

RESPONSABLE PÉDAGOGIQUE : LAURENCE BARTHE
MAÎTRE DE STAGE : MÉLISSA DAVID

RÉALISATION : ÉLÉA BARBA



QUELLES SONT LES MARGES DE MANOEUVRE ENVISAGEABLES POUR
LA NOUVELLE COMMUNAUTÉ DE COMMUNES COEUR DE GARONNE
POUR DÉVELOPPER SON OFFRE DE TRANSPORT ?

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier Mélissa DAVID et Caroline BOUTONNET qui m'ont accordé leur confiance pour la réalisation de cette étude. Merci pour votre accueil au sein de l'équipe et de votre accompagnement tout au long de mes quatre mois de stage.

Je souhaite aussi remercier, l'ensemble de mes collègues de travail de la communauté de communes Cœur de Garonne, pour leurs bonnes humeurs, leurs sympathies et pour le temps qu'elles ont pu m'accorder.

Je remercie également, ma directrice de mémoire Laurence BARTHE, grâce à qui j'ai pu réaliser ce travail. Et qui a su me guider dans la rédaction et orienter mes réflexions. Merci pour l'investissement et le temps passé à me relire.

Enfin, un grand merci à mes amis et à ma famille et particulièrement à ma maman, qui m'a encouragé tout au long de ce travail.

TABLE DES SIGNETS ET DES ABRÉVIATIONS

3CG : Communauté de Communes de Cœur de Garonne

4C : Communauté de Communes du Canton de Cazères

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

AMI : Appel à Manifestation d'Intérêt

AOM : Autorités Organisatrices des Mobilités

AOT(U) : Autorités Organisatrices des Transports (Urbain)

DSP : Délégation du Service Public

CA : Communauté d'Agglomération

CC : Communautés de Communes

CD31 : Conseil Départementale du 31

CCCG : Communauté de Communes Cœur de Garonne

CCLT : Communauté de Communes du Louges et du Touch

CCS : Communauté de Communes du Savès

CO2 : Dioxyde de Carbone

CPAM : Caisse Primaire d'Assurance Maladie

ENTD : Enquête Nationale Transports et Déplacements

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal

GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie

LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs

MAPTAM : Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale par l'Affirmation des Métropoles

NOTRe : Nouvelle Organisation du Territoire de la République

OTI : Office de Tourisme Intercommunale

PAYS / PETR : Pôles d'Equilibre Territorial et Rural

PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SIVOM : Syndicat Intercommunale à Vocations Multiples

SIVU : Syndicat Intercommunale à Vocation Unique

SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoire

SRU : Solidarité et au Renouvellement Urbain

TAD : Transport A la Demande

TEPCV : Transition Écologique Pour la Croissance Verte

TER : Train Régional

TET : Trains Equilibre du Territoire

TGV : Train Grande Vitesse

TPMR : Transport de Personne à Mobilité Réduite

VSL : Véhicule Sanitaire Léger

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS	3
TABLE DES SIGNETS ET DES ABREVIATIONS.....	4
TABLE DES MATIERES	7
INTRODUCTION GENERALE.....	10
PARTIE 1 : LA QUESTION DE LA MOBILITE DANS LES ESPACES RURAUX ET PERIURBAINS :	13
<i>Chapitre 1 : La communauté de communes Cœur de Garonne : un territoire à l'interface du rural et de l'urbain :.....</i>	<i>13</i>
1.1 L'essor des campagnes françaises et des espaces périurbains :	13
1.2 Comment définir le territoire de Cœur de Garonne ?	16
<i>Chapitre 2 : L'approche de la mobilité dans les territoires à l'interface de l'urbain et du rural : ..</i>	<i>20</i>
2.1 De nouvelles relations ville-campagne qui se traduisent par une diversification des mobilités :	20
A. Une offre de transport inadaptée ou quasi inexistante sur ses territoires :	20
B. Une forte dépendance à l'automobile :	21
C. Quel est le rôle des collectivités territoriales dans l'organisation des transports ?	22
2.2 Quels sont les principaux enjeux de la mobilité pour entreprendre un développement local cohérent au sein des collectivités territoriales ?	25
A. Une prise de conscience qui entraîne la création de politiques publiques à dimension environnementale :	25
B. Des enjeux économiques et sociaux :	26
<i>Chapitre 3 : Un nouveau territoire dynamique à la physionomie contrastés :</i>	<i>28</i>
3.1 L'organisation territoriale de la communauté de communes Cœur de Garonne :	28
A. Les origines des trois territoires intercommunaux avant la fusion :	29
B. Pourquoi la communauté de Communes Cœur de Garonne ?	29
C. Les débuts de son organisation :	30
D. Le positionnement territorial au regard des territoires voisins :	31
E. La composition sociodémographique de Cœur de Garonne :	32
F. Le projet intercommunal :	32
3.2 Les bassins de vie qui définissent le territoire :	34
3.3 Une multiplicité de petits pôles sous l'influence de l'aire urbaine Toulousaine :	38
Le territoire Cœur de Garonne est relié à la métropole toulousaine par deux entrées :	38
L'offre de service et d'équipements renforce l'attractivité du territoire :	38
3.4 L'offre de transport sur le territoire de Cœur de Garonne :	39
<i>Chapitre 4 : Le service de transport à la demande : un outil de mobilité pour les territoires du rural et du périurbain.....</i>	<i>42</i>
4.1 Le Transport à la demande (TAD) : qu'est-ce que c'est ?	42
A. La genèse du TAD : des années 1990 au début des années 2000 :	42
B. Comment définir le TAD dans le cadre juridique français ?	43
C. Définitions du service de Transport à la demande :	43
D. Qui met en œuvre le TAD ?	44
E. Le TAD, un réseau de transport marqué par des modalités de fonctionnement spécifiques ?	45
4.2 Le TAD en Cœur de Garonne de sa formation à ses évolutions :	47
A. La genèse du TAD en Cœur de Garonne avant la fusion intercommunale :	47
B. Le service de TAD en 2018 :	50
CONCLUSION INTERMEDIAIRE	52
PARTIE 2 : QUEL AVENIR POUR LE TAD DE CŒUR DE GARONNE :	54
DE L'OBSERVATION A L'ANALYSE :	54
<i>Chapitre 1 : présentation de l'approche méthodologique :</i>	<i>54</i>
1.1 Un nouvel outil réalisé par le Pays Sud Toulousain : Le plan de mobilité rurale :	54
1.2 Les étapes de la démarche :	55

1.3 Les enjeux et objectifs des outils mobilisés :	57
A. La réalisation d'un guide d'entretien :	57
B. La réalisation d'un questionnaire sur la mobilité :	59
C. La production d'un film sur le TAD :	61
<i>Chapitre 2 : Le règne de l'automobile face aux faiblesses d'un service de TAD : Quelle analyse peut-on en conclure ?</i>	62
2.1 Typologie des enquêtes :	62
2.2 Des envies et besoins de mobilité variables selon l'âge :	64
2.3 L'automobile favorite des déplacements au détriment de certaines mobilités	67
2.4 Une méconnaissance du concept de TAD :	69
2.5 Une faible fréquentation du transport En Route SIMONE :	70
2.6 Des idées préconçues qui s'affirment lorsque l'on parle de TAD :	72
2.7 Une tarification du service raisonnable :	74
2.8 Les manques en matière de mobilité sur le territoire :	75
A. Les faiblesses du service de TAD actuel :	75
B. Les faiblesses des autres modes de transports :	75
CONCLUSION INTERMEDIAIRE	76
PARTIE 3 : DE NOUVELLES PERCEPTIVES POUR LA MOBILITE EN CŒUR DE GARONNE :	77
<i>Chapitre 1 : Entre amélioration et innovation : quels enjeux pour la communauté de communes ?</i>	77
1.1 Les difficultés qui peuvent être rencontrées lors de la mise en œuvre d'une action de mobilité :	78
<i>Chapitre 2 : Les pistes d'améliorations du service de transport à la demande En Route Simone :</i>	80
2.1 La reprise totale ou partielle du service en interne :	80
2.2 La création de nouvelles destinations et de nouveaux horaires :	81
2.3 Un service rattaché aux services à la personne :	83
<i>Chapitre 3 : Autres expériences de mobilité dite « innovante » :</i>	85
3.1 Des possibilités d'innovations	85
A. Un système d'autostop organisé et sécurisé : Rézo pouce :	85
B. Atchoum, une solution de mobilité solidaire :	86
C. L'appel à projet French mobility :	87
D. Le moyen de transport de demain : la navettes électrique et autonome :	88
3.2 Des dynamiques locales de mobilité innovante initiées par des acteurs territoriaux :	89
A. L'association vélo 107, à Carbonne :	89
B. La Maison pour tous à Cazères :	90
C. Les pédibus :	90
D. Les restos du Cœur :	90
CONCLUSION INTERMEDIAIRE	92
CONCLUSION GENERALE	93
BIBLIOGRAPHIE	95
TABLE DES FIGURES	99
TABLE DES ANNEXES	102

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Aujourd'hui, la question de la mobilité apparaît comme un point central dans les projets de développement des territoires. De nouvelles attentes économiques, sociales ou encore environnementales amènent les collectivités territoriales à s'interroger sur la question de la mobilité. Mais face à ce constat elles sont de plus en plus contraintes en matière de budgets. Elles sont donc obligées d'appréhender différemment certaines de leurs politiques, qui auparavant pouvaient être très coûteuses en les rendant parfois plus efficaces et globales.

De nos jours, l'arrivée du numérique au sein des territoires pousse les décideurs publics à le prendre en compte dans les démarches d'innovation. En matière de mobilité, cela se traduit de la manière suivante : ils tentent d'innover et de pallier le règne de la voiture individuelle sur leurs territoires en créant des transports publics innovants et plus performants.

Suite à son élargissement en lien avec le processus de fusion intercommunale, la communauté de Communes Cœur de Garonne qui se situe au Nord du département de la Haute-Garonne a souhaité s'interroger sur son service de mobilité (le Transport À la Demande) et ses possibilités de développer des mobilités dites « innovantes ». J'ai réalisé mon stage dans cette communauté de communes au sein du pôle développement local à Cazères. Durant ce stage, m'a été confiée la mission de réaliser un bilan des services et un diagnostic des besoins en transport à la demande sur le territoire de la communauté de communes Cœur de Garonne.

Ce diagnostic, réalisé entre le 1^{er} avril 2018 et le 31 juillet 2018, a pour objectif de poser un regard qualitatif et analytique sur le transport à la demande. Il vise également à définir les orientations stratégiques et les priorités sur le territoire en matière de développement du transport et de la mobilité. Ce diagnostic a donc pour but d'établir une connaissance fine et territorialisée des caractéristiques de l'offre et des pratiques de mobilité des habitants. Il doit permettre de dégager des enjeux et d'identifier des pistes d'actions ancrées sur les réalités locales et pouvant contribuer à un projet structurant et fédérateur. C'est une démarche stratégique permettant d'ores et déjà de saisir les forces du territoire en matière de transports et de mobilité ainsi que ses fragilités, tout en prenant en compte, des dynamiques plus larges (des politiques supra-territoriales, des tendances sociétales notamment).

Le pays sud-toulousain auquel appartient la CC Cœur de Garonne a réalisé en 2017 un plan de mobilité rurale mettant en exergue des enjeux territoriaux importants à prendre en compte dans le présent travail. Le diagnostic réalisé sur Cœur de Garonne vient donc en suivant, il est une étape décisive pour l'amélioration du service de transport à la demande, et apporte une réflexion plus territorialisée sur la question de la mobilité.

Envisager le devenir de l'offre de mobilités sur les territoires peu denses semble être un enjeu qui mérite une forte attention. C'est pourquoi, on peut poser la problématique suivante : entre amélioration du service de TAD et recherche de mobilités innovantes, quelles sont les marges de manœuvre envisageables pour la nouvelle Communauté de Communes Cœur de Garonne pour développer son offre de transport ?

Pour répondre à cette interrogation, ce mémoire s'attachera dans un premier temps à aborder la question de la mobilité dans les territoires ruraux et périurbains avant d'analyser le positionnement de l'intercommunalité cœur de Garonne vis-à-vis de son service de TAD.

La seconde partie traitera la méthodologie utilisée pour la réalisation du diagnostic des pratiques de mobilité et les principaux résultats de ce diagnostic.

Enfin, la dernière partie sera consacrée à dégager les nouvelles réalités territoriales et les enjeux liés au service de TAD de la CC Cœur de Garonne ainsi qu'à la présentation des propositions de pistes d'actions quant aux possibilités d'évolution du service de TAD, en s'appuyant sur des expériences menées par d'autres territoires.

PARTIE 1 : LA QUESTION DE LA MOBILITÉ DANS LES ESPACES RURAUX ET PÉRIURBAINS :

La question de la mobilité dans les territoires ruraux et périurbains est toujours délicate à appréhender. Elle commence à être de plus en plus prise en compte dans les publications. Cependant, le sujet qui reste largement abordé par les chercheurs comme par les experts dans de nombreux ouvrages et études reste la question de la mobilité et de son organisation dans les espaces urbains.

Chapitre I : La communauté de communes Cœur de Garonne : un territoire à l'interface du rural et de l'urbain :

Comment définir le territoire de Cœur de Garonne. C'est la question qui va être discutée dans ce premier chapitre. Il semble intéressant de définir ici où se situe Cœur de Garonne. Peut-on parler d'un territoire rural ou d'un territoire périurbain ?

1.1 L'essor des campagnes françaises et des espaces périurbains :

Le terme d'espace rural est apparu au XIX^{ème} siècle, le mot rural vient du mot latin *ruralis*, de *rus*, *ruris* qui signifie « campagne »¹, ce qui est relatif à la vie dans les campagnes et qui se qualifie de l'ordre de l'habitat, l'économie, les routes, les mœurs.

À partir du XVIII^{ème} siècle, la mise en place de la trame routière va permettre d'accroître les déplacements et de favoriser le désenclavement de certains espaces ruraux. La population plus mobile peut donc faire le choix de quitter la campagne pour la ville. On parle alors de 150 ans d'exode rural.

Mais comme le souligne Marc Wiel², « *les territoires historiquement ruraux* » ont connu au cours des cinquante dernières années une transformation considérable : les années 1960 ont été marquées par les débuts de l'urbanisation des campagnes. En 1968 avec la quatrième semaine de congés payés, on observe l'apparition des flux migratoires hebdomadaires ou saisonniers liés à l'achat de résidences secondaires. C'est à cette période que l'on note un inversement des dynamiques démographiques par un exode des populations urbaines vers les espaces ruraux.

On pose le constat suivant : « *Les agriculteurs deviennent minoritaires, ils ne représentent plus que 40% des populations rurales, alors que 20% des résidents ruraux travaillent hors de*

¹ Dictionnaire Larousse

² Marc Wiel était un urbaniste français, ingénieur de l'école centrale, auteur de nombreux travaux sur les mécanismes du développement périurbain.

leurs communes de résidences et que les retraités représentent déjà 16% des populations rurales »³.

Puis en 1990, une deuxième vague est observée dans les milieux ruraux, il s'agit d'une augmentation de la superficie du bâti dans une majorité des communes rurales, en lien avec la volonté des ménages d'accéder à la propriété d'un pavillon individuel à proximité des villes.

Les modes de vies ruraux sont donc bouleversés par la modernité de la ville qui vient s'introduire en campagne. L'habiter change, le confort des habitations devient identique à celui des habitations urbaines.

L'INSEE, prenait en compte la notion d'espace rural de la manière suivante : « L'espace à dominante **rurale**, ou espace **rural**, regroupe l'ensemble des petites unités urbaines et communes **rurales** n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine (pôles urbains, couronnes périurbaines et communes multipolarisées). » Toutefois, cette définition n'est plus en vigueur, depuis 2011, une nouvelle interprétation se traduira par la création du nouveau zonage en aires urbaines qui a pour objectif de « décrire l'influence des villes sur l'ensemble du territoire. Ce découpage est fondé sur l'identification de pôles, unités urbaines concentrant aux moins 1 500 emplois, puis sur la délimitation de leurs aires d'influence en s'appuyant sur les trajets domicile-travail de la population des communes avoisinantes. Cette approche fonctionnelle du territoire permet d'apprécier l'influence des villes au-delà de leurs limites physiques définies par la continuité du bâti. » Ce nouveau découpage est donc relié au phénomène d'urbanisation apparue depuis les années 1970.

Le terme périurbain vient du grec « péri » qui signifie « autour » et du latin « urbanus » qui se réfère à tout ce qui est de la ville. La définition du mot périurbain est donc tout ce qui est autour de la ville. ⁴

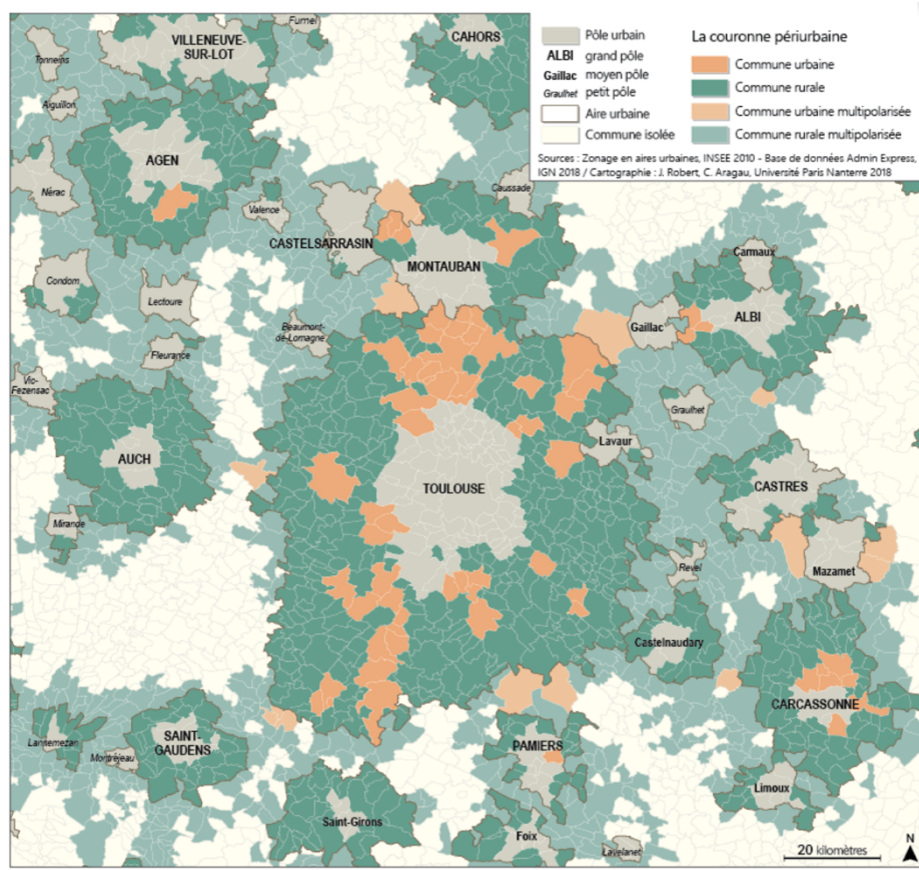
D'après l'article de Claire Aragau⁵, le périurbain est né dans les pays nordiques afin de représenter les nouvelles formes et les nouveaux modes d'habiter des espaces périphériques aux villes. Il se caractérise notamment par une utilisation massive de l'automobile. C'est ainsi que l'on va déterminer par le préfixe « péri » une dépendance à un pôle urbain. En effet, dans cet article, on pose le constat que 40% des actifs du périurbain effectuent des navettes domicile-travail.

³ Yves Jean et de Michel Périgord « géographie rurale : la ruralité en France »

⁴ Dictionnaire Larousse

⁵ Claire Aragau « Le périurbain : un concept à l'épreuve des pratiques », *Géococonfluences*, avril 2018. URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/periurbain-concept-pratiques>

Figure 1 : Du rural et de l'urbain dans le périurbain. Lecture statistique du périurbain.



Source : Cartographie de J. Robert et C. Aragau, Université de Paris-Nanterre pour Géoconfluences, 2018.

La carte ci-dessus représente l'aire urbaine Toulousaine et de ses alentours. On observe cinq types de communes : les communes rurales (vert foncé), les communes périurbaines (orange foncé), les communes rurales multipolarisées (vert clair), les communes périurbaines multipolarisées (orange clair), les communes isolées (blanc).

De plus, Robert et Aragau ont représenté le nouveau zonage des aires urbaines proposé par l'INSEE en 2010. Elles sont délimitées par un cadre noir et se caractérisent en trois niveaux les grands, moyens et petits pôles.

Si l'on se concentre à l'échelle de la communauté de communes Cœur de Garonne, on remarque qu'elle se situe dans l'aire urbaine Toulousaine et à proximité de deux autres :

- l'aire urbaine de St Giron (moyen pôle),
- l'aire de St Gaudens (grand pôle).

Les grandes caractéristiques du péri-urbain sont donc :

- une forte croissance démographique
- un étalement du bâti
- une forte dépendance à l'emploi urbain qui entraîne des déplacements domicile-travail dominé par l'usage de la voiture.

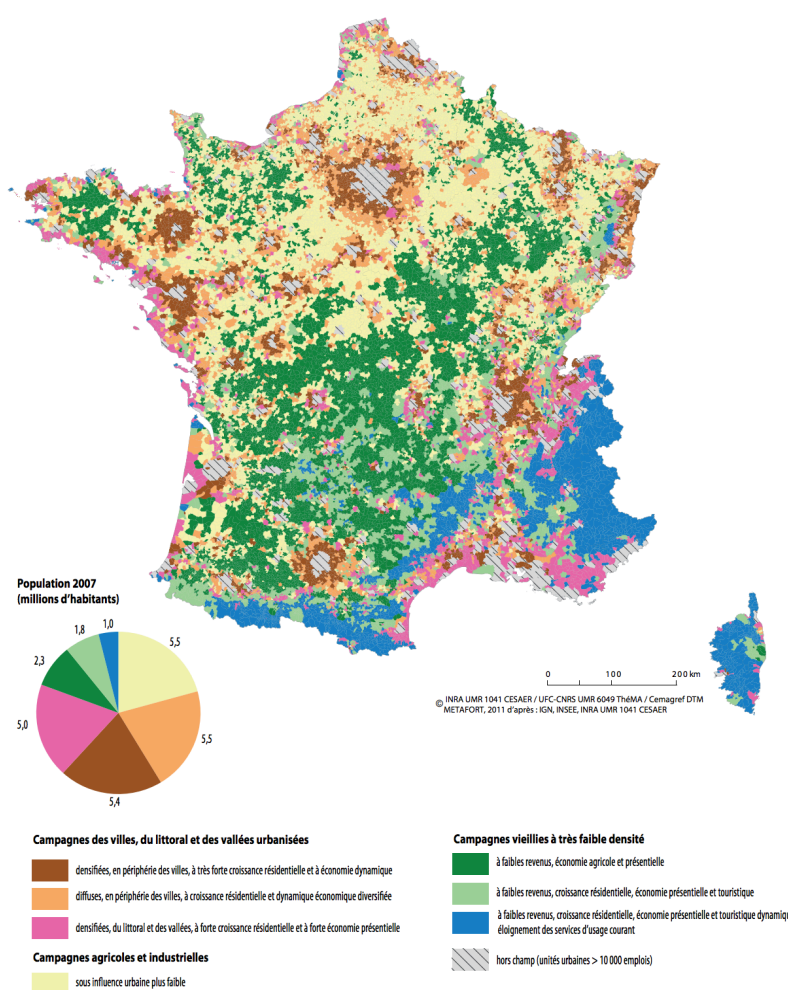
Nous allons voir par la suite comment définir le territoire de Cœur de Garonne.

1.2 Comment définir le territoire de Cœur de Garonne ?

Le rapport sur la cohésion des territoires⁶, « La France après la crise un état des lieux » propose une lecture partagée des dynamiques et des enjeux du territoire national. On y retrouve la typologie des campagnes françaises (cf. carte ci-dessous) qui catégorise les campagnes françaises en 3 types :

- Campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées
- Campagnes agricoles et industrielles
- Campagnes vieilles et à très faible densité

Figure 2 : Typologie des campagnes françaises :

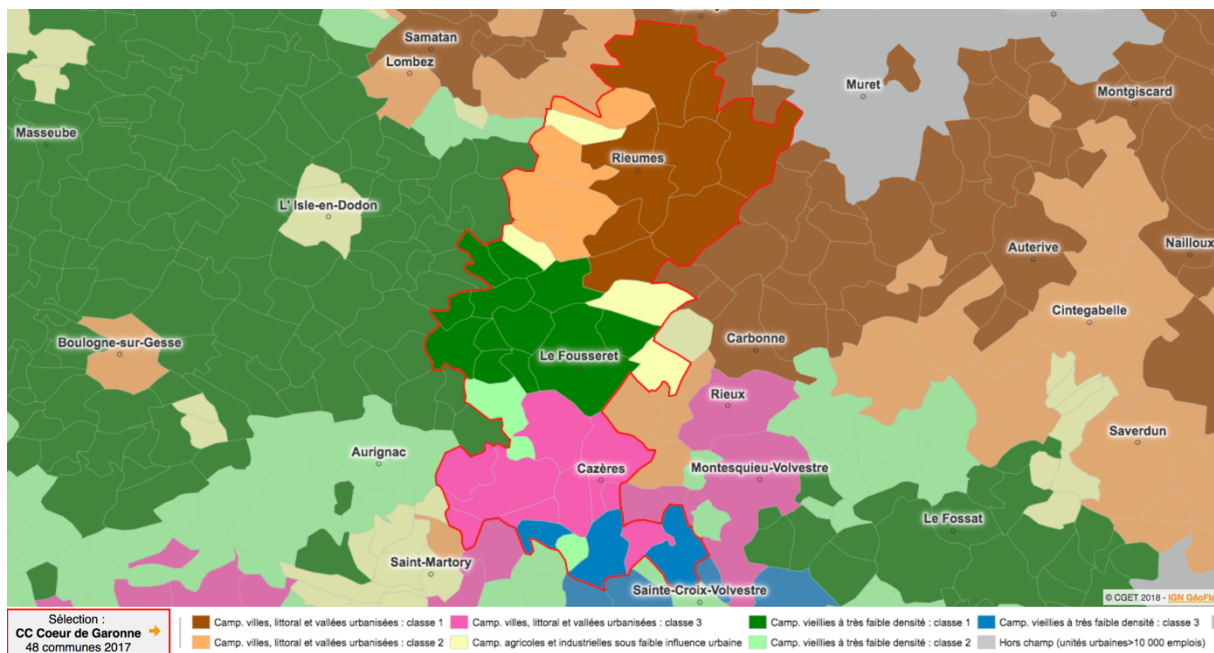


Source : Rapport d'étude sur la Typologie des espaces ruraux et des espaces à enjeux spécifiques (littoral et montagne)⁷

⁶ CGET, « La France après la crise : un état des lieux », juillet 2018

⁷ Par l'UMR CESAER (Inra/AgroSup Dijon), l'UMR ThéMA (Université de Franche-Comté/CNRS), l'UR DTM (Cemagref) et l'UMR METAFORT(AgroParisTech/Cemagref/Inra/VetAgroSup) pour le compte de la DATAR, novembre 2011

Figure 3 : Zoom sur la communauté de communes Cœur de garonne



Source : Observatoire des territoires ⁸

Si l'on zoome la typologie des campagnes françaises à l'échelle de la communauté de commune Cœur de Garonne, on observe qu'elle entre dans les trois types énoncés précédemment.

