
BILAN ANNUEL

EVOLUTION DES RESERVATIONS



QUESTIONS ET EVOLUTIONS POSSIBLES

- Fréquentation par jour de la semaine en 2013 :



Le " transport à la demande " avance

04/08/2015 05:27

A l'issue d'un stage de deux mois à la communauté de communes du Grand-Ligueillois, un étudiant de l'université de Toulouse vient de présenter une étude sur le projet de mise en place, en 2016, d'un transport à la demande (TAD) sur le territoire.
« Le TAD est un service public de transport collectif, relevant de la compétence des départements, qui doit répondre à des besoins ponctuels d'habitants de communes excentrées, désirant se rendre vers une commune regroupant des services à la personne, des pôles administratifs de santé et des commerces », résume cet étudiant en master 1 « ville et territoires-option transports ».

Les usagers du TAD doivent réserver via un opérateur. La prise en charge se fait au domicile de l'usager et la dépose a lieu à un point d'arrêt proche d'un pôle de services. En Indre-et-Loire, le transport à la demande est mis en place par le Département, à la demande des communautés de communes, et dans les limites de leurs périmètres, autrement dit en direction d'une (ou deux maximum) commune considérée comme celle regroupant le plus de services. Une convention est signée entre le Département, la communauté de communes et un transporteur. Le tarif est celui du bus Touraine Fil vert, soit 2,40 € par trajet. La communauté de communes supporte le déficit, par l'intermédiaire du Contrat départemental de développement solidaire.

Mise en place en 2016

Sur le Grand Ligueillois, l'étude a montré que la communauté de communes comporte quatre bassins de vie, avec des pôles d'attractivité extérieurs au territoire : Louans, attirée vers Chambray-lès-Tours ; une partie ouest lorgnant vers Sainte-Maure-de-Touraine ; une partie sud tournée vers Descartes ; et un dernier quart attiré par Loches. Ligueil exerce bien sûr une attractivité sur le territoire communautaire, grâce à ses services à la population et à ses commerces.
Le transport à la demande sera mis en place en 2016, à l'intérieur du périmètre, donc en direction de Ligueil. Mais l'enjeu de la négociation à venir avec le département va consister à obtenir au moins une desserte supplémentaire vers une commune extérieure au périmètre communautaire, vers Sainte-Maure, Descartes ou Loches.

Table des matières

Introduction.....	6
Présentation de la structure.....	8
Méthodologie.....	10
Partie 1 - Le TAD en France, en Europe et sa mise en place par le conseil départemental d'Indre-et-Loire.....	12
1.1. Qu'est-ce que le transport à la demande (TAD) ?.....	13
1.2. Le cadre juridique de sa mise en place.....	14
1.3. Comment est-il mis en place ?	15
En Europe.....	15
En France.....	15
1.4. Sa mise en oeuvre par le conseil départemental d'Indre-et-Loire.....	16
1.5. Comment fonctionne le TAD et avec quel(s) moyen(s) ?.....	17
Moyens financiers.....	17
Moyens techniques.....	17
Communication.....	18
Partie 2 - Diagnostic territorial de la communauté de commune du Grand Ligeillois...	19
2.1. Présentation du territoire.....	20
2.2. Dynamique sociale et bassins de vie complémentaire.....	21
2.3. La mobilité au coeur des enjeux du territoire.....	26
Le réseau routier.....	26
Le réseau Fil vert.....	27
Les autres modes de mobilité.....	28
Les particularités du territoire.....	28
2.4. Bilan et points importants à retenir.....	29
Partie 3 - Propositions de scénarii de mise en place de TAD sur le Grand Ligeillois....	30
3.1. Sa mise en place technique.....	31

3.2. Scénario 1 : Mise en place selon le conseil départemental.....	32
3.3. Scénario 2 : Mise en place selon les bassins de vie.....	33
3.4. Scénario 3 : Pas de mise en place.....	35
3.5. Alternatives.....	36
3.6. Pertinence et évolution du TAD.....	37
Conclusion.....	39
Bibliographie.....	40
Annexes.....	41

Table des illustrations

Les illustrations, sauf indication contraire ont toutes été réalisées par mes soins.

Figure 1 : Localisation de la CC du Grand Ligueillois dans le département d'Indre-et-Loire

Figure 2 : logo de la Communauté de communes du Grand Ligueillois / réalisation communauté de communes du Grand Ligueillois

Figure 3 : Les communes composant la CC du Grand Ligueillois

Figure 4 : La répartition des habitants par communes sur la CC du Grand Ligueillois en 2015.

Figure 5 : Les bassins de vie et pôles extérieurs d'attractivités socio-économiques

Figure 6 : L'attractivité socio-économique de la commune de Ligueil

Figure 7 : Les lignes Touraine Fil Vert traversant la CC du Grand Ligueillois

Figure 8 : Les bornes de recharges pour véhicules électriques sur la CC du Grand Ligueillois

Figure 9 : Planning de mise en place du TAD du Grand Ligueillois

Figure 10 : Le TAD selon la vision du Conseil Départemental d'Indre-et-Loire

Figure 11 : Le TAD du Grand Ligueillois selon la volonté des élus locaux

Figure 12 : Les Communautés de communes composant le Pays de Touraine côté Sud