Les communes de Cœur de Garonne se trouvant dans le type des **campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées** :

Au sud les communes de Rieumes, Lherm, Sainte-Foy-de-Peyrolrières, Cambernard, Bérat, Savères, Labastide-clermont, et Poucharramet font partie du type des « campagnes densifiées, en périphérie des villes, à très forte croissance résidentielle et à économie dynamique ». Elles disposent d'une économie très favorable avec des emplois en augmentation, elles attirent des catégories socioprofessionnelles supérieures, et des personnes âgées de 55 ans ou plus. De plus, elles sont très bien pourvues en services et commerces.

Accolées à ces communes toujours au sud du territoire, se trouvent des communes du deuxième type représentées en orange sur la carte. On retrouve les communes de Beaufort, Plagnole, Lahage, Forgues, Mones, Pin-murelet, Lautignac, elles font partie des « campagnes diffuses, en périphérie des villes, à croissance résidentielle et dynamique économique diversifiée », c'est-à-dire, qu'elles forment « les secondes couronnes des grandes agglomérations et les couronnes des villes moyennes ». Les résidents de ces communes fautes d'emplois en nombre suffisant sont obligés de se déplacer pour aller travailler ; on retrouve des personnes de tout âge et de toutes catégories socioprofessionnelles.

⁸ <http://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/observatoire-des-territoires/fr/typologie-g-n-rale-des-campagnes-fran-aises>

Et puis au nord du territoire, on retrouve en rose les communes de Cazères, Palaminy, Couladère, Le Plan, Mauran, Martres-Tolosane, Mondavezan, et Marignac-Laspeyre. Elles font partie de la troisième sous classe de cette première typologie : « Les campagnes densifiées, du littoral et des vallées à forte croissance résidentielle et à forte économie présentielle », elles se caractérisent par une croissance démographique qui est alimentée par un excédent naturel. On y retrouve des populations de tout âge. Un très bon accès aux services et à l'emploi sur ces communes. Mais un taux de chômage qui reste cependant élevé.

Les communes de Cœur de Garonne se trouvant dans le type des **campagnes agricoles et industrielles** :

On retrouve 4 communes sur Cœur de Garonne qui font partie de cette catégorie, il s'agit des communes de : Montgras, Montastruc-savès, Gratens, Saint-Elix-Le-Château. Elles se caractérisent par des dynamiques économiques et démographiques très contrastées et elles profitent ou subissent les influences urbaines parfois très lointaines.

Les communes de Cœur de Garonne se trouvant dans le type des **campagnes vieilles à très faible densité** :

Elles se catégorisent en trois sous-classes :

- Les communes à **faibles revenus, économie présentielle et agricole** : on y retrouve les communes du Fousseret, Marignac-Lasclares, Castelnau-picampeau, Fustignac, Montoussin, Pouy-De-Touge, St Araille, Senarens, Casties-Labrande, Polastron, Lussan-Adeilhac et Montégut-Bourjac.

- Les communes à **faibles revenus, économie présentielle et touristique** les communes de cette classe « se situent dans un environnement fortement rural, loin de l'influence des métropoles » ; Les communes représentées sont celles de : Francon, Sana et Plagne.

- Les communes à **faibles revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique dynamique, avec éloignement des services d'usage courant**. On y retrouve les communes de : Montclar-de-Comminges, Saint-Michel et Montberaud.

Par conséquent, cette classification témoigne à l'échelle de Cœur de Garonne d'une diversité importante de ses communes, ce qui implique une variété des enjeux à traiter en matière de développement territorial pour la Communauté de Communes en termes d'équilibre et de dynamique. Ses communes se montrent à la fois résidentielles et préSENTIELLES, agricoles et industrielles et elles se placent au cœur d'une nouvelle dynamique des campagnes françaises loin de l'image de désertification.

Aujourd'hui, on peut observer que la dépendance systématique au pôle urbain peut poser problème pour les habitants et les élus des territoires périurbains. Cela se traduit, notamment par la mise en place de politiques de développement local intégrant des pratiques de mobilité quotidiennes.

On retiendra ici l'idée que la communauté de commune Cœur de Garonne a une multitude de facettes, lui permettant d'être un territoire où il y fait bon vivre, entre proximité à la métropole Toulousaine et cadre de vie agréable, se composant d'espaces naturels. C'est un territoire qui entre dans l'interface de l'urbain et du rural. Cependant, nous allons par la suite essayer de questionner la notion d'attractivité rurale en lien avec l'offre de mobilité, afin d'en dégager les nouvelles transformations et besoins en matière de mobilité.

Chapitre 2 : L'approche de la mobilité dans les territoires à l'interface de l'urbain et du rural :

Après avoir identifié le territoire de Cœur de Garonne dans son ensemble, il est important de définir l'approche de la mobilité dans les territoires du rural et du périurbain, pour ensuite y replacer la communauté de communes.

En France, un outil est disponible afin de connaître la mobilité des Français, il s'agit de « l'Enquête Nationale Transports et Déplacements » (ENTD). Les dernières en date sont celles de 1982, 1994 et 2008.

2.1 De nouvelles relations ville-campagne qui se traduisent par une diversification des mobilités :

On observe de nouvelles relations qui unissent la ville à la campagne qui se traduisent notamment par une diversification des mobilités. Nous allons observer dans un premier temps que cette offre de transport, même si elle se révèle être présente sur ses territoires, connaît quelques difficultés. Puis il sera important de comprendre la place qu'a pu prendre la voiture afin de contrebalancer un déficit du service public.

A. Une offre de transport inadaptée ou quasi inexistante sur ses territoires :

De nos jours, il existe une dissociation entre espace de vie, espaces de travail et espaces de loisirs, cela a pour conséquence une forte mobilité des populations et cela a donc des conséquences pour les politiques publiques et les enjeux qu'elles doivent traiter. C'est pourquoi on appréhende cette mobilité par de nouvelles entrées, en prenant en compte les modes d'habiter des habitants.

L'offre de transport proposée aujourd'hui sur les territoires ruraux et périurbains est très souvent faiblement représentée voire inexistante. Cependant, la grande dispersion de l'habitat dans ses territoires rend l'accessibilité multimodale difficile aux populations. Cela s'explique notamment par la complexité d'établir des lignes de bus régulières, cohérentes comme dans les pôles urbains, en répondant à l'ensemble des besoins des populations.

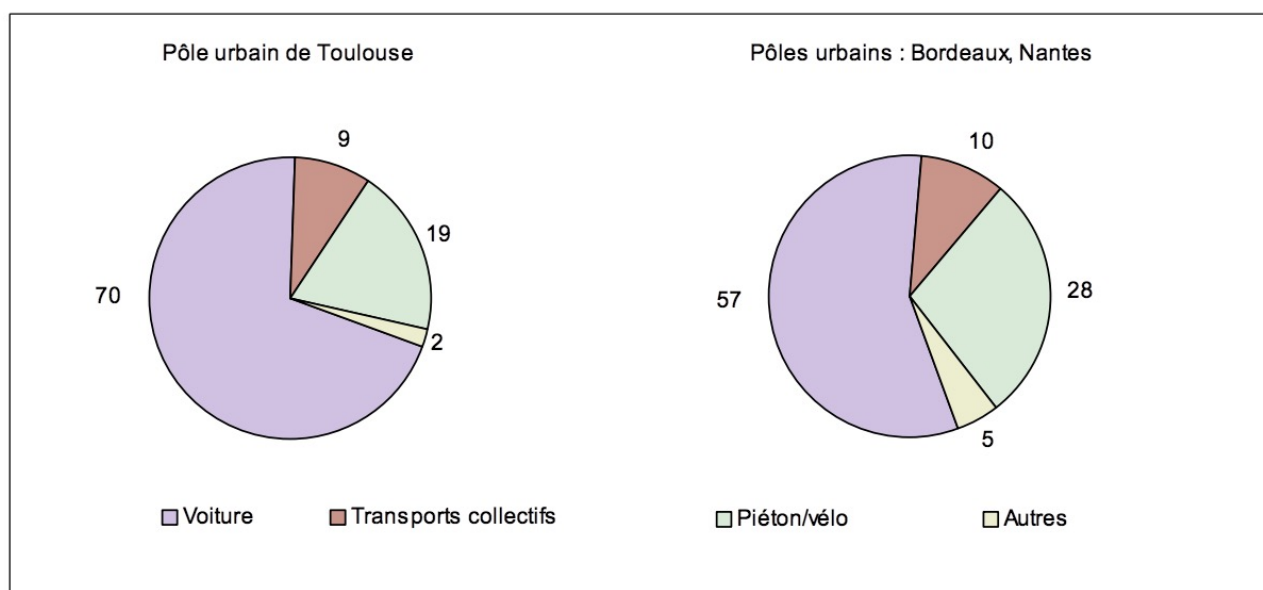
Quand les territoires sont bien dotés, on peut retrouver des lignes de bus, de bus scolaire, des trains et des TAD. Cependant, les territoires ne sont pas tous égaux face à cette offre. D'autant plus que nous sommes dans un contexte de réduction des dépenses publiques, ce qui pousse à entreprendre de nouvelles manières de penser la mobilité. Certaines d'entre elles se penchent sur la question des mobilités alternatives telle que l'autopartage, le covoiturage, et les modes de déplacements doux comme la marche à pied ou le vélo.

B. Une forte dépendance à l'automobile :

C'est en 1960 que l'automobile va connaître un fort essor. On compte à partir des années 1970 à 2000 4 millions d'habitants quittant la ville pour la campagne. En effet, ce phénomène connaît une accélération entre 1999 et 2004. Par ailleurs, l'augmentation de la population au cœur des campagnes françaises a généré des migrations pendulaires importantes, du fait de l'éloignement du domicile par rapport au travail, pouvant atteindre 30 à 40 kilomètres. Dans les territoires ruraux et périurbains, ces trajets quotidiens sont largement effectués en voiture. En 2008, 62,1 millions de Français ont effectué en moyenne 177 millions de déplacements chaque jour de la semaine autour de leurs domiciles.

La voiture individuelle rencontre en effet un franc succès auprès des habitants de ses territoires puisqu'elle permet d'aménager son temps de trajets sans avoir de contraintes particulières telles que la dépendance à des horaires fixes ou de temps d'attente trop long.

Figure 4 : comparaison des déplacements selon le mode de transport dans les pôles urbains de Toulouse, Bordeaux et Nantes (en %)⁹



Champ : déplacements en semaine des personnes de 6 ans ou plus résidant dans les pôles urbains de Toulouse, Bordeaux et Nantes

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008

Source : Philippe Duprat, en décembre 2010

⁹ Philippe Duprat, « En Midi-Pyrénées, la voiture est reine », Insee Midi-Pyrénées. Étude réalisée en partenariat avec la Dreal et la région Midi-Pyrénées en décembre 2010

Ces chiffres nous montrent dans un premier temps l'importance de la voiture dans les pôles urbains au détriment des transports collectifs qui pour Toulouse représentent seulement 9 % contre 70 % de déplacements en voiture individuelle. Et dans un deuxième temps, la variation possible entre deux aires urbaines : dans celle de Toulouse, 70 % des déplacements s'effectuent en voiture contre 57 % dans celle de Bordeaux ou de Nantes. On peut dire que les usagers sont assujettis à l'automobile. Et que dans certains pôles urbains la question des mobilités alternatives à la voiture est davantage prise en compte par les autorités organisatrices des transports.

C. Quel est le rôle des collectivités territoriales dans l'organisation des transports ?

La loi sur l'organisation des transports intérieurs dite LOTI de 1982 va permettre de répartir les rôles entre les différentes autorités organisatrices : Etat, Régions, Départements, regroupements intercommunaux et les communes. Cette loi, devient le cadre de référence en matière de transports.

Les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) telles que l'état, les régions et les départements ou Autorités Organisatrices des Transports Urbains et non-urbains (AOTU) telles que les intercommunalités et les communes, exercent la compétence de transport ferroviaire et routier. Elles vont donc pouvoir définir la qualité du service, la politique de l'information et de la tarification à mettre en place. Les AOT(U) sont notamment compétentes pour les politiques favorisant les déplacements doux et de stationnement.

Depuis, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, les AOTU sont devenue des Autorités Organisatrice de la Mobilité (AOM). Cependant, toutes les AOM ne sont pas obligées d'exercer la compétence de manière obligatoire. Les communautés de communes peuvent choisir de ne pas se doter de cette compétence ou de l'exercer que partiellement. En revanche, elle est obligatoire pour les métropoles, les communautés urbaines et les communautés d'agglomérations. Elles doivent organiser les services de transport public urbain et non-urbain, le développement des modes de déplacements (le vélo partage ou autopartage par exemple), la mise en place d'information aux usagers et d'un service de conseil en mobilité, mais également la création de plan de déplacement urbain (PDU).

L'Etat est Autorité Organisatrice des Transports (AOT) des « trains d'équilibre du territoire » (TET) ou les liaisons Train à Grande Vitesse (TGV). L'opérateur ferroviaire national, SNCF, signe une convention avec l'Etat afin de définir les objectifs de qualité du service, le périmètre, la fréquence des dessertes et les conditions de financement.

Les régions sont Autorités Organisatrices des Transports (AOT) pour le transport collectif d'intérêt régional. Ses compétences s'étendent du rail à la route. De plus, depuis le 1^{er} janvier 2002, dans le cadre de la loi SRU (solidarité et renouvellement urbain), les régions ont aussi la charge de l'organisation et du financement des services ferroviaires (TER). Avec la suppression de certaines lignes TER, la région prend également en charge le service routier effectué en substitution de celui-ci. L'exploitation du TER est confiée à la SNCF dans le but respect un système ferroviaire cohérent et unique dont l'Etat reste le garant.

Depuis le 1^{er} janvier 2015, la loi de la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) désigne les régions comme étant AOT des transports interurbains en lieu et place des départements. Cependant, il faut noter que le transport scolaire pour les élèves et les étudiants en situation de handicap demeurent à la charge des départements.

La Région devient alors chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports avec l'adoption de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014. Elle doit dorénavant accorder son action avec celle des AOM. De plus, dans le cadre de son Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), elle doit délimiter des règles corrélatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité.

La loi de Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de 2000¹⁰, a favorisé la création de syndicats mixtes « d'une nouvelle génération », c'est-à-dire qu'ils peuvent regrouper plusieurs niveaux d'autorités organisatrices de transport, avec pour aboutissement le renforcement de la cohérence des réseaux de transport entre toutes ses échelles.

¹⁰ Richer, Cyprien, Sophie Hasiak, et Nicolas Jouve. « Les Syndicats Mixtes de transport de la loi SRU : un outil pour la gouvernance interterritoriale des mobilités ? », *Flux*, vol. 83, no. 1, 2011, pp. 51-67.

Figure 5 : quelques exemples de syndicats mixtes SRU en 2008 :

	Nom complet (et date de création)	Autorités organisatrices de transport adhérentes	Échelle de compétence du syndicat	Population 2008 du périmètre	Budget 2008 et part du fonctionnement
SYMITAM	Syndicat Mixte des Transports des Alpes-Maritimes (2005)	1 Conseil Général (Alpes-Maritimes), 3 communautés d'agglomération (Nice, Sophia Antipolis, Riviera Française), 3 SIVU transport (Cannes, VARMER, Grasses)	Département des Alpes-Maritimes	1 million d'habitants dont 95% dans les PTU	500 000 € (93% de fonct.)
SMTCH	Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault (2004)	1 Conseil Général (Hérault), 4 communautés d'agglomération (Montpellier Agglomération, Béziers-Méditerranée, Bassin de Thau, Hérault-Méditerranée)	Département de l'Hérault	1 million d'habitants dont 60% dans les PTU	62 000 000 € (99% de fonct.)
SMTCO	Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (2006)	1 Conseil Régional (Picardie), 1 Conseil Général (Oise), 3 communautés d'agglomération (Beauvaisis, Creil, Compiègne), 2 communautés de communes (Sablons, Pierre-Sud-Oise), 6 communes.	Département de l'Oise	800 000 habitants dont 43% dans les PTU	8 500 000 € (85% de fonct.)
SMCTCM	Syndicat Mixte de la Communauté Tarifaire en Charente-Maritime (2001)	1 Conseil Général (Charente-Maritime); 3 communautés d'agglomération (La Rochelle, Pays Rochefortais, Royan Atlantique); 1 SIVU-transport (Saintes)	Département de Charente-Maritime	600 000 habitants dont 50% dans les PTU	700 000 € (55% de fonct.)
SMTS	Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy (2002)	1 Conseil Général (Meurthe et Moselle), 1 communauté urbaine (Nancy), 1 communauté de communes (Pompey)	17 communes sur les 41 des deux communautés	221 000 habitants	6 180 000 € (72% de fonct.)
SMITAM	Syndicat Mixte pour l'Intercommunalité des Transports de l'Agglomération Mancelle (2004)	1 communauté urbaine (Le Mans), 1 communauté de communes (l'Antonnière)	12 communes (intégralité des deux communautés)	200 000 habitants	300 000 € (96% de fonct.)
SMITEEB	Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Étang-de-Berre (2001)	1 Conseil Général (Bouches-du-Rhône), 1 communauté urbaine (Marseille), 2 communautés d'agglomération (Pays d'Aix, Berre-Salon-Durance)	8 communes de l'Est de l'Étang de Berre	140 000 habitants	18 600 000 € (85% de fonct.)

Source : Richer, Cyprien, Sophie Hasiak, et Nicolas Jouve, en 2011

Comme nous venons de l'observer l'organisation des transports est une compétence qui est partagée entre plusieurs acteurs publics. De plus, on soulignera, une montée en puissance des intercommunalités dans leurs rôles en matière de mobilité. Ce qui les pousse à entreprendre la réflexion aujourd'hui de la mobilité de demain sur leurs territoires. Nous verrons par la suite les principaux enjeux à prendre en compte pour développer une mobilité durable.

2.2 Quels sont les principaux enjeux de la mobilité pour entreprendre un développement local cohérent au sein des collectivités territoriales ?

Aujourd'hui, la question de la mobilité durable apparaît comme un enjeu majeur pour le développement local des territoires. Repenser la mobilité dans son ensemble est devenu une préoccupation prégnante aux seins des collectivités territoriales. Il paraît donc évident de soulever ici les enjeux les plus importants à prendre en considération lorsque l'on veut parler de mobilité durable. De plus, nous verrons en quoi les politiques publiques ont joué un rôle dans la mise en place de celle-ci.

A. Une prise de conscience qui entraîne la création de politiques publiques à dimension environnementale :

La voiture se place en tête des émissions de gaz à effet de serre, issues de mobilité locale, elle est responsable à plus de 90% de celle-ci. En contrepartie, les transports en commun ne représentent qu'un quart des émissions. Les Français ont donc une forte dépendance à l'automobile, pratiquant des trajets quotidiens pour aller au travail, mais également pour aller faire les courses, se divertir et autres. Cette pratique est encore plus marquée dans les espaces à dominante rurale, car ils représentent une part supérieure à la moyenne nationale.

Tous ces déplacements engendrent des pollutions de l'air importantes : selon l'Enquête Nationale Transports et Déplacements (ENTD) réalisée en 2008, chaque Français émettrait en moyenne près de 2 tonnes de dioxyde de Carbone (CO₂) par an. Il est donc primordial de prendre en compte la qualité de l'air, des eaux et des sols.

Un constat qui depuis les années 1996 est pris en compte par la loi LAURE, L'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie. Elle pose des fondements en faveur des modes de déplacements doux et plus particulièrement pour les déplacements à vélo, en intégrant la réalisation des pistes cyclables, avec pour objectif de : « *respirer un air qui ne nuise pas à la santé* ».

Puis dans les années 2009 et 2010, deux lois vont marquer le développement durable en France. Il s'agit des lois Grenelle I et II. Elles ont pour objectif de promouvoir le développement durable en conciliant protection et environnement avec développement économique et progrès social.

Deux objectifs principaux sont recherchés pour la mobilité :

- Développer des transports collectifs et partagés via l'évolution des mentalités et des infrastructures.
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre.

B. Des enjeux économiques et sociaux :

En moyenne, un ménage dépense 5 000€ par an pour leur mobilité et un cinquième d'entre eux accorde plus de 18% de leurs revenus à leur mobilité quotidienne.

D'après Marie Huyghe, Hervé Baptiste et Jean-Paul Carrière¹¹, il existe trois catégories de populations aux mobilités problématiques :

- Les **assignés territoriaux** sont des ménages qui s'apparentent aux personnes âgées sans moyen de locomotion, à des jeunes au chômage, à des femmes appartenant à un ménage monomotorisé dont la seule voiture est utilisée pour aller au travail. Ces ménages n'ont pas accès à la mobilité pour différentes raisons qui peuvent être : financières (impossibilité d'acheter une voiture ou de se payer le permis), physiques (mobilité physique réduite), culturelles (difficultés psychologiques à quitter son territoire), ou comportementales. Ces ménages se trouvent prisonniers de leur espace de vie et ont une forte dépendance aux commerces et services de proximité, mais également à leur réseau familial et amical proche. Lebreton parle alors de « mobilité dépendante » puisqu'ils sont dans l'obligation d'organiser leurs déplacements au plus essentiel aux dépens des autres.

- Les **vulnérables** sont les ménages qui accordent plus de 18% de leurs revenus à leur mobilité quotidienne (péage, assurance, achat et réparation de véhicule). Ils se caractérisent par des classes plus modestes de type salariés ou ouvriers. Ne pouvant pas accéder à la propriété, ces foyers se sont détournés des villes au profit des campagnes. S'éloignant ainsi de leurs emplois, ils augmentent leurs besoins en mobilité et le coût financier engendré par leurs navettes pendulaires quotidiennes. Ils se mettent parfois en situation de précarité énergétique (le budget transport étant supérieur à celui accordé à la consommation d'énergie dans les logements). Cela pourrait s'aggraver en cas d'une hausse des coûts de la mobilité ou au cours d'aléas de la vie. On compterait aujourd'hui dans les espaces ruraux 40 % des ménages en situation de vulnérabilité énergétique du fait de leur mobilité.

- Les « **autres mobiles** » sont des ménages qui possèdent des revenus modestes à aisés, actifs ou retraités. Ils n'ont pas de difficultés financières pratiquant en majeure partie l'autosolisme, permettant ainsi de satisfaire eux-mêmes leurs besoins en mobilité.

Il faut savoir que le poids de la mobilité quotidienne dans le budget des ruraux les plus pauvres est quatre fois supérieur à celui des urbains les plus riches. L'augmentation du prix des carburants, pourrait s'avérer être un facteur potentiel d'affaiblissement des ménages les plus modestes d'aujourd'hui qui pourrait tendre à devenir les plus vulnérables de demain.

¹¹ Marie Huyghe, Hervé Baptiste, Jean-Paul Carrière, « Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine. »

Aujourd'hui, à l'heure où la mobilité est fortement liée à l'emploi et aux loisirs, on observe une recrudescence des échanges qui implique des modes de vie plus mobiles. Seulement, au sein de notre société qui valorise la vitesse, la mobilité peut devenir un facteur de discrimination face à l'emploi par exemple. Une fracture sociale apparaît entre les personnes mobiles et le contraire les personnes immobiles, qui se reflètent dans les modes d'aménager le territoire.

Ainsi, les pouvoirs publics doivent de plus en plus répondre à l'enjeu de réduction de cette fracture sociale, en accordant une offre de mobilité alternative ouverte à tous, tout en trouvant un équilibre parfait entre les trois enjeux que nous venons de citer : environnemental, économique et social.

Nous verrons par la suite, l'organisation et le fonctionnement de Cœur de Garonne qui se révèle être un territoire dynamique, mais à la particularité d'une physionomie contrastés.

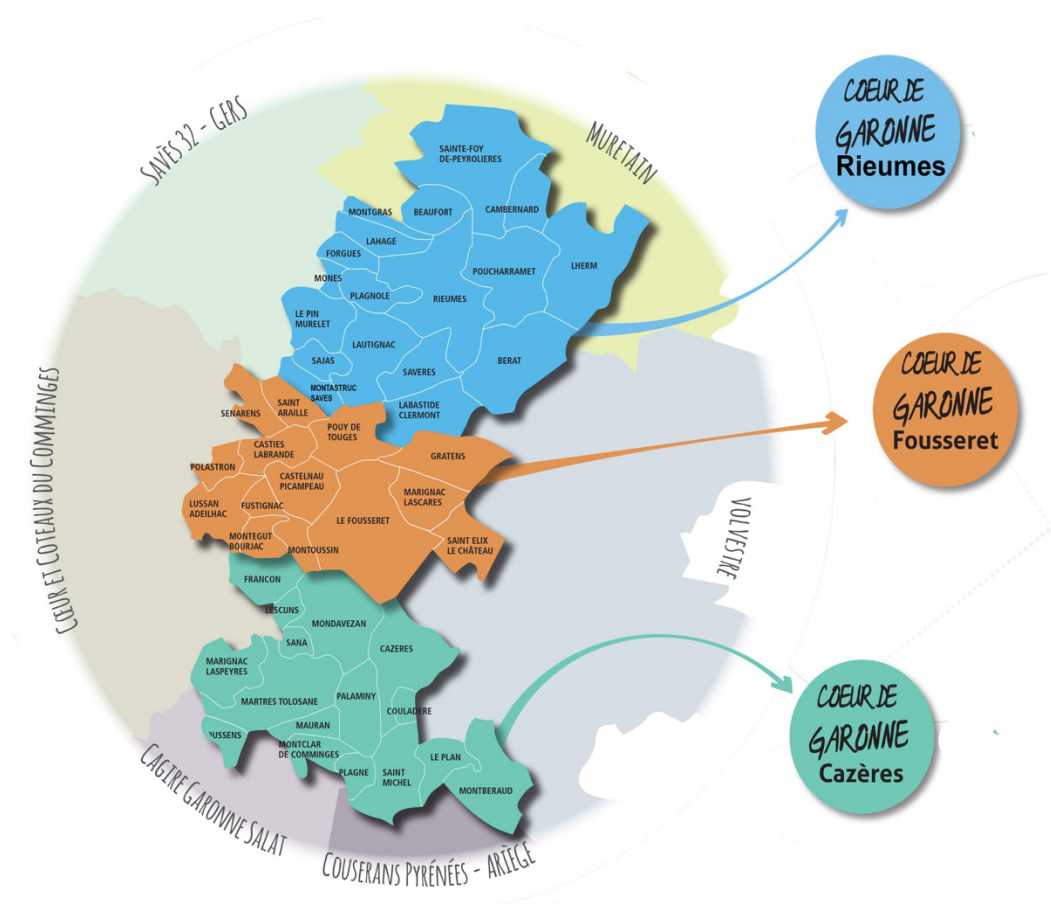
Chapitre 3 : Un nouveau territoire dynamique à la physionomie contrastés :

La communauté de communes Cœur de Garonne est située dans le département de la Haute-Garonne en Région Occitanie. Elle compte 48 communes pour une superficie totale de 570,16 km². Sa population totalise 34 658 habitants. Pour une densité de 60 habitants/Km². Elle est sous la présidence de Monsieur Gérard Capblanquet.

3.1 L'organisation territoriale de la communauté de communes Cœur de Garonne :

La communauté de communes Cœur de Garonne résulte de la fusion de trois anciennes EPCI, qui sont la communauté de communes du Savès, (en bleu), la communauté de communes du Louges et du Touch (en orange) ainsi que la communauté de communes du Canton de Cazères (en vert). (cf. carte ci-dessous)

Figure 6 : Positionnement de la communauté de Communes Cœur de Garonne :



Source : Communauté de communes Cœur de Garonne

A. Les origines des trois territoires intercommunaux avant la fusion :

La Communauté de Communes du Savès créée fin décembre 2003, regroupait 18 communes. 16 026 habitants en 2013 pour une superficie totale de 252,59 km². Son président était Jean Ayçaguer. La commune la plus importante est celle du Lherm 3 597 habitants en 2014 suivie de près avec la commune de Rieumes qui compte 3 516 habitants et qui était le siège social de l'ancienne EPCI.

La communauté de communes du Louge et le Touch, créée en décembre 2005, regroupait 14 communes pour une superficie de 152 km². La plus importante de ses communes est celle du Fousseret avec 1 876 habitants en 2014. Elle comptabilisait une population totale de 5 339 habitants en 2013. De plus, le président de l'ancienne CCLT était Monsieur Gérard Capblanquet.

La Communauté de Communes du Canton de Cazères a été créée en 2011, elle regroupait 16 communes dont la plus importante est celle de Cazères avec 4 871 habitants en 2014. Sa superficie était de 164,61 km² pour une population totale de 12 483 habitants en 2013. De plus, le président de l'ancienne 4C était Monsieur Christian Sans.

B. Pourquoi la communauté de Communes Cœur de Garonne ?

Suite à la loi NOTRe du 7 Août 2015 qui visait au renforcement des intercommunalités, passant de 5 000 habitants à 15 000 habitants et organisée autour de bassin de vie, (sauf exception, puisque la loi prévoyait des dérogations possibles pour les espaces de montagne et de faible densité). Le préfet du département de la Haute-Garonne en lien avec les élus locaux, ont élaboré dans un projet de schéma départemental de coopération intercommunale la proposition de cette fusion.

Plusieurs raisons sont donc à l'origine de celle-ci, primo les trois anciennes intercommunalités appartiennent au même PETR, et ont donc à faire au même document d'urbanisme qui est le SCoT.

En fusionnant, les élus locaux avaient pour idée un renforcement des moyens techniques et administratifs dont les objectifs étaient de permettre une économie d'échelle en procédant dans un premier temps à la mutualisation du bloc local entre communes et communautés. La proximité avec les habitants a été préservée par le maintien des trois anciens sites. (cf. page suivante). Toutefois, la fusion a aussi eu pour intention un renforcement des solidarités financières et fiscales, garantie par « l'excellente santé financière » des trois anciennes entités. Ce qui a notamment permis de poursuivre les actions qui étaient en cours et d'entreprendre de nouvelles compétences comme celle de la gestion des eaux et de l'assainissement (GEMAPI) ou encore celle de l'urbanisme. Nous verrons par la suite, les compétences qui ont été renforcer.

C. Les débuts de son organisation :



26 JANVIER 2017 : Election du président et des 15 vice-présidents

31 JANVIER 2017 : Première réunion du conseil communautaire où sont conviés les 86 délégués / Création des commissions

21 FEVRIER 2017 : Reprise des projets des anciennes intercommunalités par la 3CG

14 MARS 2017 : Approbation du pacte fiscale et financier instaurant une neutralité financière pour la 3CG, les communes et les administrés

28 MARS 2017 : Vote du 1^{er} Budget et fixation des taxes ménages et professionnelles issues du pacte fiscal

30 MAI 2017 : Création de l'Office de Tourisme Intercommunale (OTI) selon un mode de gestion associatif

27 JUIN 2017 : Décision de créer une MSAP (Maison de Services au Public) sur la commune de Rieumes

11 JUILLET 2017 : Le conseil communautaire adopte les statuts de la 3CG qui prendront effet au 31 décembre 2017

Depuis le 1^{er} janvier 2017 et la naissance de la Communauté de Communes Cœur de Garonne, une nouvelle organisation est mise en place, elle répartie, ses cent soixante-dix agents à travers la création de trois pôles répartis sur l'ensemble du territoire :

- Le pôle de Rieumes qui est le siège Administratif : on y retrouve l'administration générale, la gestion et l'organisation de la nouvelle communauté de communes.
- Le pôle de Cazères qui est le siège social : on y retrouve tout ce qui est lié au développement du territoire et le service à la personne.
- Le pôle du Fousseret qui comprend les services à la population, l'environnement et le cadre de vie.

Cette organisation a été décidée afin de permettre aux habitants du territoires d'avoir une proximité avec un de ces trois pôles.

D. Le positionnement territorial au regard des territoires voisins :

La communauté de communes Cœur de Garonne est au cœur de plusieurs influences territoriales. Elle est entourée par six intercommunalités qui lui sont directement limitrophes. Afin de positionner la communauté de communes Cœur de Garonne, dans son environnement, il est important d'observer la structure de ses voisins.

Figure 7 : Tableau des EPCI voisins de Cœur de Garonne :

EPCI Voisines	Département	Population en 2014	Superficie (km2)	Nombre de communes
CA le Muretain agglo	31	116 722	319, 77	26
CC Cagire Garonne Salat	31	17 709	516, 66	55
CC Couserans-Pyrénées	09	29 582	1 634, 72	94
CC du Saves	32	9 483	326, 72	32
CC du Volvestre	31	29 224	408, 23	32
CC Cœur et Coteaux du Comminges	31	44 055	980, 41	104
CC Cœur de Garonne	31	34 195	570, 22	48

Source : Insee

Marquée par sa fusion, la communauté de communes Cœur de Garonne se place aujourd'hui dans les trois premières EPCI les plus peuplées, après la communauté d'agglomération du Muretain et la communauté de communes cœur et coteaux du Comminges.

E. La composition sociodémographique de Cœur de Garonne :

Depuis les années 2000, l'ensemble du territoire a connu une croissance démographique très soutenue. (cf tableau ci-dessous). Cette croissance s'observe sur les 3 anciennes Communautés de Communes. L'essor démographique entre 1999 et 2009 est due à un apport migratoire, avec l'arrivée de nouveaux habitants. Elle se remarque très nettement sur l'ex communauté de communes du Loug et du Touch et sur l'ex communauté de Communes du Canton de Cazères. Seule l'ex communauté de communes du Loug et du Touch a connu une croissance plus modérée.

Figure 8 : Tableau de l'évolution de la population entre 1968 et 2014 par Communautés de Communes :

Communauté de communes	1968	1975	1982	1990	1999	2009	2014
Loug et du Touch	4 079	3 857	3 757	3 841	3 937	4 911	5 434
Canton Cazères	8 890	8 693	8 672	8 804	8 888	11 867	12 559
Savès	6 736	6 978	8 685	9 828	11 149	15 410	16 202
Cœur de Garonne	19 705	19 528	21 114	22 473	23 974	32 188	34 195

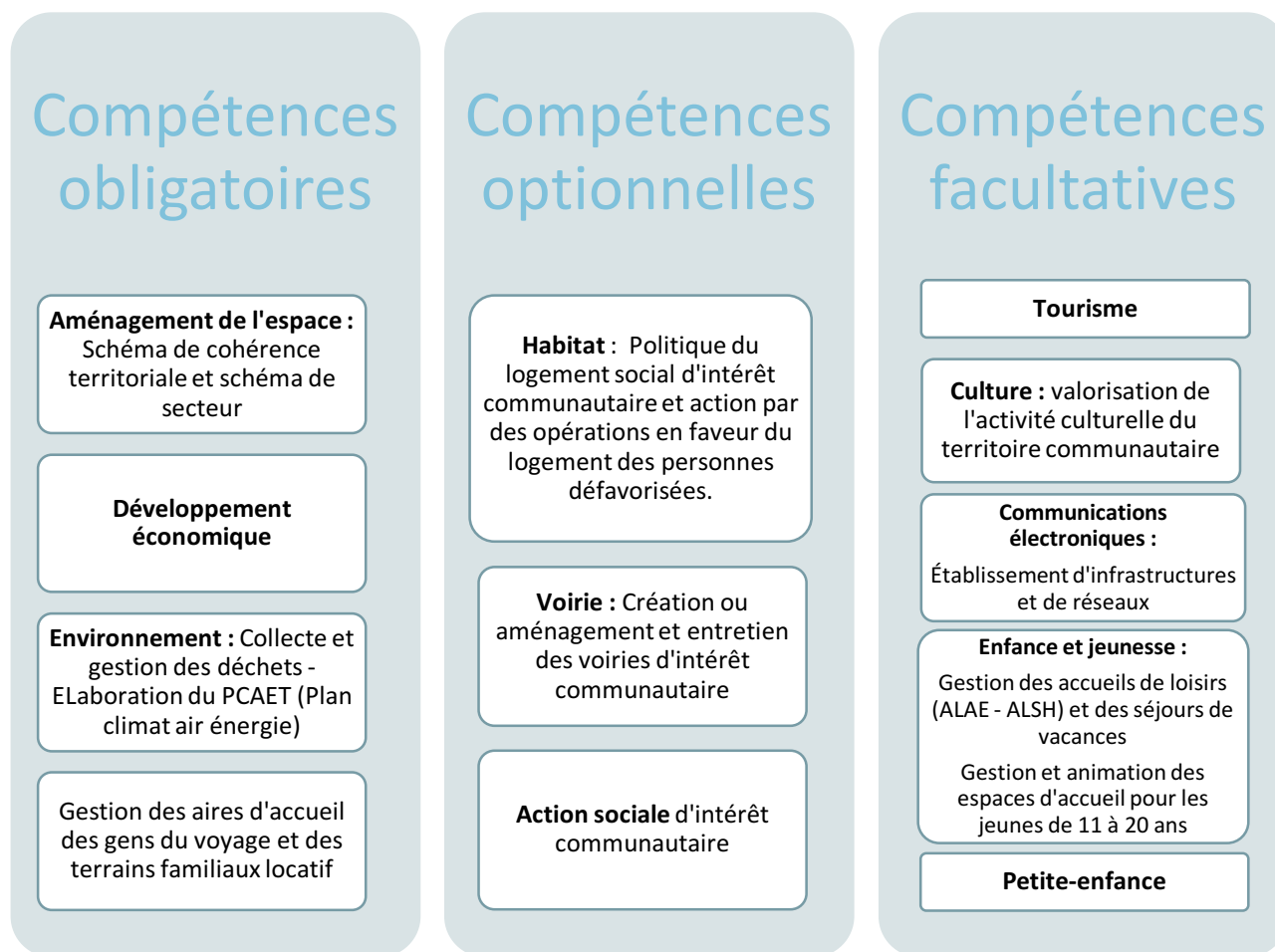
Source : Insee

Cependant, en 2014, on remarque que la croissance de Cœur de Garonne reste positive mais moins soutenue qu'entre les années 1999 et 2009.

F. Le projet intercommunal :

Suite à la fusion, la communauté de communes Cœur de Garonne a dû harmoniser ses compétences et ses statuts. Le conseil communautaire se constitue de 89 représentants. C'est lors du 1er semestre 2017 que les conseillers communautaires ont travaillé à l'harmonisation des compétences, en gardant à l'esprit les anciennes compétences au préalable réalisées par les trois anciennes communautés de communes. Le conseil communautaire a abouti à l'adoption des nouveaux statuts de la communauté de Communes cœur de Garonne à l'unanimité. Dans le cadre de ses différentes compétences, la communauté de communes exerce aujourd'hui des missions similaires à celles des trois anciennes EPCI.

Figure 9 : Compétences de la communauté de communes Cœur de Garonne :



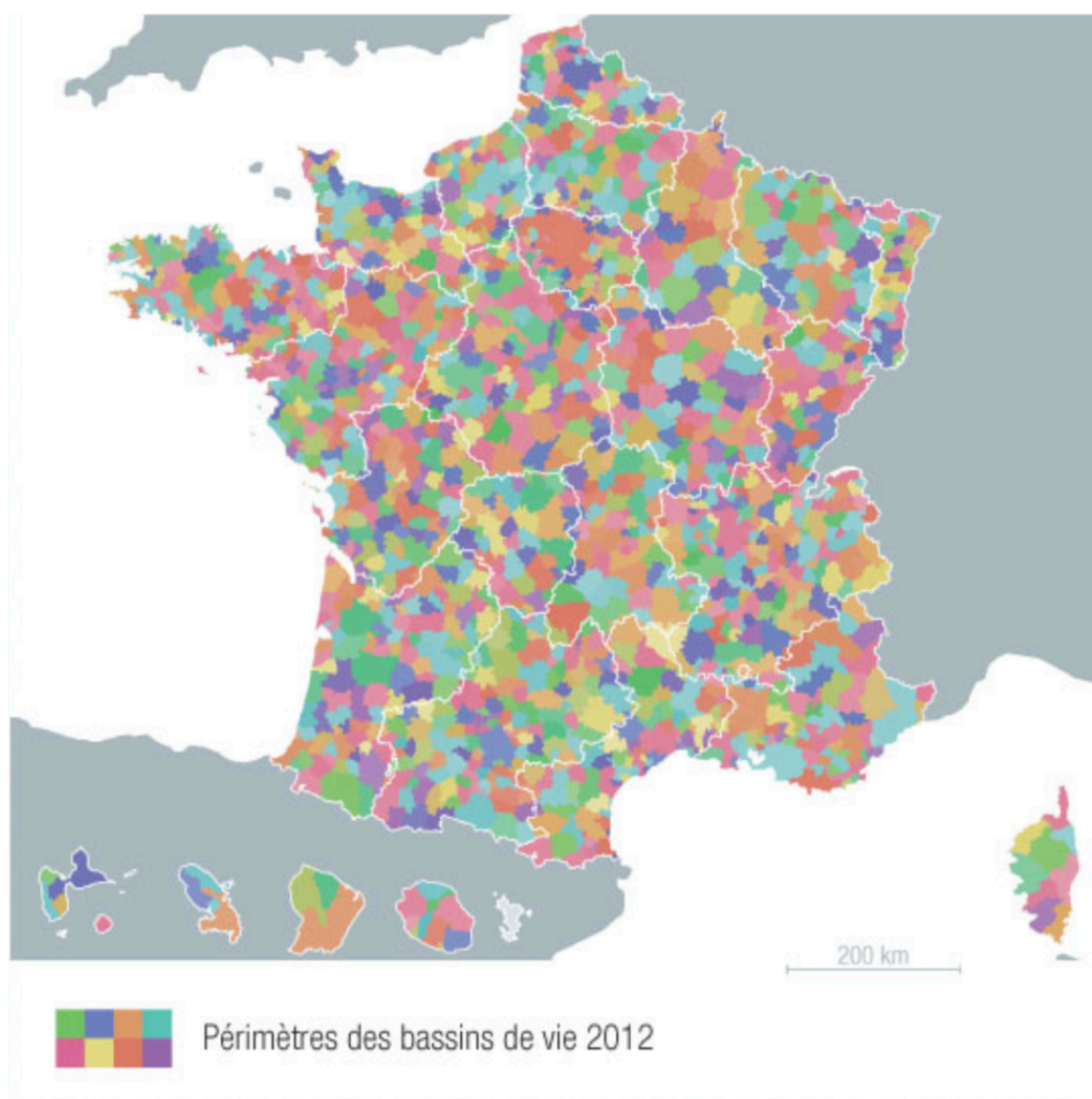
Ses compétences sont l'objet du travail de seize commissions thématiques.

Concernant la compétence Transport et mobilité, la communauté de communes est habilitée à solliciter la région pour l'exercice de celle-ci par voie de convention. La communauté de communes Cœur de Garonne décide donc de continuer à exercer cette compétence qui était anciennement exercée dans les trois anciennes intercommunalités. Elle entre dans la commission urbanisme/habitat/mobilité présidée par Madame Courtois-Périssé maire de la commune de Rieumes.

3.2 Les bassins de vie qui définissent le territoire :

Pour mieux comprendre le fonctionnement du territoire, l'Insee a proposé le découpage de la France en « Bassin de vie ». Il se définit comme « le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès à la fois aux équipements et à l'emploi ». La carte ci-dessous montre la présence de trois bassins de vie au sein de la Communauté de Communes Cœur de Garonne correspondant aux trois anciennes intercommunalités.

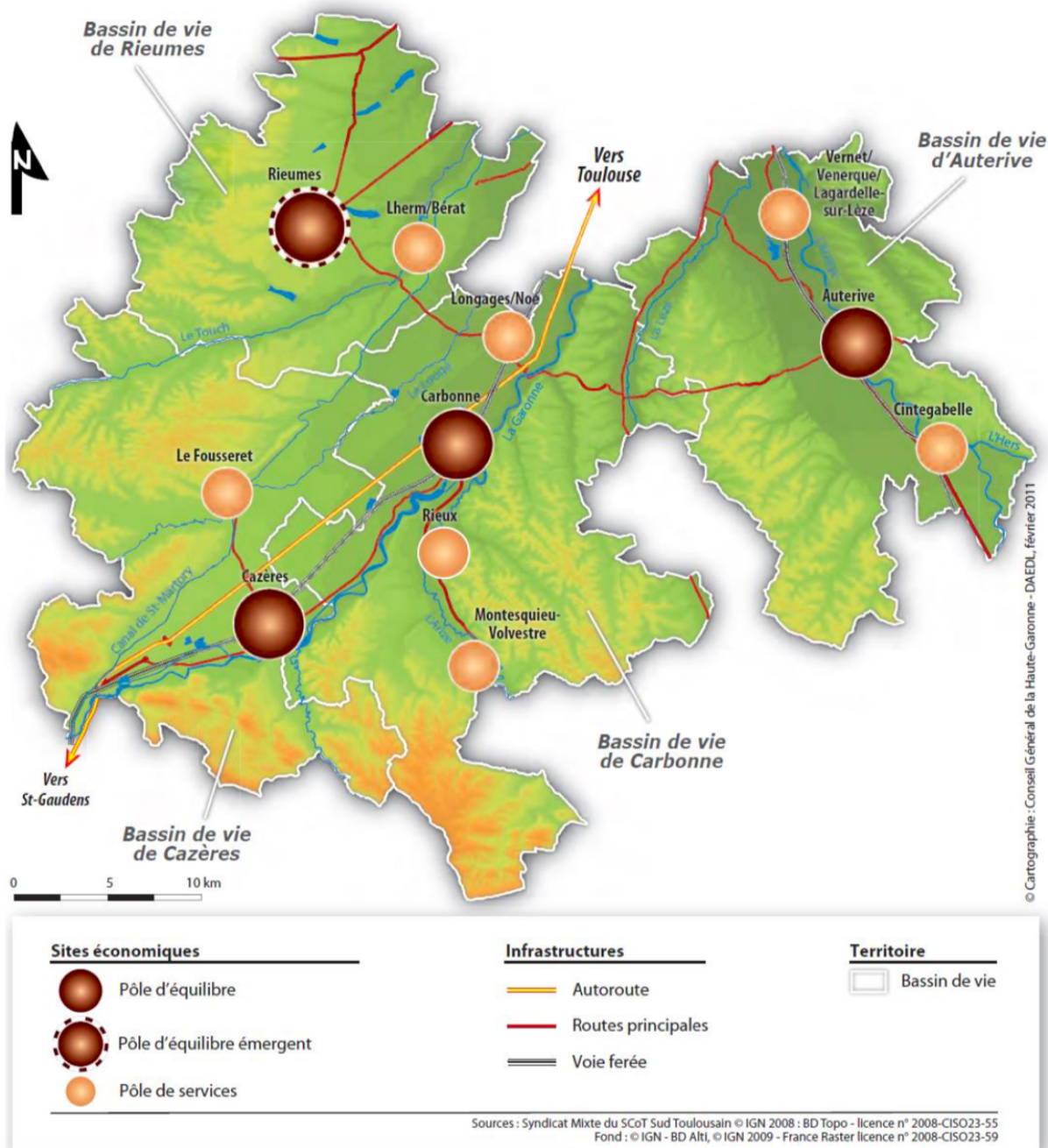
Figure 10 : Les bassins de vie de 2012



Source : INSEE

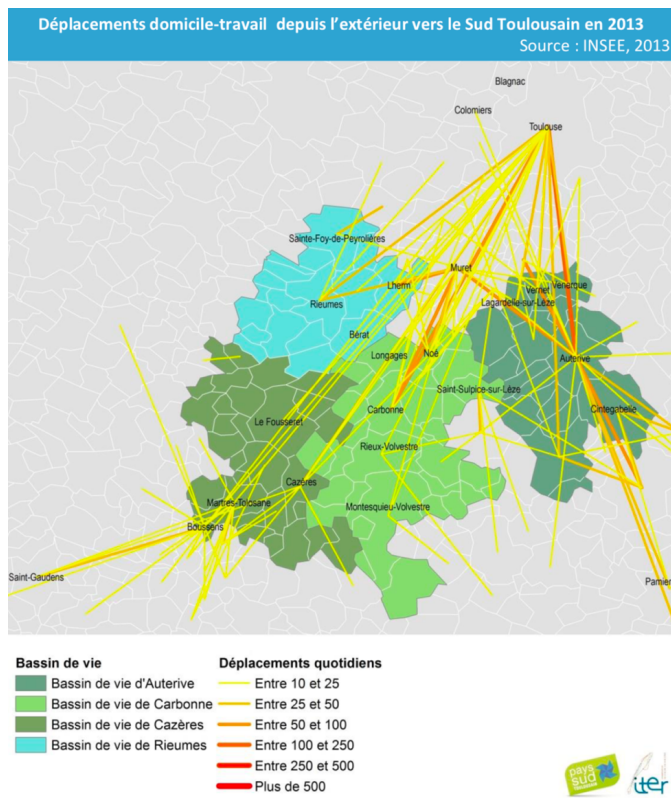
La communauté de communes se place au Cœur du Pays sud Toulousain. À l'échelle du Pays, on observe au regard de l'accès aux équipements et aux services, et au regard des emplois, la notion de bassin de vie. Le SCoT avait quant à lui prédéfini que deux bassins de vie. On peut en effet déterminer deux bassins de vie correspondant à celui de l'ancien canton de Cazères et du Louge et du Touch et celui du de l'ancienne Communauté de Communes du Savès.

Figure 11 : Les bassins de vie structurants le territoire de Cœur de Garonne et le Pays Sud Toulousain :



Source : Plan de mobilité rurale du Pays Sud toulousain

Figure 12 : Les déplacements domicile-travail entrant à l'échelle du Pays Sud Toulousain :

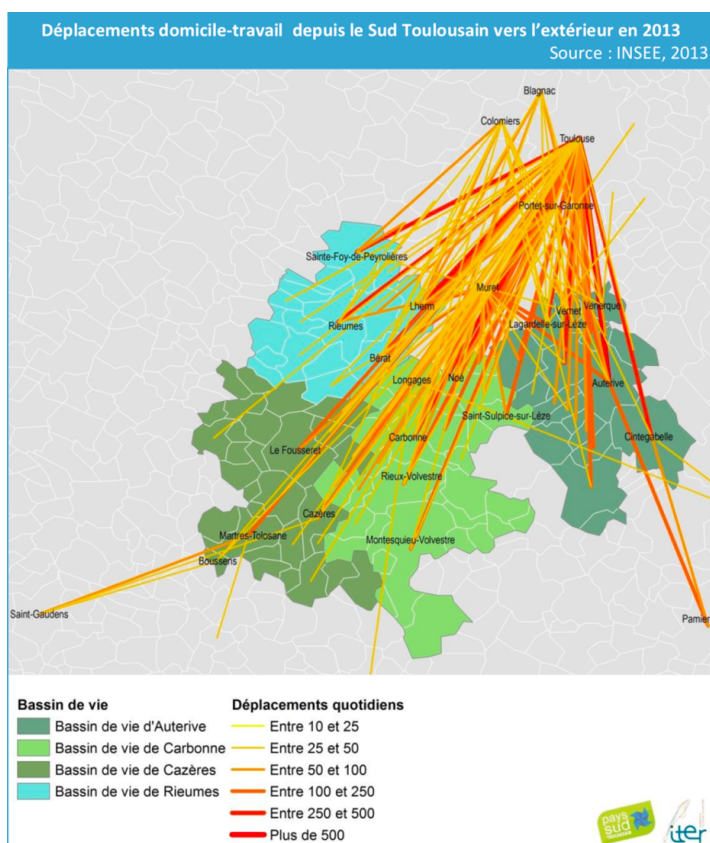


La carte ci-contre montre les déplacements domicile-travail depuis les communes du Pays Sud Toulousain vers l'extérieur (seules les relations supérieures à 25 déplacements quotidiens sont affichées).

Toulouse Métropole capte à elle seule plus de la moitié des flux vers l'extérieur, avec 12 700 déplacements, suivie par : Le Muretain, avec 4 600 déplacements ; Le Sicoval, avec 900 déplacements ; Axe Sud (Frouzins), avec 900 déplacements ; Le Saint-Gaudinois, avec 400 déplacements ; Le Pays de Pamiers, avec 300 déplacements.

Source : plan de mobilité rurale

Figure 13 : Les déplacements domicile-travail sortant à l'échelle du Pays Sud Toulousain :

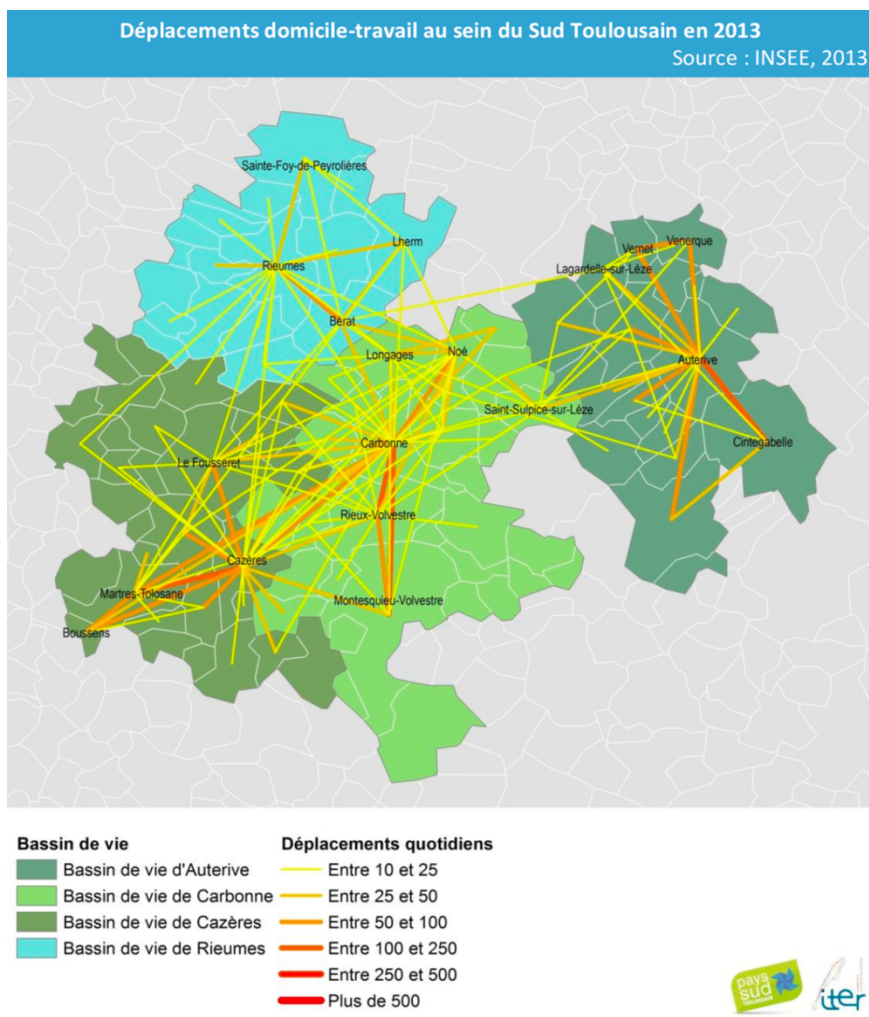


La carte ci-contre montre les déplacements domicile-travail depuis les communes du Pays Sud Toulousain vers l'extérieur (seules les relations supérieures à 25 déplacements quotidiens sont affichées).

Toulouse Métropole capte à elle seule plus de la moitié des flux vers l'extérieur, avec 12 700 déplacements, suivie par : Le Muretain, avec 4 600 déplacements ; Le Sicoval, avec 900 déplacements ; Axe Sud (Frouzins), avec 900 déplacements ; Le Saint-Gaudinois, avec 400 déplacements ; Le Pays de Pamiers, avec 300 déplacements.

On remarque que la communauté de communes Cœur de Garonne est plus émettrice de flux vers l'extérieur avec des déplacements vers Toulouse et le Muretain que réceptrice de flux entrants.

Figure 14 : Les déplacements domicile-travail au sein du Pays Sud Toulousain :



Source : plan de mobilité rurale

La carte ci-contre affiche les déplacements domicile-travail entre les communes du Pays Sud Toulousain (seules les relations supérieures à 10 déplacements quotidiens sont affichées). Les pôles d'équilibre et de services identifiés dans le cadre du SCOT se retrouvent sur cette carte qui montre aussi la pertinence du périmètre des bassins de vie. Néanmoins, les échanges entre bassins de vie sont parfois significatifs, notamment entre ceux de Carbone et de Cazères. Enfin, nous pouvons dire que ce qui caractérise le territoire de Cœur de Garonne est son fort taux de déplacement quotidien au sein du PETR comme nous le montre la carte ci-dessus, mais également un fort mouvement des habitants des bourg centre vers la ville de Toulouse, Blagnac, Colomiers, mais aussi vers St Gaudens.

3.3 Une multiplicité de petits pôles sous l'influence de l'aire urbaine Toulousaine :

La communauté de Communes Cœur de Garonne se compose de deux pôles de service qui sont : Lherm/Bérat et Le Fousseret, d'un pôle d'équilibre en émergence sur la commune de Rieumes et d'un pôle d'équilibre sur la commune de Cazères. Cette organisation multipolarisée éclatée se distingue sur la Communauté de Communes. De plus, la forte emprise de l'aire urbaine Toulousaine va se manifester par une localisation de l'emploi qui se trouve dans les pôles urbains de celle-ci (Toulouse, Muret, Portet-sur-Garonne).

Le territoire Cœur de Garonne est relié à la métropole toulousaine par deux entrées :

- Au Nord du territoire des flux de migrations pendulaires sont observable. Liée à la forte croissance de la population, qui a conduit à un développement périurbain très important. Les communes sont attirées par la métropole Toulousaine et par la communauté d'agglomération du Muretain, la commune de Lherm étant limitrophe à celle de Muret, elle dispose d'un accès plus rapide à celle-ci.

- Au Sud, les communes de Cœur de Garonne sont en lien directes avec la métropole de Toulouse par le biais de l'axe autoroutier (A64), permettant un accès direct à celle-ci.

Pour conclure, l'aire urbaine Toulousaine proche du territoire de la CC Cœur de Garonne occasionne des transformations importantes notamment en matière de développement sociodémographique du territoire et de mobilité.

L'offre de service et d'équipements renforce l'attractivité du territoire :

Selon l'Insee, les services et équipements présents dans les communes sont classés selon trois gammes (proximité, intermédiaire et supérieure).

La gamme de proximité compte 27 services ou équipement d'usage fréquent (école élémentaire, boulangerie...), la gamme intermédiaire en regroupe 36 (collège, supermarché, ...), et la gamme supérieure en compte 39 (hôpital, lycée, ...). Les trois gammes regroupent en tout 102 équipements.

Si l'on observe les services et équipement de la gamme de proximité, on remarque que toutes les communes de Cœur de Garonne en disposent d'au moins un. Les communes qui proposent la plus grande diversité sont celles de Bérat (25), Cazères (27), Le Fousseret (26), Lherm (27), Martres-Tolosane (25), Rieumes (27), Sainte-Foy-de-Peyrolles (25). Parallèlement à cela, les communes ne proposant qu'un seul service de proximité sont celles de : Lescuns, Monès, Plagne, Polastron et Savères.

Si l'on observe les services et équipement de la gamme intermédiaire, on peut dire que la communauté de communes reste bien dotée puisque dix-neuf communes disposent d'au moins un service, dont trois communes se démarquent, Cazères en possédant 35 sur 36 possibles, Martres-Tolosane en compte 22 et Rieumes 26.

Enfin, pour ce qui est de la gamme supérieure, on remarque que dix-sept services de cette gamme sont présents sur le territoire.

Pour conclure, nous pouvons dire que Cazères est la commune qui présente la plus grande diversité et le plus grand nombre de services (les trois gammes confondues), la commune de Rieumes étant également bien pourvue. On remarque également un renforcement des polarités autour des communes de Bérat et de Lherm. La communauté de Communes Cœur de Garonne est donc bien pourvue en matière de services.

3.4 L'offre de transport sur le territoire de Cœur de Garonne :

Les transports collectifs proposés aux habitants sur la communauté de Communes cœur de Garonne se déclinent en trois éléments principaux :

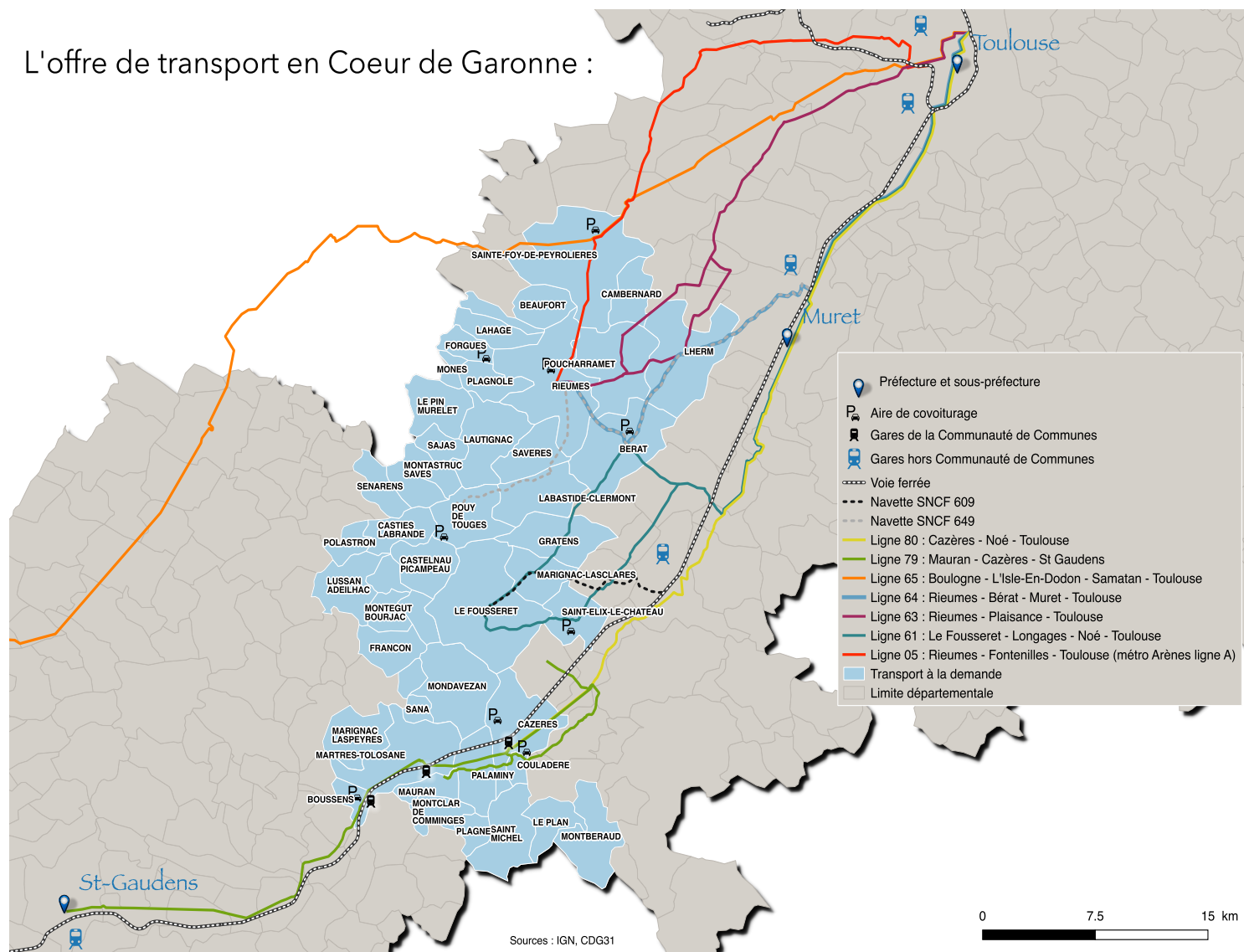
- Le réseau des lignes Arc-en-ciel mis en place par le département de la Haute-Garonne. Elles sont au nombre de sept plus deux étant simplement des navettes SNCF, elles s'organisent autour des gares pour créer un rabattement vers celle-ci.

- Le réseau de fer qui comprend le TER avec 32 trajets quotidien et la présence de trois gares sur le territoire, celle de Cazères, Martres-Tolosane et Boussens.

- Le réseau de Transport à la demande qui est présent sur l'ensemble des communes du territoire. Qui est une offre complémentaire, mais qui touche qu'une petite partie de la population de Cœur de Garonne. Nous le verrons plus en détail par la suite.

Figure 15 : L'offre de transport en Cœur de Garonne :

L'offre de transport en Cœur de Garonne :



Source : Eléa Barba

Nous pouvons donc conclure, que cette offre n'est pas complète mais elle a le mérite d'être présente et permet aux habitants de se déplacer. Après avoir pu identifier l'offre de transport sur Cœur de Garonne, nous allons maintenant aborder la question du transport à la demande.

Chapitre 4 : Le service de transport à la demande : un outil de mobilité pour les territoires du rural et du périurbain.

Dès le début des années soixante-dix, un outil de la mobilité est mis en place par de nombreuses collectivités locales françaises. Il se nomme Transport À la Demande (TAD). En effet, l'amélioration des conditions de mobilité pour les territoires peu denses est un enjeu majeur pour la qualité de vie des populations. Le temps d'accès aux services est souvent plus long sur ces territoires. Alors pour pallier ce manque, il a fallu trouver des alternatives de mobilité. Dans ce chapitre, nous allons voir en quoi le service de transport à la demande est un outil de mobilité pour les territoires du rural et du périurbain ? Mais également comment la communauté de communes Cœur de Garonne s'est emparée de son service après sa fusion ?

4.1 Le Transport à la demande (TAD) : qu'est-ce que c'est ?

A. La genèse du TAD : des années 1990 au début des années 2000 :

Dans un contexte de pénurie des ressources dans les années 30, des passagers ont fait le choix de se regrouper pour partager les frais de taxis. C'est alors qu'on voit apparaître les premières formes de TAD. On les nommera les taxis collectifs. En fonction des demandes, ces taxis collectifs s'organisent pour transporter les personnes.

Cependant, il faudra attendre les années 1970, pour voir apparaître les premières formes de TAD. C'est avec la créations des schémas régionaux de transport de 1974 que la mise en œuvre du service de TAD va prendre forme. Ces schémas vont permettre de faire émerger de forts enjeux en matière de transports publics, notamment au niveau de la question des liaisons entre les zones rurales et peu denses vers les centres-villes. Mais aussi, on commence à prendre en compte la question des déplacements pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Le TAD semble alors être l'alternative la moins coûteuse comparée au coût de mise en place des lignes dite « classiques » ; Il est donc perçu comme étant une alternative en réponse aux problématiques de transport dans ces secteurs.

Le premier objectif du transport à la demande, dans les années 1980, a donc été de desservir les secteurs appauvris en matière de transport (lignes régulières) dans les premières couronnes urbaines, les communes périurbaines à rurales. De plus, la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) que nous aborderons en détails dans les parties suivantes, encadre la mise en œuvre des services de TAD par l'application de ses décrets.

Puis la croissance a été ralentie jusqu'en 1999, mais très vite relancée avec la loi dite « Chevènement » relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale. Grâce à la simplification des structures institutionnelles et à la définition des rôles de chacun, elle a permis aux acteurs d'être de plus en plus impliqués dans cette démarche de création de service de TAD.

B. Comment définir le TAD dans le cadre juridique français ?

C'est dans le cadre des premiers schémas régionaux de transport en 1974 (GART 1977),¹² que vont naître les premiers services de Transport à la demande. La Loi d'orientation des transports intérieurs dite LOTI ¹³ de 1982, inscrit dans la législation française le droit du transport. Elle est une forte réponse aux problèmes de structurations des transports.

D'après l'article 2 de la loi du 30 décembre 1982 : « La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public »

C'est le décret du 16 Août 1985 qui va préciser la définition et la modalité du Transport à la Demande :

Un TAD « est un service collectif offert à la place, déterminé en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés par des véhicules dont la capacité minimale (4 places actuellement) est fixée par décret »

Suite à la mise en légitimité du service de Transport à la Demande par ce décret, on observe un approfondissement de sa définition notamment au niveau du fonctionnement, car celui-ci ne figure pas dans les prérogatives de la loi. Donnant la possibilité à une multitude d'appropriations et de définitions. Nous allons essayer de dégager les grandes caractéristiques qui définissent le TAD français.

C. Définitions du service de Transport à la demande :

François Ascher nous donne une définition explicite de ce qu'est le TAD : « c'est une notion qui englobe tous les services de transport dont tout ou partie ne s'effectue qu'à la demande expresse de ceux qui l'utilisent ». ¹⁴ Il nous présente ainsi un transport dédié à répondre aux besoins de plus en plus individualisés des usagers.

¹² Elodie Castex. Le Transport A la Demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation. Modélisation des caractéristiques fonctionnelles des TAD pour développer les modes flexibles de demain. Géographie. Université d'Avignon, 2007. Français.

¹³ Loi LOTI du 30 décembre 1982 : legifrance.gouv.fr

¹⁴ F. Ascher, juillet 2000, « le transport à la demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines ».

Selon le directeur du cabinet ADETEC Bruno Cordier, « En France, les TAD ruraux et périurbains transportent 1 à 2 millions de passagers par an. A titre de comparaison, les lignes de cars départementales en transportent 750 millions (dont 690 millions de scolaires et 60 millions de non scolaires) et les lignes ferroviaires régionales (TER) 300 à 400 millions. » ¹⁵ De ce point de vue, l'objectif premier du Transport à la demande est d'adapter l'offre de transport aux spécificités du territoire. En combinant avec les avantages du service collectif classiques et ceux de des véhicules individuels (voiture, taxi). Le TAD prend donc le rôle d'un service intermédiaire de transport.

Le sociologue Le breton, définit le transport à la demande de la manière suivante : « Un service de mobilité, généralement assuré par des taxis ou des minibus dont la particularité est d'être mis en œuvre sur réservation des utilisateurs. » ¹⁶ Dans sa définition du TAD, Le breton souligne deux points importants : dans un premier temps, la mise à disposition pour ce dispositif de véhicules de faible capacité comme des minibus ou des taxis et dans un deuxième temps, il met en exergue la particularité du TAD qui est la réservation. En France, l'accent est mis sur ce dispositif de réservation permettant ainsi de regrouper les utilisateurs. Il a donc pour but d'optimiser le service.

Le transport à la demande c'est donc un service de transport public, présenté comme flexible, souple répondant à une demande réelle, qui est transmise par les usagers. Mettant à sa disposition des minibus ou des taxis pour effectuer les circuits, ce mode de transport présente la particularité de reposer sur des réservations au préalable prises de 30 minutes à 24 heures. Cette organisation permet ainsi d'éviter au véhicule de rouler à vide, mais également de rationaliser les trajets puisque suivant la demande, les itinéraires sont ajustés. C'est donc un service qui sait s'adapter aux zones peu denses où la demande est diffuse et faible. D'après Castex, il entre même dans la catégorie des services de transports personnalisés.

D. Qui met en œuvre le TAD ?

La loi LOTI va désigner dans premier temps les départements comme autorités organisatrices pour le transport à la demande. Ils vont donc jouer un rôle important dans la promotion de celui-ci. Comme nous explique un chargé de mission du département de la Haute-Garonne : « *On a développé le transport à la demande, et on a même été l'un des premiers départements à développer ce système. Il y a vingt ans, il y avait cinq services de TAD aujourd'hui on en compte dix-huit.* » ¹⁷

¹⁵ Agence ADETEC

¹⁶ Éric Le Breton, « Le transport à la demande comme innovation institutionnelle », Flux 2001/1 (n° 43), p. 58-69.

¹⁷ Entretien réalisé avec un chargé de mission du département de la Haute Garonne.

Puis les lois de 1992 et de 1999 vont permettre au TAD d'être porté par des intercommunalités, ce qui leur redonne un second souffle. Avec l'aide des conseils généraux, les intercommunalités (SIVU ou de SIVOM dans les années 1980-1990, puis les communautés de communes par la suite) vont être accompagnées et encadrées dans la mise en place de leurs propres services de TAD. Les départements préconisent d'organiser le service en fonction des principales polarités du territoire comme une desserte en centre-ville, en bourg-centre, ou vers les marchés, les commerces, ou encore vers les centres médicaux.

Le département va donc jouer un double rôle dans la mise en place des TAD puisque dans un premier temps c'est lui qui crée des nouveaux services de TAD et dans un deuxième temps, il accompagne les EPCI dans la mise en place de leurs services de TAD.

E. Le TAD, un réseau de transport marqué par des modalités de fonctionnement spécifiques ?

Le TAD peut être désigné comme un réseau de transport à part entière à l'échelle nationale. En effet, celui-ci ne forme pas un réseau en tant que tel puisqu'on observe que les TAD ne sont pas reliés entre eux. En revanche, chaque autorité organisatrice de transport forme à l'échelle locale son propre réseau de transport à la demande. Par ailleurs, la plupart des lignes d'un même service de TAD n'ont pas vocation à être interconnectées entre elles, mais à l'être avec d'autres réseaux de transports sous forme de rabattement, vers les gares, bus urbains ou lignes interurbaines. C'est pourquoi, il participe à une échelle plus globale à la constitution d'un réseau de transport.

Le TAD peut prendre des formes différentes de desserte, réservation, de gestion ou encore être soumis à plusieurs types de contrats. À tel point qu'il peut totalement se différencier d'un territoire à un autre.

⇒ Trois grands types de desserte pour le TAD peuvent être distingués :

- La Ligne virtuelle : points d'arrêt à points d'arrêt :

L'utilisateur doit au préalable avoir réservé pour que l'itinéraire soit pris en charge. Les arrêts sont matérialisés et définis à l'avance, mais le TAD ne prend jamais en charge la personne à domicile. Il existe deux types de lignes virtuelles : l'une est prédéfinie avec des horaires, arrêts et itinéraires fixés à l'avance. Et l'autre possède aussi des horaires et arrêts fixes mais ne fonctionne que s'il y a de la demande.

- La desserte zonale : Domicile – point d’arrêt :

L’usager est pris en charge à son domicile ou à des points d’arrêts prédéfinis vers une destination fixée à l’avance. Les trajets sont réalisés en fonction des demandes, les horaires sont définis lors de la réservation.

- Le porte-à-porte :

L’usager est pris en charge depuis son domicile jusqu’à son lieu de destination, les horaires peuvent être fixes ou variables. Ce système se rapproche au plus près des modes de fonctionnement des taxis. En revanche, il est souvent utilisé pour les déplacements des personnes âgées ou handicapés leurs permettant de réaliser des liaisons intercommunales.

⇒ **Types de contrats possibles :**

Les contrats existants sont principalement des contrats entre une collectivité locale ou une AOT et un exploitant. Ils peuvent être de deux formes :

- Soit sous forme d’un **marché public**, dans ce cas l’AOT passe un marché avec une entreprise privée. Celle-ci devient donc titulaire d’un marché et en contrepartie elle va fournir à l’AOT des prestations qui sont préalablement définies dans le marché passé. Concernant le paiement, il reste intégral et immédiat et effectué par l’acheteur public.

- Ou alors sous forme de **délégation de service public (DSP)**, dans ce cas la gestion d’un service public est également confiée par l’AOT à une entreprise privée, titulaire d’un contrat. En revanche, ce qui le différencie du marché public concerne sa rémunération, car elle doit être tirée de l’exploitation du service.

- Ou alors au sein de **régie**, c’est-à-dire que l’AOT assume complètement la gestion et l’exploitation des services en interne.

⇒ **Trois principaux systèmes de gestion / réservation existent :**

- Les systèmes d’exploitation dit « simples » : l’AOT qui met en œuvre le service se charge de prendre les réservations en interne. La gestion de ces appels est effectuée à l’aide d’outils de bureautique. Ce système comprend aussi les réservations passées directement au chauffeur des véhicules.

- Les systèmes d’exploitation « propriétaires » : l’exploitant en charge du service gère les appels et programme lui-même les courses, en veillant à l’optimisation des circuits. L’AOT n’a donc aucune vue des appels et des réservations qui sont pris.

- Les logiciels spécifiques : plus performants que des logiciels de bureautique classique, en plus d'optimiser et de planifier les courses, ils permettent d'assurer un suivi de la clientèle ou de réaliser des cartographies. Toutefois, ces logiciels représentent un important investissement.

Le Transport à la Demande en plus d'être un système de transport à part entière peut prendre des allures complètement différentes d'un territoire à un autre. Chacun est libre de créer son transport à la demande de la manière dont il le souhaite afin de s'adapter au mieux aux besoins des habitants du territoire.

4.2 Le TAD en Cœur de Garonne de sa formation à ses évolutions :

Avant la fusion des trois communautés de communes, préexistaient trois services de transport à la demande. Nous allons voir dans cette deuxième partie, la formation de ces trois services ainsi que leurs particularités. Ce qui nous amènera à nous questionner sur son état actuel en 2018.

A. La genèse du TAD en Cœur de Garonne avant la fusion intercommunale :

La communauté de communes Cœur de Garonne résulte de la fusion de trois intercommunalités. La communauté de communes du canton de Cazères, de la Louge et du Touch et du Savès (cf chapitre 3). Sur le département de la Haute Garonne, l'ancien président Monsieur ISARD avait fait le choix de développer les services de transport à la demande autour des jours de marché.

Pour comprendre la formation des trois services de transport à la demande, il faut revenir aux origines directes de ces trois entités distinctes.

⇒ Le service de TAD de l'ex communauté de communes du Savès :

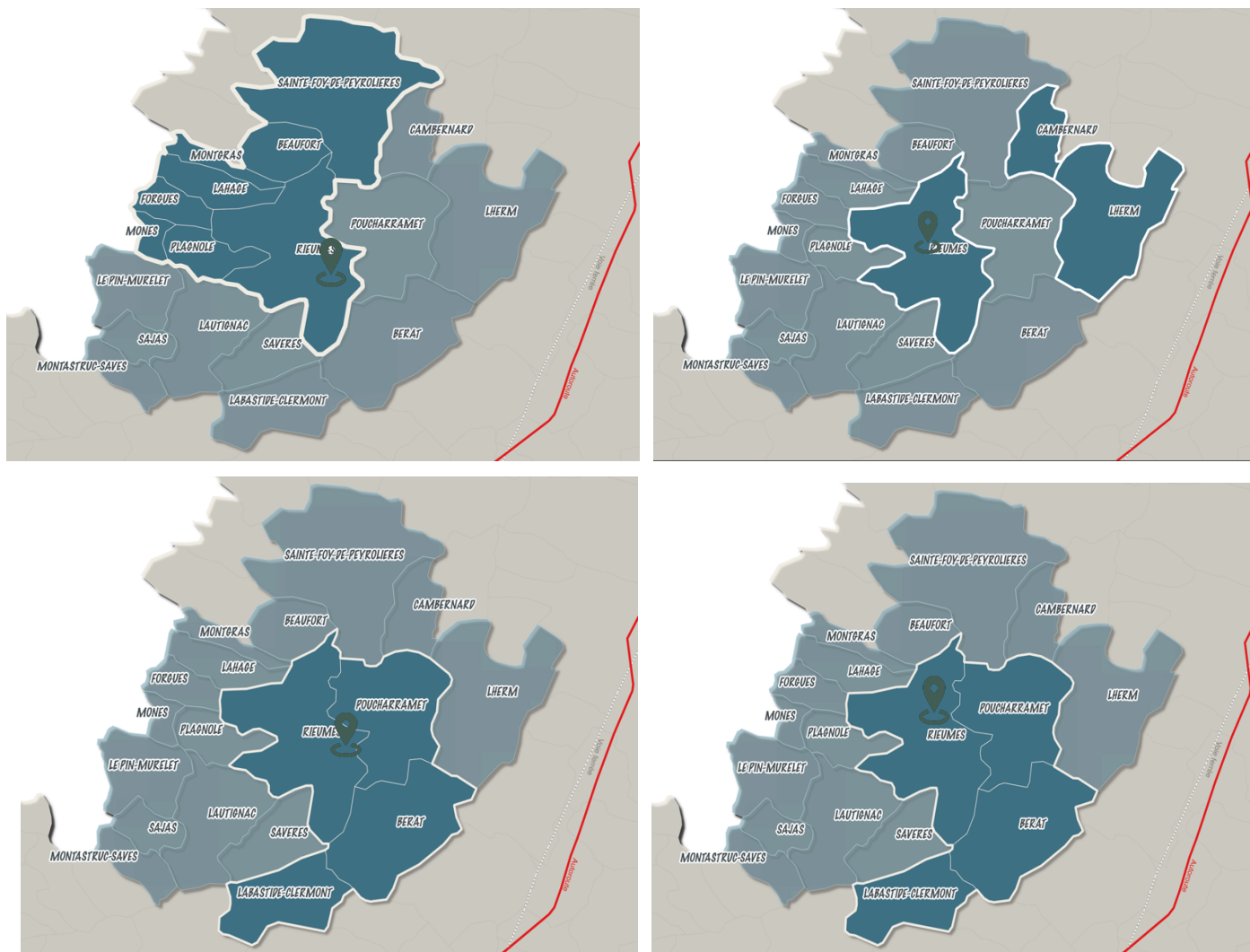
Le SIVOM du canton de Rieumes est créé en 1982, c'est à cette même date qu'est née une première ébauche du service de TAD. On propose aux habitants une prise en charge à leurs domiciles pour un arrêt sur la commune de Rieumes, le jeudi matin jour de marché de plein vent. La desserte proposée est donc une desserte zonale : domicile – point d'arrêt. Le coût du trajet pour l'usagers est de deux euros quelle que soit sa commune de prise en charge.

Ce service est ensuite repris lors de la création de la communauté de communes du Savès (CCS) en 2004, qui décide d'améliorer la prise en charge des usagers en repensant son découpage en 4 secteurs afin d'englober les 18 communes de l'EPCI (cf. cartes ci-dessous). Ses quatre bus, vont ensuite tous se retrouver au même point d'arrêt au marché de Rieumes.

La volonté des élus est donc de créer un rabattement vers celui-ci afin de conserver un ancrage territorial mais également, d'accompagner et de faciliter les déplacements des habitants du territoire.

Pour réaliser ce service, la communauté de communes du Savès passe par les prestations de trois entreprises privées (Lafforgue, Frejabue et les voyages Duclos) par le biais de marchés publics.

Figure 16 : cartes des 4 découpages de l'ex communauté de communes du Savès :



Réalisation : Eléa Barba

En 2011, sous l'accompagnement du département de la Haute-Garonne, la CCS entreprend de rééditer une nouvelle plaquette d'information et envisage même de développer son service de transport à la demande vers la commune de Muret afin de permettre aux habitants d'accéder aux services suivants : gares, sous-préfecture, CPAM, pôle emploi. Cependant comme le souligne un chargé de mission du département : « À l'époque l'ancien Savès avait un projet d'aller vers Muret mais ça n'a jamais abouti. »¹⁸

En 2014, la CCS réalise un diagnostic de territoire permettant d'évaluer le service. L'analyse conduit à poser le constat suivant : le TAD est un service en régression car sa fréquentation connaît une diminution de 26 % par rapport à 2011¹⁹. Plusieurs points sont donc mis en avant comme :

- un manque de communication du service qui entraîne un manque de connaissance de celui-ci ;
- une partie de la population qui semble s'être approprié le service ;
- la population la plus représentée au sein du service concerne les personnes âgées.

Cependant, suite à ses constats aucune modification n'a eu lieu avant la fusion.

⇒ **Le service de TAD de l'ex communauté de communes du Louge et du Touch :**

C'est en novembre 1987 que fût créé le service de TAD par l'ancien SIVOM du Fousseretois. Le service comprenait une destination vers le marché du Fousseret le mercredi matin. Les personnes étaient prises en charge à leur domicile et amenées en centre-ville, là où se déroulait le marché. Si l'utilisateur souhaitait faire un aller simple ou un retour simple, il ne payait qu'un euro, en revanche l'aller-retour lui coûtait deux euros quelle que soit sa commune de prise en charge.

Lors de la création de la communauté de communes du Louge et du Touch en 2005, le service de TAD n'a pas connu d'évolution. Seule la tarification a évolué à une tarification unique à deux euros. De plus, aucune étude n'a été réalisée sur ce service de TAD.

⇒ **Le service de TAD de l'ex communauté de communes du canton de Cazères :**

Créé en 2004, le Transport à la demande de la communauté de communes du Canton de Cazères proposait trois destinations : le marché de Martres-Tolosane le mardi matin, la gare de Boussens le mercredi matin et le marché de Cazères le samedi matin. Pour une tarification unique de deux euros aller/retour ou aller ou retour, quelle que soit la commune de prise en charge.

¹⁸ Entretien avec monsieur Le Torriellec, Chargé de mission TAD au CD31.

¹⁹ Diagnostic du TAD de la CCS.

La communauté de communes du canton de Cazères réalise en 2013 une étude afin d'adapter le service de TAD au besoin de la population. Une consultation a donc été lancée en suivant. Un questionnaire était alors distribué aux habitants de la communauté de communes. 55 réponses ont été retournées provenant de 10 communes du canton (sur les 16 communes). Suite à cette étude, deux nouvelles destinations vont être ajoutées aux trois premières : Boussens centre-ville et le cinéma de Cazères.

Figure 17 : Tableau récapitulatif des trajets et horaires avant la fusion :

	MARDI	MERCREDI			JEUDI	SAMEDI	
SECTEUR	4C	4C	4C	CCLT	CCS	4C	4C
DESTINATION	Martres-Tolosane	Boussens	Gare de Boussens	Le Fousseret	Rieumes	Cazères	Cinéma de Cazères
HORAIRES	9h30-12h	9h30-12h	9h30-17h50	Début-fin de matinée	Début-fin de matinée	9h30-12h	17h30-20h

Réalisation : Eléa Barba

B. Le service de TAD en 2018 :

Après la fusion, les trois services de TAD restent inchangés. La communauté de communes Cœur de Garonne fait le choix de conserver les trois services. Ce choix se révèle être la volonté des trois anciens présidents et des élus locaux. Puisque dès lors de sa fusion, il a été question de conserver toutes les compétences qui étaient exercées auparavant par au moins une des anciennes structures.

Il est donc important de rappeler dans ce point les modalités du service tel qu'il fonctionne actuellement, ainsi que l'offre globale de la communauté de communes Cœur de Garonne. (Cf. annexe n°1)

Le principe du service est le même pour l'ensemble du territoire :

- La navette va chercher les usagers à leur domicile et les amène à la destination proposée ; au retour, la navette redépose chaque usager à son domicile ;
- Le service fonctionne uniquement sur réservation, effectuée au plus tard la veille auprès du transporteur ;
- Le service est accessible à tous les habitants du territoire, sans restriction d'âge ;
- Le coût d'un aller-retour en TAD est de 2 €/personne.



CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Pour conclure, cette première partie met en exergue la dépendance de la voiture individuelle dans les espaces ruraux et périurbains dont la communauté de communes Cœur de Garonne fait partie. Cependant, depuis plusieurs années, des enjeux environnementaux, économiques et sociaux sont soulevés par le législateur.

Les collectivités territoriales des espaces de faible densité sont donc de plus en plus impliquées dans des actions de sensibilisation et de recherche de mobilités dite « alternatives ». Ce qui amène, les acteurs locaux à concevoir des politiques adaptées aux nouvelles réalités territoriales.

De plus, cette partie soulève également qu'après la réorganisation de la communauté de communes, les services de TAD présents auparavant sur les trois anciennes intercommunalités restent inchangés. Cela témoigne, de l'engagement des élus dans le maintien de ce service. Cependant, mise à part l'ancienne communauté du Louge et Touch qui n'a pas réévalué son service de TAD, les deux autres quant à elles ont pointé du doigt quelques difficultés similaires. Alors pourquoi avoir fait le choix de ne pas changer ce service de TAD dès la prémise de la fusion ? Tout simplement, car l'organisation de celle-ci fut complexe, ce qui poussa l'intercommunalité à prioriser ses tâches à effectuer. Ne voulant pas pénaliser les usagers de ce service, elle décide dans un premier temps de le reconduire un an, mettant en sommeil toutes les actions d'améliorations le concernant. Mais un an après la fusion, le service reste toujours inchangé, ce qui va contrarier beaucoup d'usagers mais également d'élus locaux.

Lors de la commission urbanisme/habitat/mobilité du 24 avril 2017 est abordé le sujet sensible du transport à la demande, on voit alors se former deux « camps » : les pros et les anti TAD. Ce service fût au cœur de nombreux débats. Sont alors soulevés plusieurs points noirs : la question du coût du service qui reste relativement élevée pour la collectivité, mais également pour les entreprises privées qui le réalisent ; la nécessité d'avoir une réflexion sur l'optimisation des circuits pour répondre aux besoins des habitants du territoire.

Une idée émerge de ses réflexions, il s'agit de repenser un plan de communication pour valoriser et faire connaître ce service aux habitants. La communauté de communes décide alors de lancer un plan de communication, en travaillant en interne sur un nouveau flyer commun. Le service sera alors renommé en « En Route **SIMONE** » pour **S**ervice **I**ntercommunal de **M**obilité en **N**avette **E**co-responsable.

C'est dans le cadre de la réorganisation intercommunale et de démarches internes d'évaluation du TAD, que se pose la question de la prise en charge de la mobilité sur le territoire : entre amélioration du service de TAD et recherche de mobilités innovantes, quelles sont les marges de manœuvre envisageable pour la nouvelle Communauté de Communes Cœur de Garonne pour développer son offre de transport ?

PARTIE 2 : QUEL AVENIR POUR LE TAD DE CŒUR DE GARONNE : DE L'OBSERVATION À L'ANALYSE :

Dans cette deuxième partie, nous allons dans un premier temps parler des outils méthodologiques mis en place pour réaliser l'étude de la mobilité en Cœur de Garonne. Puis dans un deuxième temps nous analyserons les résultats obtenus par le biais de ses outils pour ensuite finir sur les grandes caractéristiques qui déterminent le transport en Cœur de Garonne.

Chapitre I : présentation de l'approche méthodologique :

1.1 Un nouvel outil réalisé par le Pays Sud Toulousain : Le plan de mobilité rurale :

Un nouvel outil pour la planification des déplacements en zone rurale voit le jour avec l'adoption de la loi relative à la transition énergétique de la croissance verte (TEPCV) du 17 août 2015 qui prévoit dans son article 14 un nouveau plan de déplacements spécifique aux territoires ruraux : le plan de mobilité rurale. Ce dispositif vise à proposer une approche globale de la gestion de la mobilité en cherchant l'équilibre et la conciliation des différents modes de transport.

Un plan de mobilité rurale se compose de plusieurs étapes, on y retrouve :

- Un diagnostic des mobilités
- L'identification des enjeux et des objectifs
- La définition du programme d'action
- La mise en œuvre, le suivi et l'évaluation

La loi TEPCV affecte le pilotage de cet outil aux acteurs en charge de l'élaboration du SCoT.

Le Pays Sud Toulousain réalise en 2016, son plan de mobilité rurale. La communauté de commune Cœur de Garonne participe au comité de pilotage et au comité technique de cet outil.

Plusieurs enjeux et objectifs sont alors mis en lumière à travers 4 grands axes :

- Axe A : diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives
- Axe B : favoriser et amplifier les mobilités alternatives
- Axe C : lever les freins aux déplacements des publics rencontrant des problèmes de mobilité
- Axe D : aménager le territoire au service des mobilités alternatives

1.2 Les étapes de la démarche :

Après avoir participé à la réalisation de ce diagnostic, la communauté de communes entre dans une première démarche de découverte des grands enjeux de la mobilité à l'échelle de son Pays. Elle souhaite alors à son tour et à une échelle plus petite réaliser un diagnostic des mobilités afin de permettre de dégager les grands enjeux pour son territoire et surtout de mettre l'accent sur l'étude de son service de transport à la demande, qui pour rappel n'a pas évolué depuis la fusion.

La mission principale définie par la communauté de communes est de réaliser un bilan des services et un diagnostic des besoins en transport à la demande sur le territoire.

Ce bilan comporte quatre sous-objectifs :

- Faire un bilan sur le plan qualitatif et financier
- Procéder à une enquête de terrain pour évaluer les besoins en transport à la demande
- Définir les enjeux stratégiques liés au développement des services de transports à la demande sur le nouveau territoire
- Développer les services vers d'autres solutions de mobilités innovantes

Ma mission principale s'est organisée autour de ces quatre sous objectifs, ce qui m'a permis d'orienter mon travail en plusieurs phases. Trois phases ont été nécessaires à la réalisation de celui-ci :

Phase 1 : appropriation de la commande, du territoire et de la problématique de mobilité et transport :

Il a fallu dans un premier temps que je m'approprie la commande et les attentes de la Communauté de Communes. Pour ce faire, il a été nécessaire que je m'imprègne des dynamiques territoriales de ce nouveau territoire, en identifiant ses nouvelles compétences, les acteurs qui jouent ou qui ont joué un rôle pour la mobilité, ainsi que les conséquences de cette récente fusion. J'ai donc engagé plusieurs recherches et lectures sur des thématiques diverses :

- Les enjeux et objectifs de la mobilité dans les territoires ruraux
- La composition sociodémographique de Cœur de Garonne
- L'historique de création des services de Transport à la Demande

J'ai dans un premier temps lu « Le plan de mobilité rurale » réalisé par le Pays Sud Toulousain qui présente une analyse des besoins en mobilité et de l'offre et de la demande de mobilité. Cette étude formule également plusieurs enjeux et objectifs qui sont déclinés dans des pistes d'actions possibles, ce qui m'a permis de comprendre les réalités territoriales de la mobilité à l'échelle du Pays. J'ai également consulté tous les anciens dossiers de trois intercommunalités sur leurs services de Transport à la Demande, ce qui m'a notamment permis de répertorier les habituées du service de TAD sur tous les circuits proposés.

Enfin, pour comprendre la dynamique du territoire, je me suis attentivement penchée sur la lecture des documents relatifs à la fusion, à l'adoption des nouvelles compétences, mais également au diagnostic proposé par l'agence Urbalterre conseil réalisé pour le Plan Local de l'Habitat (PLH) qui dresse un portrait du territoire de Cœur de Garonne. En parcourant cette enquête, j'ai pu cerner les caractéristiques sociodémographiques et territoriales. Ces données ont été essentielles à la bonne réalisation de mon étude.

Cette première phase a permis de m'enrichir de travaux professionnels liés au territoire et ses environs. Ces lectures m'ont aussi guidée dans l'élaboration du diagnostic de mobilité.

Phase 2 : enquête de terrain :

Une phase de terrain a été essentielle afin de découvrir le service de Transport à la demande présent sur l'ensemble du territoire, mais également comprendre les problématiques liées à celui-ci.

L'enquête de terrain s'est déclinée en deux approches distinctes :

- **Une approche quantitative** : qui s'est traduit par la réalisation d'un questionnaire de deux pages recto/verso²⁰. Environ 500 questionnaires ont été diffusés auprès des habitants de Cœur de Garonne.
- **Une approche qualitative** : qui regroupe la conduite de dix entretiens semi-directifs auprès des différents acteurs de la mobilité, la réalisation d'un atelier participatif avec les élus de la commission urbanisme/habitat/mobilité et des sorties sur le terrain qui ont conduit à la réalisation d'un film présentant le service de TAD.

Phase 3 : analyse des données et synthèse des résultats :

Cette phase analytique a permis de dégager les besoins en mobilité des habitants de Cœur de Garonne, les grandes tendances de mobilité et de mettre en lumière quelques initiatives de mobilité mais également de dessiner peut-être des futurs partenariats.

Elle s'est organisée en trois temps :

- Un premier temps d'analyse des questionnaires qui a conduit à dégager les grandes tendances de mobilité en Cœur de Garonne
- Un deuxième temps d'analyse approfondie des entretiens qui a permis de mettre en lumière des fonctionnements différents de TAD ainsi que des initiatives.
- Une synthèse des résultats qui a permis de dégager les grands enjeux de la mobilité en Cœur de Garonne.

²⁰ Disponible en annexe n° 2

1.3 Les enjeux et objectifs des outils mobilisés :

Pour la réalisation de cette étude sur le transport et la mobilité en Cœur de Garonne, plusieurs outils ont été utilisés lors de la deuxième phase afin de récolter une approche qualitative et quantitative des dynamiques et des besoins en matière de mobilité sur le territoire. En effet, deux types de méthodes existent pour recueillir des données auprès de la population : le questionnaire et l'entretien. Nous verrons dans cette première partie, la mise en œuvre de ces outils.

A. La réalisation d'un guide d'entretien :

La première phase d'un guide d'entretien est de déterminer les hypothèses qui doivent être confirmées ou infirmées lors des entretiens. L'enjeu qui en découle, est de permettre l'identification d'alternatives à l'automobile, mais également de poser un regard extérieur sur des initiatives locales qui pourrait être source d'inspiration pour la communauté de communes.

⇒ Définition du public cible :

Au sein de mon étude, le but du guide d'entretien a été de toucher un maximum de témoignages à différentes échelles afin de comprendre les grandes dynamiques qui peuvent exister autour de la problématique de mobilité.

Pour la réalisation de ces entretiens, plusieurs catégories de publics ont été ciblées :

- Les habitants utilisateurs du transport à la demande : 20 personnes rencontrées (qui ont été mobilisées dans la réalisation du film)
- les transporteurs du TAD : 4 personnes rencontrées
- Les agents de la CCCG : 2 personnes interrogées
- Les acteurs associatifs de la CCCG : 1 personne interrogée
- Le Pays Sud Toulousain : 1 personne interrogée
- Les collectivités voisines qui ont mis en place un service de TAD : 2 personnes interrogées
- Le département de la Haute-Garonne : 1 personne interrogée
- La région Occitanie : 1 personne interrogée
- Des start-up qui proposent des solutions de mobilités alternatives : 1 personne interrogée

⇒ 5 objectifs assignés aux entretiens :

L'outil guide d'entretien est donc construit pour permettre de mettre en avant les objectifs qui sont :

- identifier les infrastructures et les différents modes de déplacements qui structurent

un territoire à différentes échelles.

- relever les initiatives, les « micro-solutions » et les expérimentations mises en place par les acteurs qui entourent la mobilité.

- comprendre le « niveau de connaissance », et le niveau d'appropriation de l'offre de service de transports.

- saisir l'importance de la mobilité dans son articulation aux dynamiques territoriales.

- évaluer les pratiques et l'accès aux services.

⇒ **Construction du guide d'entretien par thématiques :**

Le guide a été organisé en trois colonnes : les hypothèses, les questions et les relances. La construction des guides s'est faite selon les profils des acteurs interrogés.

Sept guides ont été réalisés :

- 1 guide pour les habitants utilisateurs du TAD
- 1 guide pour les transporteurs de Cœur de Garonne
- 1 guide pour les communautés de communes voisines
- 1 guide pour les agents de la CCCG
- 1 guide pour le Pays Sud Toulousain
- 1 guide pour la région et le département
- 1 guide pour les acteurs associatifs et les start-up de mobilité innovante

La différenciation des guides a permis d'appréhender les acteurs selon leurs échelles d'actions et de répondre ainsi aux objectifs précédemment évoqués.

Cependant, les questions d'ouverture sont restées les mêmes pour tous les acteurs interrogés :

- Identifiez-vous, sur ce territoire, des actions autour de la mobilité qui peuvent être considérées comme originales, innovantes ? (Qu'est-ce qui est innovant ? Ou qu'est-ce qu'il pourrait être innovant ? Etc.)

- Avez-vous des idées de mobilités innovantes que vous voudriez voir apparaître sur le territoire ? (des exemples extérieurs au territoire ?)

- Est-ce que certaines de ces pratiques pourraient tendre à exclure une partie de la population ?

- Ya-t-il des projets que vous souhaiteriez voir émerger et que vous seriez prêt à soutenir ou que vous souhaiteriez voir accompagnés ?

Ses questions m'ont amenée à créer une centralité de réflexion entre tous les entretiens. Même si la question de l'innovation avait été précédemment abordée dans les entretiens. Ces questions permettaient d'insister sur la récolte d'initiatives, expérimentations et autres « micro-solutions » de mobilité.

⇒ **La réalisation des entretiens et des retranscriptions :**

Dans un premier temps, il a fallu que je cible tous les acteurs à rencontrer de sorte à organiser mes rendez-vous. J'ai commencé par les acteurs du transport à la demande, j'ai tout d'abord été sur le terrain pour faire les entretiens avec les transporteurs et les habitants du territoire. Nous verrons que par la suite, que ces entretiens m'ont permis de produire un film sur le transport à la demande. C'est donc pour cela que je n'ai pas retranscrit tous les entretiens des utilisateurs et des transporteurs.

J'ai eu l'occasion de rencontrer 33 personnes, j'ai réalisé 10 entretiens formels et retranscrits (cinq heures et quarante-deux minutes d'entretiens mot pour mot). L'autre partie des entretiens réalisée, a été filmée et a été utilisée pour le montage du film sur le transport à la demande.

B. La réalisation d'un questionnaire sur la mobilité :

En parallèle des entretiens, j'ai aussi réalisé un questionnaire sur la mobilité des habitants de Cœur de Garonne. Afin de réussir une enquête, il est important de définir dans un premier temps les objectifs qui lui sont assignés.

⇒ **3 objectifs assignés à l'enquête quantitative mobilité :**

L'outil questionnaire est donc construit pour permettre de mettre en avant les besoins quotidiens et ou les habitudes mesurées par des indicateurs différents. Trois objectifs ont été ciblés avant la réalisation de celle-ci :

- Discerner les modes et les motifs représentatifs de déplacements qui structurent le quotidien des ménages concernés.

- Interpréter le niveau de connaissance de la notion de « TAD » auprès de la population interrogée, mais également porter à connaissance l'existence du service au sein de Cœur de Garonne.

- Analyser les besoins et les attentes des ménages en ce qui concerne la notion de transport à la demande.

Afin de tirer le meilleur profit des résultats de l'étude, il est indispensable de savoir ce que l'on recherche pour concevoir un instrument capable de produire les données attendues. C'est donc grâce à la détermination préalable des objectifs de l'enquête que des moyens appropriés pourront être définis.

⇒ Une construction originale de l'enquête :

La réalisation du questionnaire a nécessité un travail rigoureux qui a demandé la réalisation de plusieurs versions. Le but de ce questionnaire était de donner envie aux personnes de le remplir en le rendant attrayant. La mise en pages d'un questionnaire est donc primordiale pour sa lisibilité et sa bonne compréhension notamment quand les enquêtés se retrouvent seuls pour y répondre. C'est pourquoi, j'ai voulu y accorder une attention particulière.

Nous avons aussi fait le choix de ne pas poser beaucoup de questions et de minimiser les pages à remplir de façon à ce que le questionnaire soit pris en compte par la majeure partie des habitants. Le questionnaire est réalisé au regard des 3 objectifs présentés ci-dessus. Quinze questions sont réparties dans quatre grandes thématiques :

- Et si vous nous parliez de vos besoins de mobilité ?
- Le TAD ça vous parle ?
- Une idée des remarques, c'est le moment de tous nous dire !
- Mieux vous connaître

La première page de l'enquête renseigne quelques informations sur le Transport à la demande.

⇒ Définition du public cible :

Pour définir mon public cible une contrainte avait été mise en avant : la personne doit résider sur Cœur de Garonne. Cependant, je n'avais pas déterminé de restriction d'âge.

⇒ L'administration du questionnaire :

Chaque questionnaire a été accompagné d'une lettre d'explication et du nouveau flyer présentant le service de transport à la demande (cf. annexe n°1).

Deux formats de questionnaires ont été créés : un questionnaire papier (cf. annexe n°2) et un questionnaire en ligne (cf. annexe n°3). Toutefois, le questionnaire en ligne n'a pas pu être correctement administré, car il a été réalisé un mois après le questionnaire papier.

Le questionnaire réalisé en format papier a été administré de trois façons différentes :

- par le biais du service de portage de repas et de l'aide à domicile
- par le biais de la maison pour tous à Cazères
- par le biais des mairies où il a été distribué lors de la conférence des maires

Le questionnaire réalisé en ligne sur le logiciel sphinx déclic a été administré d'une seule façon, par le biais des ALAE et crèches transmis par la directrice de ce pôle.

Nous avons aussi eu l'idée de l'administrer par les collèges du territoire, cependant dans le temps qu'il m'était imparti, et dans les délais d'organisation, je n'ai pas pu cibler ce public. Au total, 168 questionnaires ont été remplis.

C. La production d'un film sur le TAD :

Lors des observations que j'ai pu faire sur le terrain, il m'est venu l'idée de réaliser un film présentant le service de TAD dans son ensemble.

- ⇒ **1 objectif assigné au film** : donner vie au service de TAD de la communauté de communes.
- ⇒ **Des publics cible** : les publics visés étaient les agents de la CCCG et les élus locaux. La population locale ainsi que les usagers n'étaient pas ciblés par manque de temps au cours de ma mission. Toutefois, la communauté de Communes se garde en réserve l'éventualité d'une diffusion du film sur le site internet.
- ⇒ **La réalisation du film** : plusieurs étapes ont été nécessaires afin de réaliser ce film :
 - Tout d'abord, il a fallu que je me fasse connaître auprès des habitants de Cœur de Garonne pour avoir leurs autorisations de droit à l'image.
 - Ensuite, il a fallu faire toutes les prises de vue : afin de ne pas partir dans tous les sens j'ai réalisé un story board pour établir les séquences dont j'allais avoir besoin.
 - Enfin, le montage du film a été réalisé sur Imovie, il a alors fallu que je sélectionne tous les passages exploitables que j'avais pu capter lors de mes sorties de terrains.
- ⇒ **La présentation du film** : le film a été présenté aux élus lors de la commission urbanisme/habitat/mobilité qui s'est déroulée le 19 juin au cours de laquelle ont été réalisés une restitution intermédiaire ainsi qu'un petit atelier participatif pour recueillir l'avis des élus sur la mobilité en Cœur de Garonne.

Au final, trois phases ont été nécessaires à la réalisation de ce diagnostic. Au cours de la phase deux, trois outils ont été mis en place. Dans le chapitre suivant nous analyserons les réponses des questionnaires, et nous verrons quelles sont les points marquants qui ressortent de cette étude.

Chapitre 2 : Le règne de l'automobile face aux faiblesses d'un service de TAD : Quelle analyse peut-on en conclure ?

Les résultats obtenus à l'issue des questionnaires peuvent être difficilement ramenés à une population de référence. Bien que l'échantillon ne soit pas représentatif de la population de Cœur de Garonne, il l'est de la population qui utilise ce service. De plus, les données obtenues permettent de soulever quelques points à prendre en considération dans le futur du service.

Cependant, en ayant croisé les données avec les entretiens réalisés sur le territoire et le film sur le TAD, nous pouvons dégager de ce travail les grands enjeux de la mobilité pour Cœur de Garonne.

2.1 Typologie des enquêtés :

Au total, 168 personnes ont répondu aux questionnaires, deux questionnaires n'ont pas été pris en compte dans l'analyse, car les personnes ne résidaient pas sur la communauté de communes Cœur de Garonne. Nous avons donc un échantillon d'analyse égal à 166 personnes.

⇒ Une sur-représentation des femmes et des personnes de 70 ans et plus :

La majorité des personnes interrogées sont des femmes (108), ce qui représente, une proportion de 68,4% femmes contre 31,6 % d'hommes.

De plus, sur 156 personnes qui ont répondu à cette question, 59% ont 70 ans et plus et 15,4% ont moins de 40 ans. La tranche d'âge s'étale de 19 ans à 98 ans.

Une tranche d'âge de n'est donc pas représentée au sein du profil de l'échantillon, il s'agit de la catégorie des jeunes de moins de 19 ans.

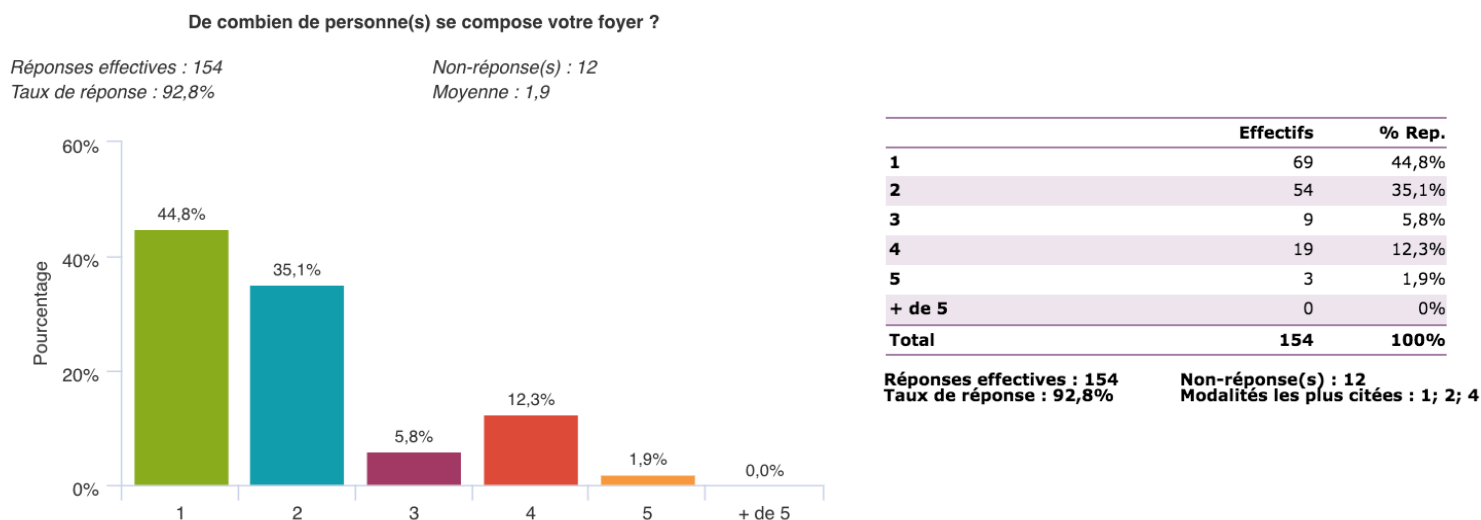
Figure 18 : le sexe des personnes interrogées : ²¹



²¹ Toutes les figures de cette partie sont tirées de l'analyse des questionnaires sur le logiciel Sphinx

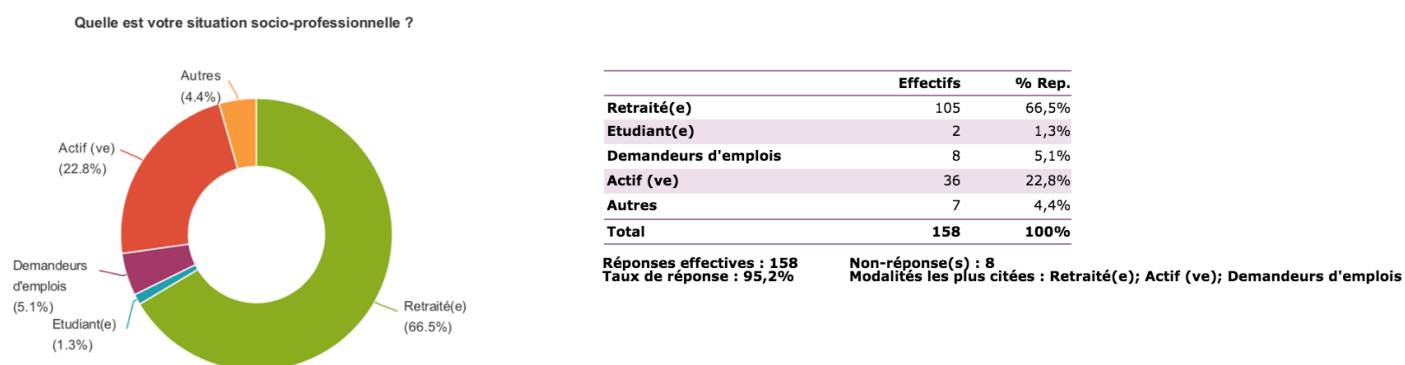
⇒ Une majorité de retraités et de personnes seules :

Figure 19 : représentation du nombre de personnes par foyer



Les foyers composés d'une à deux personnes sont les plus représentés, en suivant, ce sont ceux de quatre personnes avec un pourcentage égal à 12,3%. Seulement trois foyers sont composés de cinq personnes et neuf de trois personnes. Cependant, 12 personnes n'ont pas souhaité répondre à cette question.

Figure 20 : répartition de la situation professionnelle de l'échantillon



L'échantillon regroupe également l'ensemble des catégories socioprofessionnelles, mais on constate une forte prédominance de retraité (105 cas) et une petite part d'actifs (36). Arrive ensuite, une minorité d'étudiants (2) et demandeurs d'emploi (8). Dans la catégorie « autres » (7), on retrouve les mères aux foyers et les personnes handicapées. De plus, huit personnes n'ont pas souhaité répondre à cette question.

⇒ Une forte représentation des habitants de l'ancien canton de Cazères :

Lors de l'enquête, la commune de résidence a été demandée. On retrouve ainsi 30 communes différentes sur les 48 communes qui composent la communauté de communes. Cazères étant la commune dominante de résidence principale des personnes sondées dans ce questionnaire, ils représentent 43 cas. En suivant, on retrouve la commune de Martres-Tolosane avec 24 cas et les communes de Boussens et du Fousseret avec 9 cas.

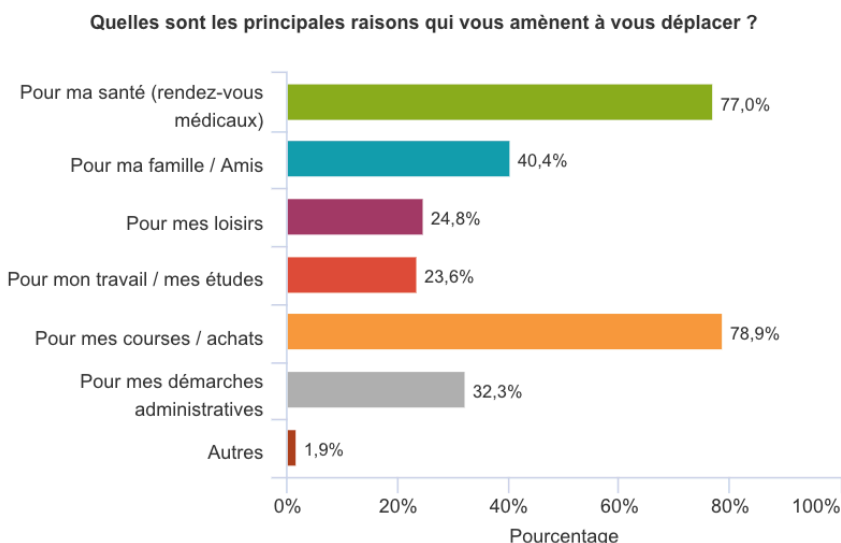
Afin de voir la diversité des communes qui sont présentes dans ce sondage, nous pouvons faire référence au nuage de mot qui permet d'avoir un petit aperçu.

Figure 21 : Nuage de mots des communes de provenance des habitants interrogés



2.2 Des envies et besoins de mobilité variables selon l'âge :

Figure 22 : représentation des causes de déplacements



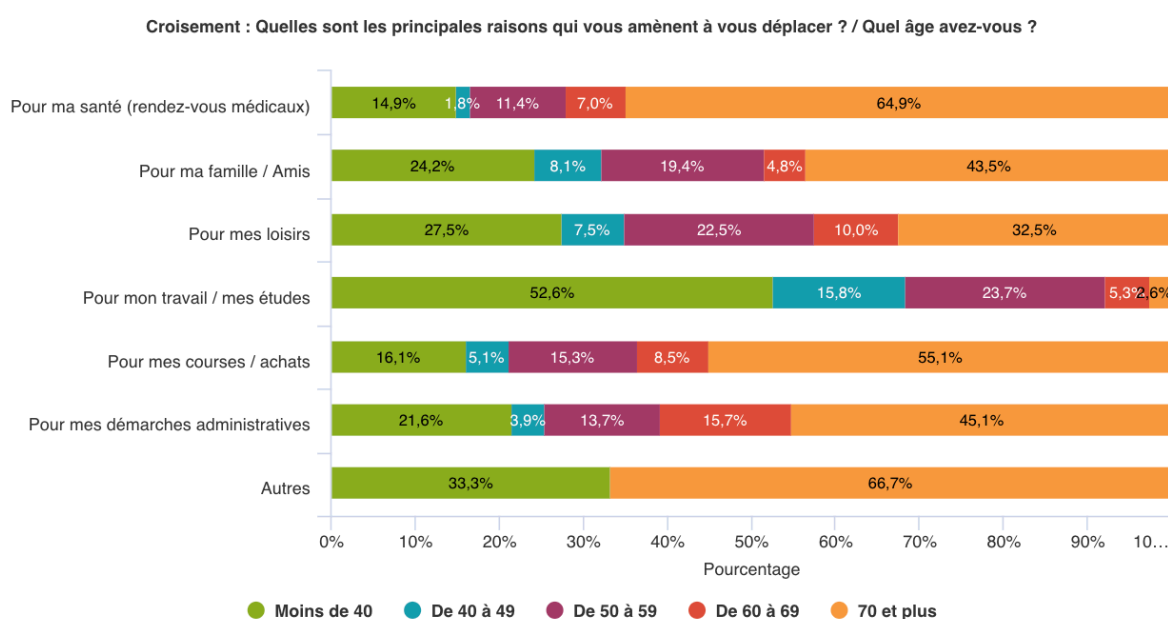
Nous avons voulu comprendre dans une première série de questions, les pratiques de mobilité des habitants de la Communauté de Communes.

La première question était : **quelles sont les principales raisons qui vous amènent à vous déplacer ?** Les enquêtés avaient la possibilité de faire plusieurs choix dans la liste des propositions.

Les réponses les plus citées sont des déplacements pour la santé (77%) et pour aller faire les courses/ leurs achats (78,9%), ce qui semble cohérent avec l'âge de la population qui est le plus représenté dans cette enquête. On peut dire que lorsqu'une personne devient âgée, ses déplacements deviennent de l'ordre de l'utile et beaucoup moins de l'ordre du loisir. C'est ce que nous pouvons remarquer lorsque nous croisons les données des principales raisons des déplacements avec l'âge de la population :

La catégorie « autre » de cette question n'est pas prise en compte dans l'analyse des résultats, car la justification n'est pas effective, ce qui nous amène à penser que la majorité des réponses « autres » pour cette question est une erreur de lecture du questionnaire.

Figure 23 : croisement des causes de déplacement selon l'âge de la personne interrogée :



On remarque sur ce croisement, que les moins de 40 ans, les 40 à 49 ans et les 50 à 59 ans ont trois motifs principaux de déplacements, il s'agit des déplacements liés : au travail/étude (52,6%), aux loisirs (27,5 %) et pour aller voir leurs amis/famille (24,2 %).

La tranche des 60 à 69 ans justifie ses déplacements autrement : les trois principaux motifs de déplacements sont les démarches administratives (15,7%), les loisirs (10%) et les courses/achats (8,5%).

Enfin, la tranche des 70 ans et plus, se déplace essentiellement pour trois raisons : les rendez-vous médicaux (64,9 %), les courses/achats (55,1 %) et les démarches administratives (45,1%).

On remarque alors avec ce croisement qu'à chaque tranche d'âge, les principales raisons de se déplacer varient, ce qui nous amène à penser que les besoins en mobilité ne sont pas les mêmes selon les catégories d'âges et qu'il est important de le souligner pour une meilleure prise en compte dans les aménagements de mobilité futurs.

Dans la question n°2 les personnes sondées étaient amenées à renseigner leurs cinq destinations les plus fréquentées en précisant le nom de la commune. L'observation des résultats amène à constater que le nombre de réponses décroît très fortement en fonction de l'ordre des destinations. Autrement dit, beaucoup de personnes ont répondu pour la première destination, un peu moins pour la seconde, et encore un peu moins pour les trois dernières. Le taux de réponse est quasi nul à la cinquième destination. De ce fait, le détail des déplacements est assez limité. On peut supposer que les personnes n'ont pas répondu correctement à la question ou qu'ils ont un déplacement structurant sur un lieu central pour leurs besoins. Les nuages de mots suivant montre des effets d'emboîtement du proche au lointain.

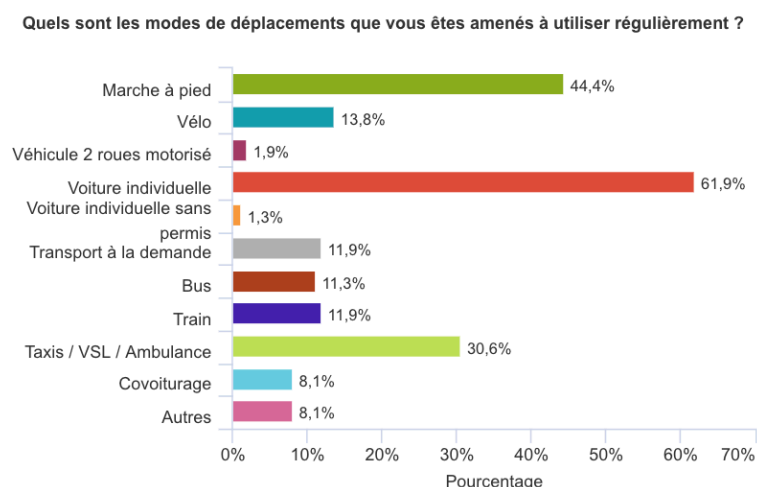
Les destinations 1 et 2 sont principalement tournées vers des communes du territoire dont celle de Cazères qui est la plus citée. Toutefois, cet effet s'inverse sur les nuages de mots des destinations 3,4,5. Les communes les plus citées ne font plus partie de la communauté de communes.

Figure 24 : nuages de mots des destinations de 1 à 5 :



2.3 L'automobile favorite des déplacements au détriment de certaines mobilités

Figure 25 : les modes de déplacements utilisés par les personnes interrogées :

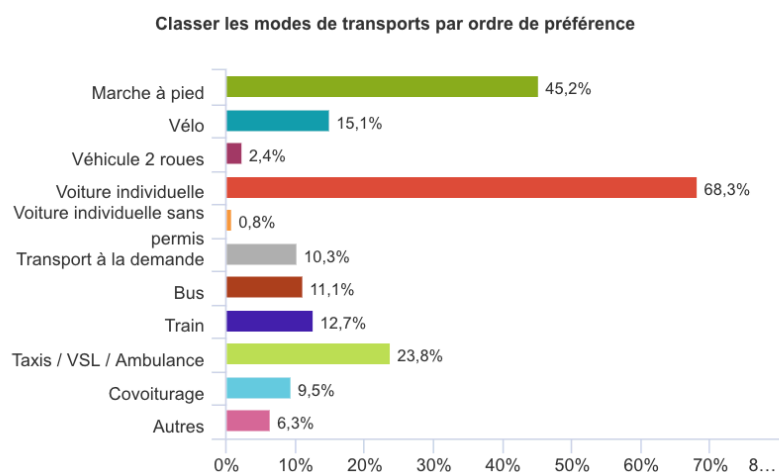


Deux questions nous permettent d'affirmer la forte attirance des habitants de Cœur de Garonne pour la voiture individuelle.

Dans un premier temps, la question était de savoir **quels sont les modes de déplacements que vous êtes amenés à utiliser**

régulièrement ? La majorité des réponses se sont tournées vers la voiture individuelle avec un taux de réponses à 61,9%. La marche à pied qui reste le deuxième moyen de déplacement avec un taux de 44,4%, puis viennent les Taxis/VSL/Ambulance avec 30,6% et les vélos avec 13,8 %.

Figure 26 : représentation des modes de transports préférés :

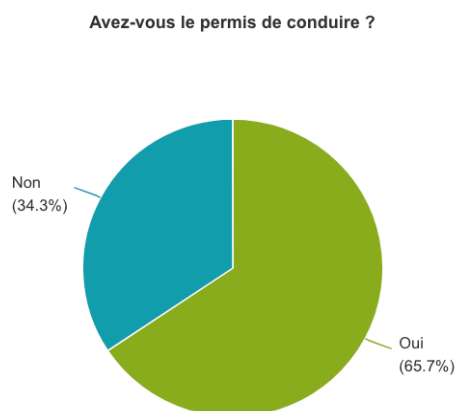


La deuxième question consistait à montrer les préférences des habitants, même si ce n'étaient pas leurs habitudes. Ils avaient la possibilité de classer 4 modes de transport par ordre de préférence. En accordant un nombre de 1 à 4 (1 étant le 1er choix).

Les quatre mêmes modes de déplacements se démarquent des autres : il s'agit de la voiture qui connaît un très fort succès avec 68,3 % de vote en son honneur, suivis de la marche à pied avec (45,2%) cette réponse peut s'expliquer par la présence de personnes habitants principalement dans les bourgs au sein de l'échantillon, des Taxis/VSL/Ambulance avec 23,8% et enfin les vélos avec 15,1%

Dans une deuxième série de questions, nous avons voulu connaître le nombre de personnes qui possèdent le permis de conduire et un véhicule personnel.

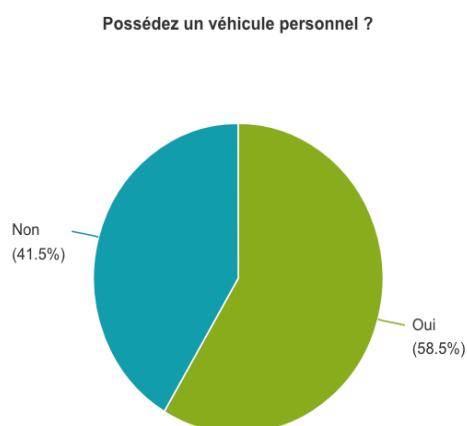
Figure 27 : part des habitants de l'échantillon ayant le permis de conduire :



Les résultats montrent que 65,7% des personnes de l'échantillon possèdent un permis de conduire. En revanche, 34,5 % ne sont pas titulaire du permis de conduire. On peut supposer que ces personnes rencontrent des difficultés pour financer leurs permis ou ne l'ont pas passé quand elles étaient jeunes (pour les personnes âgées).

C'est d'ailleurs une des récentes missions engagées par la communauté de communes Cœur de Garonne en association avec la mission locale du département de la Haute-Garonne et le Conseil Départemental, qui vise à proposer à un groupe de 10 à 12 jeunes de 18 à 25 ans sélectionnés sur leurs motivations un permis citoyen. Les volontaires devront s'inscrire au cœur d'une démarche d'accompagnement socio-professionnelle, mais également s'engager dans une action citoyenne.

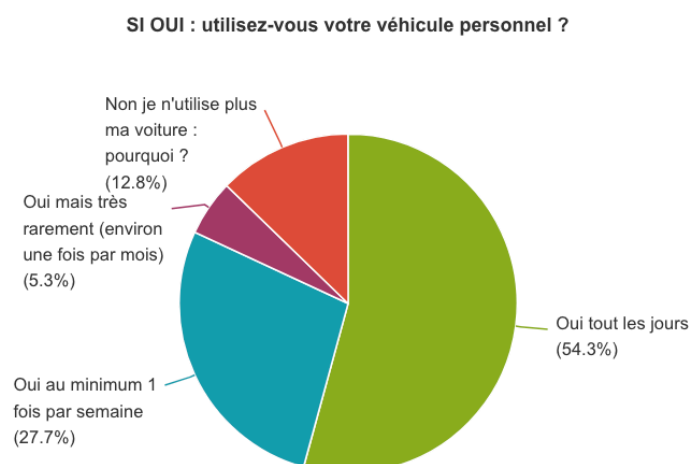
Figure 28 : représentation de la possession d'un véhicule personnel :



Dans les 65,7% des personnes qui ont répondu positivement à la possession du permis de conduire, on remarque que 58,5% possèdent un véhicule personnel.

Or, 41,5% n'ont pas de véhicule. On peut présumer que ses personnes n'ont pas les finances pour acquérir et entretenir un véhicule. Il faut savoir que le budget annuel d'une voiture individuelle par an est d'environ 5 800 euros.

Figure 29 : fréquence de l'utilisation de la voiture personnelle :



Enfin, une dernière question sur la fréquence des déplacements en voiture était nécessaire pour connaître l'utilisation des personnes possédant un permis et une voiture. Une part de 54,3 % de la population interrogés utilise sa voiture tous les jours.

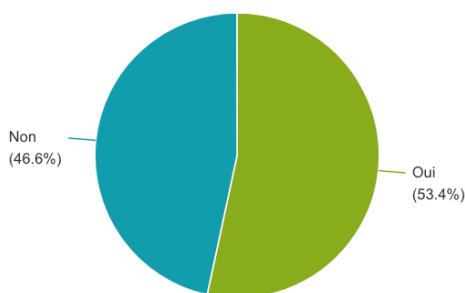
Cependant, on remarque que la possession de la voiture ne garantit pas son utilisation, car 12,8% des personnes interrogées n'utilisent plus leurs voitures pour les raisons suivantes :

« Ma voiture est en panne » ; « je n'ai pas le budget voiture » ; « Je suis trop âgée » ; « Ma santé ne me le permet pas. »

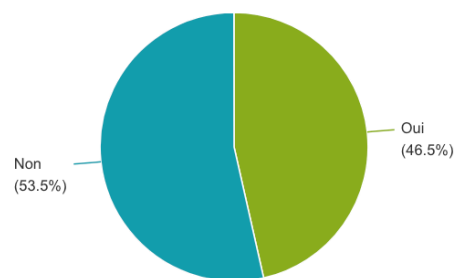
2.4 Une méconnaissance du concept de TAD :

Figure 30 : représentation de la connaissance du service de TAD :

Savez-vous en quoi consiste le Transport A la Demande ?



Connaissiez-vous auparavant le Transport à la Demande de la Communauté de Communes Cœur de Garonne ?



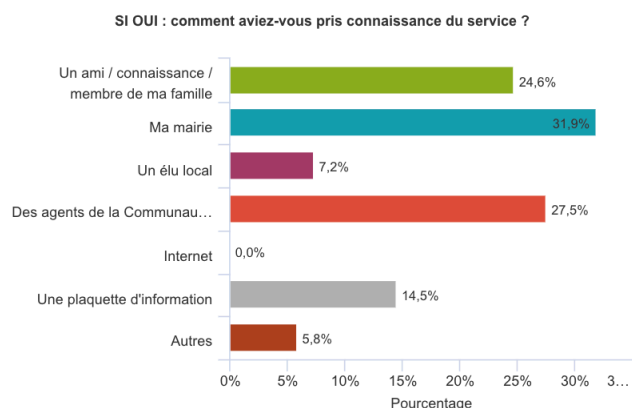
L'un des objectifs du questionnaire était de savoir si les habitants de Cœur de Garonne connaissaient dans un premier temps le Transport à la Demande et dans un deuxième temps savoir s'ils connaissaient le transport à la demande de Cœur de Garonne.

Lors de la première question, on remarque que 53,4% de la population interrogée connaît le principe du Transport à la Demande contre 46,6 % de la population qui ne connaît pas le principe du service de TAD. En revanche, quand l'on pose la question suivante sur la

connaissance du service de TAD de Cœur de Garonne, on remarque que la tendance s'inverse, la réponse la plus répondue est non à 53,5%.

On remarque alors ici dans un premier temps un déficit de connaissance sur l'offre de service de transports disponible pour les habitants d'un territoire mais également un manque de communication évident sur le service de transports de Cœur de Garonne.

Figure 31 : prise de connaissance du service de TAD :



On remarque que les mairies jouent un rôle important dans la communication du service En Route SIMONE, car 31,9% des personnes interrogées affirment avoir pris connaissance par ce moyen.

Les agents de la CCCG et le bouche à oreille sont les deux autres moyens les plus représentés. Cependant, on remarque que dans les personnes interrogées,

aucune ne certifie avoir pris connaissance du service sur le site internet de la CCCG.

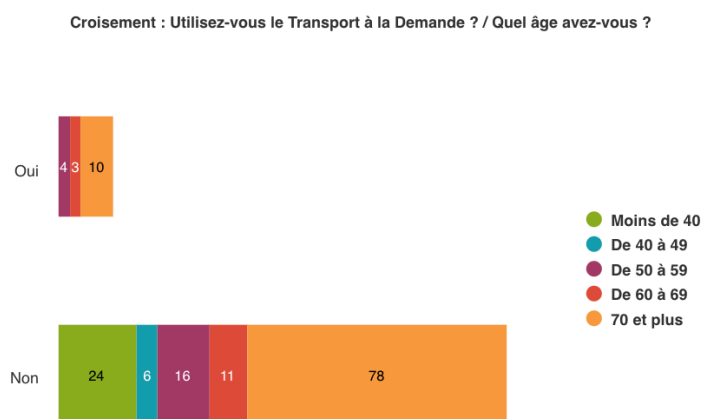
Finalement, on observe que 14,5% des personnes sondées témoignent avoir connu le service par le biais de la plaquette d'information. Malgré une diffusion tardive de celle-ci auprès des habitants au cours du mois de mai 2018, on peut dire, c'est un outil qui joue un rôle important dans la communication du nouveau service de TAD.

2.5 Une faible fréquentation du transport En Route SIMONE :

L'enquête de mobilité a pu sonder vingt utilisateurs du transport à la demande. On remarque que cet échantillon est représentatif du service tel qu'il est aujourd'hui sur le territoire. On peut alors dégager deux grandes caractéristiques :

⇒ Une forte représentation de femmes seules à la retraite de 70 ans ou plus :

Figure 32 : croisement de l'utilisation du service de TAD avec l'âge de la personne :



Lorsque nous croisons l'âge des personnes qui ont répondu à l'enquête avec la question suivante : **utilisez-vous le service de TAD ?** On remarque que seulement trois catégories d'âge sont présentes dans les personnes qui utilisent ce service. La tranche d'âge qui se dessine est de 50 à plus de 70 ans.

Figure 33 : croisement de l'utilisation du service de TAD avec le sexe de la personne interrogée :

Lorsque nous croisons celle du sexe avec l'utilisation du service, on constate une surreprésentation des femmes au sein du service.

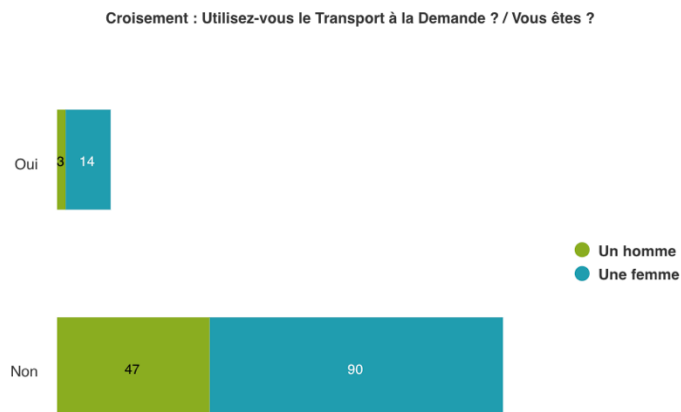


Figure 34 : croisement de l'utilisation du service de TAD avec la situation professionnelle :

Les personnes qui utilisent le service sont en majeure partie des retraités, ou des personnes handicapées, des mères au foyer ou bien des demandeurs d'emploi. Les actifs ne sont pas représentés comme des utilisateurs, ni les étudiants, ce qui présuppose que ce service n'est pas en adéquation avec leurs horaires.

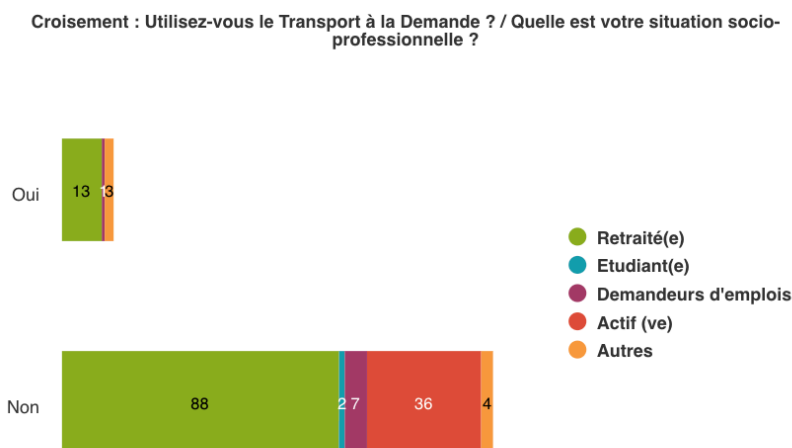
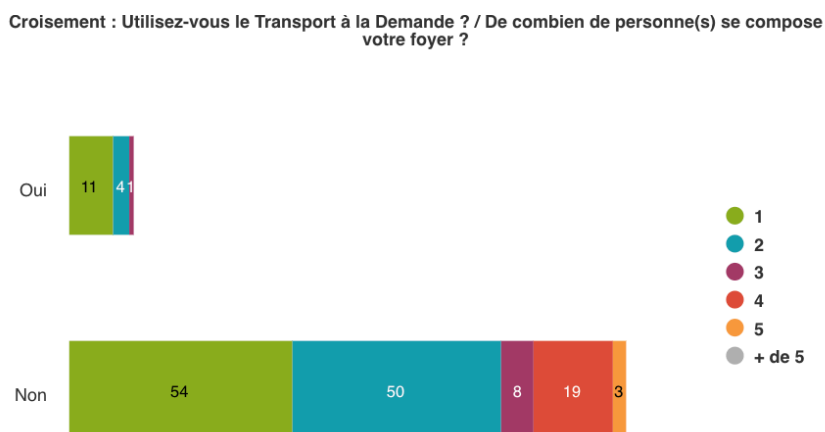


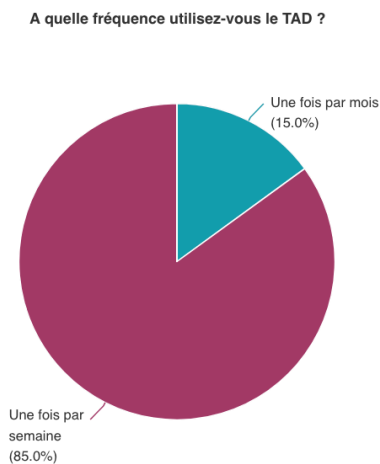
Figure 35 : croisement de l'utilisation du service de TAD avec le nombre de personnes présente dans le foyer de la personne interrogée :

Somme toute, la majeure partie des personnes qui utilisent le service sont des personnes seules au sein de leur foyer. Nous pouvons ici émettre l'hypothèse que ses personnes sont isolées, sans famille proche et sans moyen de locomotion.



⇒ Une utilisation constante des utilisateurs

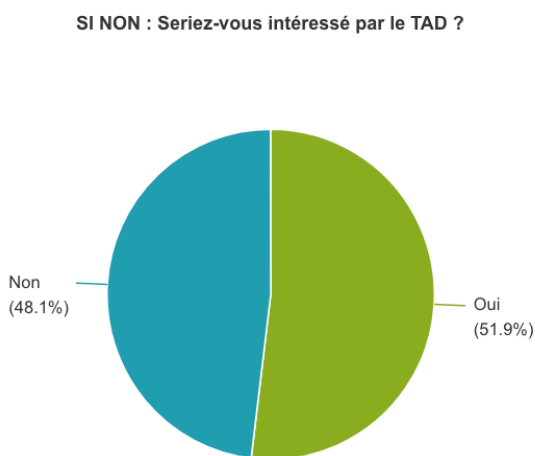
Figure 36 : fréquentation du service de TAD :



Enfin, on remarque que la fréquence de l'utilisation est en grande partie périodique, puisque 85% des personnes sondées affirment utiliser le service une fois par semaine contre 15% une fois par mois. Ce qui nous amène à conclure que les personnes qui utilisent le service de TAD restent fidèles au service.

2.6 Des idées préconçues qui s'affirment lorsque l'on parle de TAD :

Figure 37 : intérêt des personnes interrogées pour le service de TAD :



Lorsque l'on pose la question : **seriez-vous intéressé par le TAD ?** Plus de la moitié des réponses restent positives puisque 51,9% de la population serait intéressée par ce mode de transport. Toutefois, 48,1 % restent cependant sur un « NON ».

Nous avons demandé aux habitants de nous motiver leurs choix. Il est alors très intéressant d'en analyser les réponses.

Pour les personnes ayant répondu « non », plusieurs explications ont pu être relevées :

⇒ Les personnes ne sont pas intéressées car elles utilisent un autre mode de transport :

« Voiture personnelle », « véhicule personnel, je me déplace quand je veux », « Nous sommes autonomes avec nos voitures, mais le concept me paraît très intéressant. », « Pas pour l'instant, car mes enfants me transportent quand j'en ai besoin. », « J'ai un voisin complaisant », « Je prends déjà un taxi ».

⇒ **Les horaires, le temps et les destinations ne conviennent pas :**

« Les horaires ne me conviennent pas, temps d'attente trop long, pas assez de jours proposés ni de lieux », « Beaucoup de déplacements, pas forcément des lieux desservis par le TAD ; Plus de confort dans ma voiture pour l'instant ; TAD plus pour les personnes qui ne peuvent pas se déplacer », « Manque de souplesse », « Car il ne dessert pas les communes où j'ai des activités »

⇒ **Des personnes n'ont simplement pas l'utilité du service :**

« Je n'en ai pas l'utilité cependant je trouve intéressant que ce service soit proposé à la population car il répond aux besoins de certaines personnes », « Pas l'utilité », « Je me déplace dans les environs et mon travail est près de chez moi (à pied) », « Autonomie et altruiste pour les plus nécessiteux », « Pour l'instant je suis mobile et je n'en ai pas besoin ».

⇒ **Des personnes n'utilisent pas le service pour cause de méconnaissance :**

« Méconnaissance du service », « Pas de connaissance du service »

Pour les personnes qui ont répondu favorablement à l'intérêt de prendre le transport à la demande ont évoqué aussi plusieurs raisons :

⇒ **Le TAD comme un moyen de substitution à la voiture personnelle :**

« Si ma voiture tombe en panne pour aller à Cazères ou voir ma famille à Marignac », « En cas d'impossibilité de conduire », « Mais dans l'immédiat, je ne l'utilise pas, car je conduis jusqu'à une vingtaine de km », « Si je suis amené à ne plus utiliser mon véhicule personnel compte tenu de mon âge », « Au cas où mon véhicule serait en panne », « Pour éviter de prendre ma voiture »,

⇒ **Le TAD un service pour des publics ciblés :**

« Je n'ai plus de voiture, et je suis trop âgée », « Car je n'ai pas de permis et se serait un moyen de me déplacer autrement qu'à pied », « Cela pourrait éviter de me déplacer en STOP », « Je pense à toutes les personnes sans voiture isolées », « Facilité de déplacement avec enfants par exemple », « C'est un projet intéressant et innovant qui sera vraiment utile pour la population rurale »

⇒ **Le TAD comme un mode de transport complémentaire aux autres modes de transport présents sur le territoire :**

« Pour mon fils de notre à la gare de Cazères », « Pour me rendre à la gare », « Pour aller prendre le train »

⇒ **Le TAD comme un moyen de transport plus écologique et économique :**

« Economie / écologie », « Question prix, c'est très bien à deux euros », « Pour éviter de prendre ma voiture », « Le TAD constitue un moyen de déplacement plus écologique ; Le TAD est plus économique ; Au 01/01/2021 je serai à la retraite et en principe je disposerai davantage de temps libre, ce qui me permettra de m'organiser pour faire appel au TAD ».

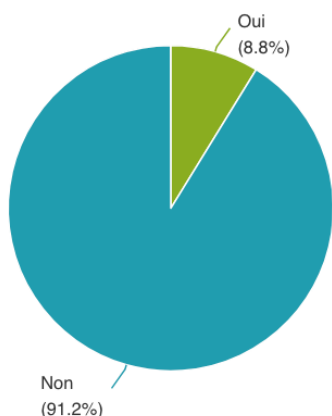
⇒ **Le TAD comme un moyen d'indépendance :**

« Pour ne plus dépendre d'amis pour aller faire les courses ou mes démarches »

2.7 Une tarification du service raisonnable :

Figure 38 : avis sur la tarification proposée :

Une aller-retour en TAD coûte 2 euros ; est-ce que ce service vous semble onéreux ?



De plus, on remarque que le coût du transport n'est pas un frein à son utilisation, car plus de 90% des personnes interrogées ont répondu qu'il ne trouvait pas le service onéreux.

Une remarque par rapport au prix à était évoquée, par une personne qui utilise le transport à la demande : « Plus ou moins chère selon les distances ».

Cela nous permet d'affirmer que le coût du service de TAD n'est pas un frein à son utilisation. Bien au contraire, c'est un point fort de son attractivité.

2.8 Les manques en matière de mobilité sur le territoire :

A. Les faiblesses du service de TAD actuel :

⇒ Les horaires sont pointés comme n'étant pas adaptés aux besoins :

« Des horaires plus souples car je suis en incapacité d'attendre le bus 2h sur place », « Le temps entre arrivée et retour est trop long », « Pas assez d'horaire pour Cazères centre-ville », « Nouveaux horaires pour le samedi cinéma Cazères », « Plus d'horaires ».

⇒ Un transport inadapté aux personnes handicapées et aux personnes âgées :

« Le TAD et ses transporteurs semblent être pour des personnes pouvant marcher et monter dans un car et les autres handicapés pour eux il y a le TPMR (Transport de Personne à Mobilité Réduite) », « Véhicule pas adapté, plafond trop bas, difficultés pour monter, le véhicule n'est pas aux normes de sécurité pour le déplacement de personnes âgées », « Le véhicule n'est pas adapté au personne âgée », « Les fenêtres du bus ne peuvent pas s'ouvrir, difficile de déplier les sièges, bus inadapté pour mobilité réduite ».

B. Les faiblesses des autres modes de transports :

⇒ Retravailler la signalétique des aires de co-voiturage de manière à favoriser son utilisation :

La communauté de commune dispose de trois aires de co-voiturage, cependant comme nous le souligne un agent de la communauté de commune « *avec les grèves j'ai vu un peu plus de covoiturages après ici ça serait peut-être mieux dématérialiser les aires de covoiturage. Parce que c'est vrai que moi j'habite au Couserans et elles sont bien dématérialisée, en tout cas je ne le remarque pas comme je le vois sur le Couserans avec signalétique spéciale.* » Un travail de signalétique et de communication pourrait être apporté afin de valoriser les aires déjà mise en place sur le territoire.



CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Comme le montre l'enquête, le TAD « En Route Simone ! » est plutôt bien perçu par les usagers. Le mauvais taux de fréquentation constaté jusqu'à présent, provient des conclusions suivantes :

- le service n'est pas assez flexible.
- il ne s'accorde pas aux besoins des usagers.
- le service manque encore de visibilité.

C'est pourquoi nous avons pu noter au cours de l'enquête que les usagers se tournaient vers d'autres modes de déplacements (marche à pied, taxis/VSL/ambulance, vélo...). Malgré cela, les évolutions actuelles en faveur des mobilités offrent des perspectives favorables au développement d'une nouvelle forme de TAD.

Toutefois, le ou les services qui seront proposés devront tendre vers une plus grande malléabilité des horaires et des destinations afin d'encourager les usagers à utiliser les transports publics.

Dans cette deuxième partie, nous avons présenté la méthodologie utilisée pour la réalisation de ce diagnostic ainsi que les grandes conclusions de l'analyse de ses résultats. Dans la troisième et dernière partie, nous appréhenderons les quatre enjeux majeurs de la mobilité en cœur de Garonne par la proposition de pistes d'actions.

PARTIE 3 : DE NOUVELLES PERCEPTIVES POUR LA MOBILITÉ EN CŒUR DE GARONNE :

Dans cette troisième et dernière partie, nous allons appréhender à travers l'identification de quatre enjeux les marges de manœuvres possibles pour Cœur de Garonne. Comme nous l'avons évoqué (partie 2, chapitre 2), le règne de la voiture individuelle au cœur du territoire ainsi que les faiblesses de son service de transport à la demande, nous poussent à réfléchir des pistes d'améliorations possibles pour le TAD, mais également d'imaginer la mobilité de demain en Cœur de Garonne. Des pistes d'actions vont être apportées en complément de la réflexion. Cependant, ces pistes sont proposées à titre indicatif et ne seront pas approfondies, elles sont simplement tirées de l'analyse.

Chapitre I : Entre amélioration et innovation : quels enjeux pour la communauté de communes ?

Après avoir mis en relation, les réponses obtenues lors du questionnaire, les observations de terrains et les entretiens avec les acteurs de la mobilité, j'ai pu dégager quatre enjeux à prendre en compte dans le futur :

1

RISQUE D'ACCENTUATION DES FRACTURES EN L'ABSENCE D'UN SYSTÈME DE TRANSPORT ALTERNATIF À LA VOITURE :

Préconisation : améliorer l'offre de service de transports afin de diminuer les fractures sociales et territoriales.

2

ORGANISATION DES PARTENARIATS :

Préconisation : réduire les difficultés de mises en œuvre en multipliant les partenariats et en encourageant les initiatives locales.

3

SENSIBILISATION DES PUBLICS ET COMMUNICATION :

Préconisation : mettre en œuvre un panel d'actions de sensibilisations à la mobilité douces et alternatives

4

RÉÉQUILIBRAGE DU TERRITOIRE :

PRECONISATION : AMENAGER LE TERRITOIRE A LA FAVEUR DES MOBILITES ALTERNATIVES

Pour répondre à ces enjeux, la communauté de communes peut envisager de mettre en place des actions différentes. Certaines pourront être projetées sur des temporalités de 10 à 20 ans en adéquation avec les changements de la métropole Toulousaine par exemple et d'autres peuvent être mises en place dans les années à venir, car ces actions ne nécessitent pas de corrélation avec d'autres acteurs.

Cependant, comme le souligne un chargé de mission à la région : *« la présidente de la Région, nous a données comme directive de faire évoluer l'offre régionale vers une accessibilité universelle, multi-usages et multi-publics. »*

Cette feuille de route dévoile une nouvelle organisation des relations entre les différents acteurs du territoire. Dans les années à venir, la région souhaiterait une coordination de tous les protagonistes du transport.

Nous allons voir dans un premier point, les différentes difficultés qui peuvent entraver la mise en place d'une nouvelle offre de service ou simplement le suivi de celle-ci.

1.1 Les difficultés qui peuvent être rencontrées lors de la mise en œuvre d'une action de mobilité :

Promulguée le 7 août 2015, loi NOTRe, a pour objectif de clarifier et simplifier le rôle des collectivités territoriales. Les régions doivent s'emparer de nouvelles problématiques, puisqu'on leur confère entre autres la charge de nouvelles compétences comme : le transport scolaire, le transport routier non urbain régulier et à la demande, etc. Seulement, en ce qui concerne le transfert de compétence du département de la Haute-Garonne à la région Occitanie, cela ne sera pas effectif avant l'année 2021. Ce cas particulier pose donc une certaine complexité.

Lors de mon stage, j'ai pu être confrontée de très près à cette complexité. Lors de la réalisation de la plaquette d'information du nouveau transport à la demande, nous avons voulu savoir si la région et le département validaient cette proposition. La région nous a répondu que le logo du département ne devait plus apparaître sur celle-ci. Or, le département nous a demandé de mettre les logos de la région et du département et de les disposer de la même taille, de sorte à ne pas faire de différenciation. La CCCG, doit alors tant bien que mal essayer de composer avec ses deux interlocuteurs qui se contredisent. Ce qui peut entraîner par la suite des difficultés de mise en œuvre supplémentaire.

Une autre difficulté a pu être observée lors de la commission urbanisme/habitat/mobilité de la 3CG, il s'agissait d'une certaine réticence des élus face à la sauvegarde du service de TAD. Les chargés de mission travaillent en binôme avec des élus référents en charge de présider les commissions, l'une des difficultés à pallier est de capter les élus afin de leur exposer des pistes d'actions possibles. De plus, certains d'entre eux cumulent des mandats, ce qui les rend parfois plus difficilement accessibles. Ce qui peut aussi, entraîner des difficultés d'évolution du service de TAD, car c'est élu qui va porter le projet que lui aura présentée le chargé de mission, sans son accord ou son soutien, le chargé de mission se retrouve démunie de toutes actions.

Malgré ces difficultés, la communauté de communes se doit d'intervenir dans ses actions de mobilités. Quelles sont les pistes d'actions qu'elle peut suivre dans les années à venir afin d'entrer, elle aussi dans l'amélioration de ses propres services de transports ? L'étude a permis de définir plusieurs pistes d'organisation en matière d'offre de transports collectifs.

Chapitre 2 : Les pistes d'améliorations du service de transport à la demande En Route Simone :

Suite à l'analyse des questionnaires, des entretiens et du film réalisé, plusieurs faiblesses ont été pointées du doigt notamment au niveau des horaires et des destinations qui sont inadaptés aux besoins des habitants.

Toutefois, après avoir pu suivre et étudier le TAD pendant quatre mois, il est important de souligner son importance au sein de la structuration du territoire, car il enrichit celui-ci d'une offre de service de transports et il contribue à la qualité de vie des populations. C'est pourquoi plusieurs pistes d'actions vont être mises en avant dans ce chapitre.

2.1 La reprise totale ou partielle du service en interne :

Lors de mes entretiens avec les collectivités voisines, j'ai pu noter des différences de fonctionnement du service de TAD, qui peuvent être important à souligner dans ces premières propositions. Deux possibilités s'offrent à la communauté de communes en ce qui concerne la reprise en régie du service de transport à la demande.

Une reprise partielle du service, ce qui veut dire que les appels sont directement gérés par un agent de la communauté de communes, il crée ensuite les plannings qu'il va transmettre à l'entreprise en charge de réaliser le transport.

Les points forts de ce mode d'exécution seraient d'après la chargée de mission, les suivants :

« La force de notre territoire est le TAD. Il y a deux anciens territoires qui ressortent avec une longueur d'avance, c'est St Gaudens et Isle-en-Dodon et les deux ont la caractéristique de prendre eux même les RDV. Quand on prend les RDV et qu'on les envoie aux transporteurs privés, c'est aux transporteurs de s'adapter. À partir du moment où l'on demande aux transporteurs de prendre les RDV il prend les Rdv qui lui convient. La différence est très nette, Il y a un lien quotidien entre le transporteur et nous. C'est-à-dire que la veille des déplacements des jours de TAD a leurs envois les plannings mais il peut y avoir 3 personnes ou 25. C'est à eux de s'adapter. »

Néanmoins, cette solution nécessite la mise à disposition d'un agent pour la réalisation des plannings et la prise des appels.

- La totalité du service reprise en régie :

La communauté de communes pourrait envisager de reprendre ce service en interne ce qui lui permettrait d'avoir moins d'interlocuteurs à gérer. Car pour rappel, le service de TAD actuel est effectué par deux entreprises de transports. Mais également, de mieux appréhender les besoins des utilisateurs. Cependant, cela implique une modification de l'organisation de ce service, car une personne doit être en permanence pour gérer les appels et effectuer les circuits. La communauté de communes est en train d'entreprendre une étude comparative afin de déterminer si le coût du service est plus ou élevé lorsqu'il est repris en interne.

2.2 La création de nouvelles destinations et de nouveaux horaires :

Aux vues, des réponses et des entretiens que j'ai pu avoir, les usagers du service et les personnes qui sont intéressés par le service de TAD ont fait remonter plusieurs demandes. Plusieurs idées de destinations apparaissent, elles sont regroupées par thématiques.

⇒ **Des idées de nouvelles destinations et de nouveaux horaires :**

- **Un service de soirée** : « Samedi soir à Martres-Tolosane ou à Boussens », « Maison de la Terre les vendredis et samedis soir (19h-23h) ».

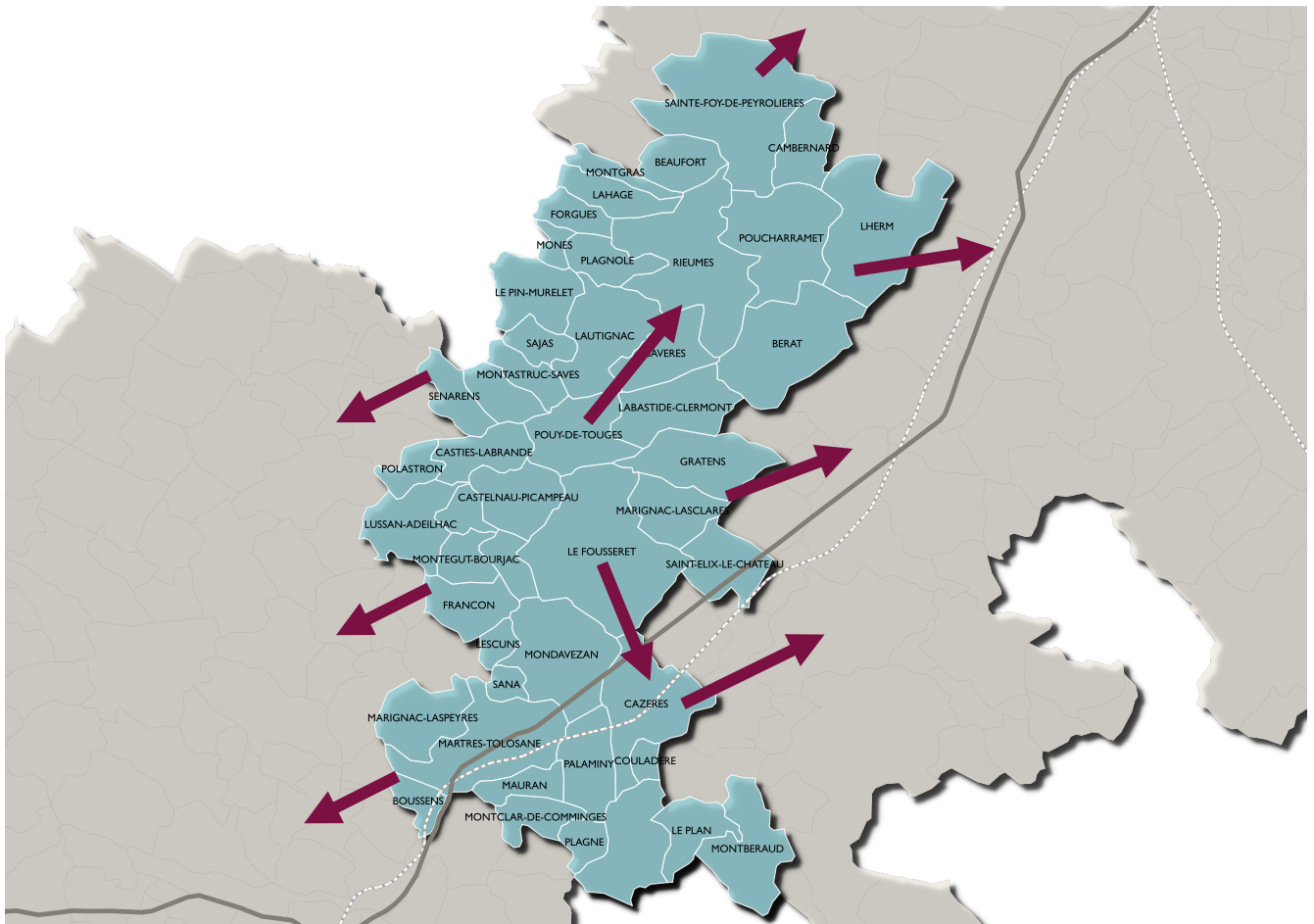
- **Un service vers les maisons de retraite** : « Pour aller voir ma femme à la maison de retraite à St-Martory »

- **Des propositions de transport vers les clubs du troisième âge du territoire.**

- **Des navettes régulières vers les grands pôles médicaux** : Muret, Toulouse

- Créer des interconnexions entre les trois anciens territoires :

Figure 39 : carte des interconnexions possibles :



Réalisation : Eléa Barba



Connexions possibles



Communes de la 3CG

Cette carte identifie les connexions relevées lors de l'étude. La plus demandée concerne celle entre le Fousseret et Cazères. Ensuite certaines personnes ont évoqué quelques destinations Boussens et St Martory, Bérat/Lherm avec Muret, Sainte Foy de peyrollières avec St lys, Pouy de Touge avec Rieumes. Il faudrait donc ici imaginer un maillage intérieur et extérieur du nouveau parcours du TAD dans le territoire et ses environs.

⇒ **Mettre en place un « pass mobilité » qui favorise l'utilisation des transports en commun :**

Dans le but de : « *Développer le service de TAD pour qu'on puisse mieux faire fonctionner des équipements.* » La communauté de communes Cœur de Garonne pourrait imaginer élargir son offre de service de transports en créant des « pass mobilité » + une entrée au cinéma ou sur des périodes estivales avec des trajets organisés vers les événements culturels (comme par exemple Cœur estival qui est une manifestation culturelle mise en place par la CCCG). Pour exemple, une collectivité voisine envisage de proposer les « pass de mobilité » suivant : « *En fait on aimerait créer un pass, transport + remontées mécaniques + location de ski, transport + entrée à la piscine.* » - Communauté de communes Cagire Garonne Salat -

Une autre idée de « pass mobilité multimodale » pourrait être également envisagée dans les années à venir en partenariat avec les collectivités territoriales qui entourent le territoire ou à l'échelle du Pays Sud Toulousain. L'idée serait de créer un « pass mobilité » unique valable pour tous les transports d'un territoire défini. Avec pour objectif de mettre en avant la facilité de se déplacer sur un territoire et en ayant pour but de favoriser et d'inciter les navetteurs par exemple à quitter leurs véhicules personnels pour prendre les transports en commun. Cela permettrait de rendre attrayante l'utilisation de différents modes de transport : TAD, lignes arc en ciel, métro, tram et bus urbain.

Ce dispositif pourrait venir renforcer les interconnexions qui s'effectuent tous les jours par les navetteurs du territoire (Cf. Partie 1, Chapitre 3). De plus, il permettrait de créer une dynamique autour de la question de la mobilité.

Ce procédé est déjà en cours de réflexion au sein du département, de la région et de la SMTC tisséo à Toulouse.

2.3 Un service rattaché aux services à la personne :

Lors de l'analyse, on a pu dégager un profil type de l'utilisateur du transport à la demande, qui est le suivant : une femme seule retraitée de 70 ans ou plus : en effet lors des observations de terrain ce profil a pu être confirmé. Cela me pousse à proposer aujourd'hui une requalification du service au sein de la communauté de communes.

Il pourrait venir en complément de l'aide à domicile et du portage de repas. On peut imaginer, le service de TAD comme étant une troisième branche du service à la personne. Toutefois, celui-ci ne pourra pas se fondre dans l'un des deux services déjà existant, car l'étude nous permet de croiser les noms habitués du service de TAD avec ceux de l'aide à domicile et ceux du portage de repas. On remarque alors que sur soixante-dix personnes qui ont pris le TAD seulement 3 personnes font aussi appel au service du portage de repas ou l'aide à domicile.

Nous allons voir dans l'exemple suivant la mise en place d'un service de TAD destiné à un type de population au préalable défini.



Comme c'est le cas sur le territoire de la communauté de communes Thann Cernay qui est sur le département du Haut-Rhin et qui fait partie de la Région Grand-Est. Elle compte 37 995 habitants en 2014 et se compose de 16 communes. Pour une densité de 241 habitants au kilomètre carré.

Elle crée en 2017 un service qui se prénomme Nav'aide destinée aux personnes à mobilité réduite et aux personnes de plus de 70ans. Elle va établir des critères bien précis pour sélectionner les habitants qui peuvent prétendre au service.

Transports

1^{ère} année du fonctionnement de la Nav'Aide

Le service s'adresse aux personnes rencontrant des difficultés de déplacement :

- personnes âgées de 70 ans et plus ;
- personnes invalides ou handicapées ;
- personnes à mobilité réduite, de façon permanente ou temporaire.

Il assure, sur réservation, une desserte adresse à adresse, du lundi au vendredi de 8 h à 12 h et de 14 h à 18 h ainsi que le samedi matin de 8 h à 12 h (sauf jours fériés), avec un véhicule de 4 places assises comportant 1 emplacement pour un fauteuil roulant.

Prix : ticket unitaire, 4 € le trajet ; carnet de 10 tickets, 35 €.

Le service en chiffres

- Nombre de personnes inscrites au service : 233
- Nombre de personnes prises en charge : 4 199
- Nombre de missions : 3 824
- Taux de groupage : 18 %
- Moyenne taux de refus : 5 %
- Destinations principales demandées : Cernay et Thann
- Principales origines des voyages : Cernay et Thann

Données financières

Coût transporteur (TTC) TRANSDEV	100 342,65 €
Recettes (tickets achetés par les utilisateurs à la CCTC ou à bord du véhicule)	15 493,00 €
Restant à charge de la CCTC	84 849,65 €



Le véhicule Nav'Aide

Toutefois, il faut faire attention aux critères qui sont retenus pour la sélection des habitants, afin de ne pas laisser en marge un type de population comme les personnes de moins de 70 ans sans véhicule personnelle et parfois sans emploi qui sont dépendantes du service de TAD actuel. Enfin, ce dispositif de mobilité peut être une alternative à la prise en charge des personnes âgées, des personnes handicapées et des personnes avec des difficultés de déplacements, cependant nous verrons dans le chapitre suivant que cette solution doit être accompagnée de mobilité alternative capable de réduire les fractures sociales et territoriales.

Chapitre 3 : Autres expériences de mobilité dite « innovante » :

La mise en œuvre d'une mobilité plus durable sur le territoire nécessite une action de sensibilisation plus importante sur les autres modes moins énergivores de déplacements, de façon à élargir le panel des solutions alternatives offertes aux usagers.

Cette politique volontariste concerne les modes doux (marche et vélo) et les solutions alternatives d'éco-mobilité (maillage d'aires de covoiturage, autopartage entre particuliers, l'électro-mobilité, etc).

Le recours à la marche reste le deuxième mode de déplacement au sein des communes les plus importantes de la Communauté de Communes Cœur de Garonne. Tandis que le vélo reste limité dans les déplacements quotidiens des habitants. Les aménagements cyclables dans les communes sont ponctuels, limités et sans cohérence globale. Toutefois, la CCCG possède deux itinéraires de randonnées touristiques : le GR 86 et la Via Garona (GR861) qui pourront peut-être servir de support pour développer le maillage et la pratique du vélo.

Pour lutter contre le réflexe automobile, plusieurs solutions de mobilité alternatives ont été initiées (aires de covoiturage, bornes de recharge électriques, location de vélos à assistance électrique), mais sont encore peu développées et assez méconnues. Nous allons voir quelques exemples de ces différentes alternatives de mobilité.

3.1 Des possibilités d'innovations

A. Un système d'autostop organisé et sécurisé : Rézo pouce :

Rézo pouce est un dispositif d'auto-stop organisé et sécurisé, qui offre aux collectivités une nouvelle manière développer la pratique traditionnelle de l'autostop. Cette mobilité peu onéreuse pour la collectivité vient compléter l'offre de transport de son territoire. Cette pratique semble être efficace sur des trajets de courtes à moyennes distances. De plus, l'utilisateur doit être âgé de 16 ans ou plus pour pratiquer cette mobilité. Enfin, la sécurisation du service passe par l'aménagement et l'identification de points d'arrêts qui sont matérialisées par des panneaux de signalisation de couleur verte. En définitive, les conducteurs et autostoppeurs doivent s'inscrire au préalable sur internet ou en point de relais afin de recevoir une carte d'adhérent.

L'un des avantages de ce dispositif, c'est qu'il permet d'encadrer la pratique de l'autostop, mais également de desservir des lieux mal ou non desservis par les transports collectifs. Cet outil vient donc faciliter les pratiques de déplacement.

B. Atchoum, une solution de mobilité solidaire :

Atchoum est une société française originaire du département du Var créée par Vincent DESMAS et Fabrice LEBLON. Elle propose un service de mobilité de proximité.

Mobilité, solidaire et rurale sont les mots clés qui définissent le concept d'ATCHOUM. L'entreprise fraîchement constituée par du constat suivant : il est difficile de se déplacer dans les campagnes lorsque l'on ne possède pas de voiture ou même le permis de conduire et cela augmente donc les besoins de mobilité en zone rurale. Il démontre ce constat en citant quelques chiffres : **19% de personnes ayant déjà renoncé à aller à un entretien d'embauche, 62% des 18-24 ans rencontrent des difficultés quotidiennes dans leurs déplacements**, et sur 22 millions d'habitants, 7 millions rencontrent des problèmes de mobilités. Leur objectif est donc simple : éviter la désertification des campagnes en créant du lien social. Pour ce faire, la société atchoum propose aux communes ou aux communautés de communes de mettre en place un nouveau service de mobilité. C'est une plateforme qui permet de mettre en lien les utilisateurs et les conducteurs qui souhaitent rendre service en devenant chauffeur.

Figure 40 : schéma de la démarche d'inscription à Atchoum



Source : atchoum.fr

Trois modes de réservation sont mis en place et gérés par la société :

Interface de réservation 'Votre trajet' :

- Adresse de départ (champ de saisie)
- Adresse d'arrivée (champ de saisie)
- Date (icône calendrier)
- Bouton 'atchoume !'

- ✓ Site internet : les utilisateurs doivent préalablement s'inscrire afin de pouvoir accéder à l'interface.
- ✓ Application mobile : téléchargeable sur smartphone.
- ✓ Un centre d'appel : en composant un numéro vert.



Les conducteurs sont dédommagés à hauteur de 0,20 à 0,35 € TTC le km. Ce coût est pris en charge par les passagers. Ils doivent alors payer le trajet en ligne par le biais du site internet ou de l'application ou alors pour les personnes âgées et enfants, il y a une possibilité de prélèvement SEPA ou de porte-monnaie virtuel (rechargeable par carte bancaire ou chèque). Cette alternative de mobilité reste cependant un investissement pour la communauté de communes et connaît une concurrence directe avec le réseau gratuit qui est BlaBlaCar.

C. L'appel à projet French mobility :

Cet appel à projet est mis en place par l'Etat au sein du ministère en charge des transports qui ouvre le présent Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) intitulé French Mobility qui est opéré par l'ADEME.

Cet AMI est lancé pour faire suite aux Assises Nationales de la Mobilité. Il a pour objectif de financer des projets liés à la création d'une alternative de mobilité en cohérence avec les caractéristiques du territoire.

Dans le cadre de cet AMI, les thèmes abordés par les territoires pourront être :

- Assurer une mobilité pour tous dans tous les territoires, notamment peu denses, permettant à tous de se déplacer pour ses besoins quotidiens (école, travail, commerces, soins...) ;
- Accélérer le développement de la mobilité partagée (déploiement du covoiturage quotidien, création d'alternatives à l'autosolisme et accompagnement des usagers dans leur changement de comportement, augmentation du remplissage des véhicules individuels et collectifs...) ;
- Favoriser les mobilités actives et leur déploiement pour des usages innovants ;
- Optimiser la gestion de l'espace public pour les flux de personnes et de marchandises (stationnement des véhicules, aires de livraison, gestion de la chaussée en fonction des contextes et usages au cours de la journée...) ;
- Permettre une mobilité plus propre (développement des carburants alternatifs, comptabilité des émissions polluantes et de GES des mobilités...) ;
- Améliorer la logistique des derniers kilomètres ;
- Optimiser les mobilités des entreprises ;
- Permettre l'accessibilité à tous les publics (déficients cognitifs, moteurs...).

La communauté de commune doit être attentive à ces initiatives, car elle pourrait par le biais de ses appels à projet renforcer son offre de transport.

D. Le moyen de transport de demain : la navettes électrique et autonome :

La mise en place des navettes autonomes nécessite la création de voies douces lui étant réservée, car celle-ci ne dépasse pas les 20 km/h. Plusieurs exemples de navettes autonomes sont présents, nous pouvons citer celle mise en place par la métropole de Toulouse sur les allées Jules-Guesde afin de déplacer des usagers sur une courte distance de 600 mètres. (Illustration ci-dessous)

Figure 41 : navette autonome Toulousaine sur les allées Jules-Guesde :



Source : Actu Toulouse

Ou encore, celle mise en place par la métropole de Nantes l'expérimente dans son projet labellisé par le dispositif Nantes city Lab (illustration ci-dessous). D'une capacité de 15 places, le parcours de 650 mètre de la navette est réalisé à environ 18Km/h. L'expérimentation n'a simplement duré qu'un mois de juin à juillet 2018, mais sera renouvelée dès le début de l'année 2019.

Figure 42 : Francky Trichet et Johanna Rolland lors de l'inauguration de la navette électrique et autonome de Nantes City Lab.



Source : F. Thual

Pourquoi pas imaginer des navettes autonomes dans les bourgs centre ? Une idée déjà évoquée lors de certaines commissions. Ce concept reste malgré tout très coûteuse pour la communauté de communes et doit être longuement réfléchi, car elle suppose que l'on crée des infrastructures qui lui seront dédiées.

3.2 Des dynamiques locales de mobilité innovante initiées par des acteurs territoriaux :

Elisabeth Borne, ministre chargée des transports fait part dans un communiqué, concernant la mise en place d'une nouvelle politique des mobilités, des quelques points suivants : *« Chacun peut en faire le constat dans son quotidien, on ne se déplace déjà plus aujourd'hui comme on le faisait hier, et que dire de demain. La mobilité est en train de se transformer, et il nous faut imaginer une nouvelle politique de mobilité pour notre pays. J'ai donc décidé de lancer des Assises nationales de la mobilité, une grande démarche participative pour que chacun – citoyen, acteur de la mobilité, élu de terrain – puisse exprimer quelles sont ses attentes, ses propositions et ses idées. Cette grande concertation sera le socle de la future loi d'orientation des mobilités que je présenterai au début de l'année 2018. Les Assises nationales de la mobilité sont ainsi la première page de la politique que nous allons écrire pour la mobilité de demain. Je compte sur chacun pour y contribuer ».*

Des alternatives à la mobilité peuvent être parfois très coûteuses. Cependant, la communauté de communes Cœur de Garonne peut prévoir dans son plan d'action de développer des partenariats et encourager des initiatives locales. A travers plusieurs exemples nous allons découvrir des initiatives locales qui se sont lancées sur le territoire ou les territoires voisins.

A. L'association vélo 107, à Carbonne :

L'association a comme devise : *« Une promo si tu fais tes courses à vélo »*. En effet, des partenariats ont été créés avec quatre commerçants de la commune de Carbonne, afin de favoriser et promouvoir les déplacements à vélo tout en encourageant un nouveau lien entre commerçants et clients basé sur une prise de conscience environnementale. Mais également trouver des alternatives aux stationnements des véhicules en centre-ville.

Cette initiative, est un exemple de démarche envisageable sur les communes de Rieumes ou de Cazères.

B. La Maison pour tous à Cazères :

La maison pour tous est une association très dynamique sur la commune de Cazères. C'est une structure qui propose des activités de loisirs et des aides en lien avec l'action sociale : comme la mise en place d'un médiateur familial, des cours de français pour lutter contre l'illettrisme et des cours d'informatique pour palier la rupture numérique des personnes de tout âge. Mais c'est également, un lieu de ressources qui permet aux personnes de venir s'inscrire sur des divers évènements ou des séjours de vacances. Le président de l'association souligne : *« Le but, c'est de faire participer le plus possible les habitants, qu'ils puissent amener et porter des projets. »*

La maison pour tous intervient dans la promotion de la mobilité alternative par le biais de plusieurs actions :

- elle propose le prêt de vélos et bientôt le prêt de vélos électriques aux habitants gratuitement pour une durée variable allant d'un jour par semaine à un mois.

- Il participe à l'amélioration de la qualité de vie des habitants, en créant une offre de service : *« Ensuite nous on a beaucoup travaillé sur la mobilité, puisqu'on a un essayer d'amener au plus près des habitants ici un certain nombre d'activités parce que c'est compliquée pour certains d'aller à Toulouse ou saint Gaudens. »* Selon le président de l'association.

- Enfin, une approche de maison pour tous « mobile » est en cours de finalisation : *« Cela pourrait être une sorte de camionnette équipée d'une borne informatique, équipée selon les semaines de différents services, un médiateur, des informations sur des événements culturelle pourquoi pas. Et lister tout cela à l'intérieur et qui tournerait suivant des permanences sur les 48 communes du territoire. C'est un projet qui est en cours de finalisation et qui pourrait être opérationnel courant le deuxième semestre. »* Selon le président de l'association.

C. Les pédibus :

Le pédibus est une pratique très utilisée au Canada, en Allemagne ou encore en Italie qui consiste à faire des autobus pédestres pour accompagner les enfants à l'école. En France, ces actions de pédibus sont souvent portées par des associations socio-éducatives. On retrouve également des variantes de pédibus, en vélo-bus par exemple. Quelques actions de pédibus ont été mises en place sur le territoire, notamment sur la commune de Rieumes, mais ces actions n'ont pas fonctionné, peut-être par manque d'encadrement de la démarche par les politiques publiques.

D. Les restos du Cœur :

Afin de pallier le manque de moyens de transport et de lutter contre un isolement social, les restos du Cœur ont mis en place une initiative de navette. Un agent de la CCCG nous explique le fonctionnement : *« Cela m'a fait penser à la démarche des restos du cœur. Le jour de*

la distribution, ils parcourent le territoire pour aller chercher les bénéficiaires avec un petit bus. Ensuite, les bénéficiaires sont amenés sur place pour qu'ils réalisent le choix de leurs paniers, et qu'ils passent un petit moment là-bas et après les personnes sont ramenées chez elles. Et j'ai trouvé ça super ».

Toutes ces démarches peuvent être considérées comme originales et innovantes. Un travail plus approfondi de connaissance et de mise en réseau de ces démarches en association avec la communauté de Communes, peut-être une piste d'exploration de l'offre de mobilités alternatives au sein du territoire. Cœur de Garonne pourrait jouer le rôle de chef d'orchestre et se placer en partenaire, un soutien indispensable pour la survie de certaines de ces pratiques.



CONCLUSION INTERMÉDIAIRE

Cette troisième partie, met en avant les possibilités qui s'offrent à la 3CG pour mettre en place une nouvelle offre de mobilité durable sur son territoire et retravailler son offre de TAD existant. Le portrait que nous pouvons pu dresser sur l'avenir des mobilités en Cœur de Garonne, montre un éventail de possibilités et d'actions fortement en lien avec les questions de développement durable. Cependant, constituer un bon maillage et offrir un meilleur service de transport aux habitants reste un objectif de taille.

En effet, d'une part, la communauté de Communes Cœur de Garonne devra rester attentive au type de public qu'elle souhaite toucher lorsqu'elle réalisera sa nouvelle offre de mobilité. D'autant plus, si elle décide de reprendre le service de TAD en interne en imposant des critères de sélection pour accéder aux services.

Enfin, il est essentiel d'obtenir une organisation et une complémentarité des acteurs du territoire, afin de développer une offre de transports cohérente sur l'ensemble du territoire. Ainsi la communauté de Communes pourrait se rapprocher de certains acteurs afin de développer des partenariats, essentiels à l'amélioration de l'offre de mobilité.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La nécessité d'améliorer le service de TAD actuel et de développer de nouvelles mobilités durables est une évidence pour la communauté de communes Cœur de Garonne. Les principales causes de ce constat émanent d'une évolution des déplacements considérables dans les espaces de faible densité qui sont la traduction de nouveaux modes de vie.

L'étalement urbain et le manque d'infrastructures de transport encouragent les automobilistes dans leurs pratiques de l'autosolisme. Un manque à pallier, d'autant plus complexe et difficiles, aux seins des espaces intercommunaux vastes comme celui de Cœur de Garonne. De plus, l'autonomie, le confort, la rapidité et l'attachement à ce mode de déplacement sont d'autant plus difficiles à faire oublier. Cependant, le contexte environnemental actuel doit remettre en cause nos façons de nous déplacer.

Les collectivités territoriales sont de plus en plus impliquées dans les recherches d'amélioration pour tendre vers une mobilité durable qui prend en compte les enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Néanmoins, si le service de TAD de Cœur de Garonne est resté inchangé après sa fusion, nous avons pu voir qu'il sera primordial de prendre en compte ses points faibles pour envisager son amélioration.

Seulement, il est vrai qu'une intercommunalité qui n'a pas les moyens d'intervenir dans le développement de la mobilité, se voit donc limiter dans la réalisation d'un projet de territoire cohérent aux besoins des habitants.

Toutefois, nous avons pu montrer que certaines initiatives peuvent émaner directement des citoyens. La CCCG doit rester attentive à ses démarches d'innovations et de mobilisation citoyenne, car elle pourrait offrir des solutions alternatives intéressantes pour le développement des mobilités.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages :

Bavoux J, Beaucire F, Chapelon L et Zembri P. (2005), *Géographie des transports*, Armand colin, 231p.

Kaufmann V. (2017), *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Le savoir suisse, 115p.

Viard J. (2006), *Eloge de la mobilité*, Ed de l'aube, 205 p.

Yves J, Périgord M. (2009), *Géographie rurale, la ruralité en France*, Armand colin, 128p.

Articles :

Ascher F. (2000), « le transport à la demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines »

Bauer G., Roux J-M. (1977), « La rurbanisation ou la ville éparpillée. », *Noréis*, n°94, p.325-326.

Castex E. (2016), « Le développement du transport à la demande en France : la pérennité du TAD à l'épreuve des réformes territoriales », *Flux*, n°106, p 43-57.

Castex E., Josselin D. (2007), « Temporalités éclatées », *Espace population sociétés*, p 433-447.

Doré G., Restier M., Sadon C. (2011), « Services en milieu rural (accessibilité, organisation et gouvernance territoriale) : L'apport des PAYS. », *Pour*, n°208, p 35-42.

Dumas C. (2012), « La mobilité des personnes âgées », *Gérontologie et société*, vol. 35 / 141, p 63-76.

Huyghe M., Baptiste H., Carrière J-P. (2013), « Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine. », *développement durable et territoires*, Vol 4 n°3.

Jebeili C., (2011). « La réforme de l'intercommunalité ». *Pour*, p 49-63.

Le Breton E. (2001), « Le transport à la demande comme innovation institutionnelle », *Flux*, n° 43, p. 58-69.

Perrier-Cornet P. (2003), « Quelles perspectives pour les campagnes Françaises ? », *revue projet*, p. 42-50.

Poulot M. (2008), « Fin de 'partie' pour la géographie rurale ou nouvelles perspectives ? », *Géocarrefour*, Vol. 83/4.

Pistre P., Richard F. (2018), « Seulement 5 ou 15 % de ruraux en France métropolitaine ? Les malentendus du zonage en aires urbaines », *Géoconfluences*.

Richer C., Hasiak S., Jouve N., (2011), « Les Syndicats Mixtes de transport de la loi SRU: un outil pour la gouvernance interterritoriale des mobilités ? ». *Flux*, n°83, p-51-67.

Sauvaget A. (2007), « Le transport à la demande », *Pour*, n°193, p. 11-13.

Stébé J-M., Marchal H. (2017), « Le péri-urbain : un territoire refuge aux confins du périurbain éloigné ». *Métropolitiques*, p. 1-6.

Études et rapports :

Aragau C. (2018), « Le périurbain : un concept à l'épreuve des pratiques », *Géoconfluences*.

Centre d'analyse stratégique, (2012) « Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux », 164 p.

Certu, (2009) « les outils de la mobilité : du rural au périurbain : le transport à la demande, une pratique en extension ».

CGET, (2018) « La France après la crise : un état des lieux », 44 p.

Cordier B., (2014) « Services à la demande et transports innovants en milieu rural : de l'inventaire à la valorisation des expériences », *Cabinet ADETEC*, 289 p.

Elodie Castex, (2007) « Le Transport A la Demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation. Modélisation des caractéristiques fonctionnelles des TAD pour développer les modes flexibles de demain. » *Géographie. Université d'Avignon*, p

Hilal M., Barczak A., Tourneux F-P, Schaeffer Y., Houdart M., (2011) « Typologie des campagnes françaises et des espaces à enjeux spécifiques (littoral, montagne et DOM) », *CGET*, 81 p.

Huyghe M. (2013). « Quelles mobilités en milieu rural de faible densité ? », *Projet de recherche MOUR, Université de Tour*, 299 p.

Jebeili C., (2011). « La réforme de l'intercommunalité ». *Pour*, p 49-63.

Kaufmann V., Tabaka K., Louvet N., Guidez J-M., « Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ? », *Edition Certu*, 52p.

La revue du CGDD, (2010) « La mobilité des Français, panorama issu de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements », *Service de l'observation et des statistiques du MEDDTL*, 228 p.

Le journal communautaire (2017) « Cœur de Garonne info », numéro 0, 11p.

Le journal communautaire (2018) « Cœur de Garonne info », numéro 1, 11p.

Philippe Duprat, (2010) « En Midi-Pyrénées, la voiture est reine » Insee Midi-Pyrénées étude réalisée en partenariat avec la Dreal et la région Midi-Pyrénées, 4 p.

Sitographie :

Cabinet Seban et associés, (2015). « Décryptage de la loi NOTRe » [en ligne]. Disponible sur : <http://www.lagazettedescommunes.com/391310/decryptage-de-la-loi-notre/> (consulté le 10 juillet 2018).

Caire G. (2018) « Comment Atchoum facilite la mobilité des zones rurales ». La tribune. [en ligne]. Disponible sur : <https://marseille.la Tribune.fr/entreprises-finance/2018-06-15/comment-atchoum-facilite-la-mobilite-des-zones-rurales-782029.html> (Consulté le 15 juin 2018).

Communauté de communes du Thann Cernay « Nav'aide » [en ligne]. Disponible sur : <https://www.cc-thann-cernay.fr/> (consulté le 23 août 2018).

Dictionnaire Larousse (2018) « Rural » [en ligne]. Disponible sur : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/rural/70273?q=rural#69513> (consulté le 11 août 2018).

Dictionnaire Larousse (2018) « Périurbain » [en ligne]. Disponible sur : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/p%C3%A9riurbain/59647?q=p%C3%A9riurbain#59286> (consulté le 11 août 2018).

GART (2017) « Répartition de la compétence "transport" entre collectivités territoriales ». [en ligne]. Disponible sur <https://www.gart.org/actualite/repartition-de-competence-transport-entre-collectivites-territoriales/> (consulté le 01 août 2018).

INSEE (2017) « Population selon le sexe et l'âge quinquennal de 1968 à 2014 (1990 à 2014 pour les DOM) » [en ligne]. Disponible sur : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1893204> (consulté le 15 avril 2018).

Laratte A. (2017) « Une navette sans chauffeur circule dans le centre-ville de Toulouse » [en ligne]. Actu Toulouse. Disponible sur : https://actu.fr/occitanie/toulouse_31555/navette-circule-centre-ville-toulouse_14512817.html (consulté le 20 août 2018).

Légifrance, « Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs » [en ligne]. *Légifrance.gouv.* Disponible sur : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068730> (Consulté le 20 juillet 2018).

Métropolitiques « Marc Wiel » [en ligne]. Disponible sur : https://www.metropolitiques.eu/_Wiel-Marc_.html

Rézopouce « L'autostop au quotidien » [en ligne]. Disponible sur : <https://www.rezopouce.fr/> (consulté le 15 juin 2018)

Thual F. (2018) « Nantes : la navette électrique autonome partie pour enquiller les kilomètres d'expérimentation » [en ligne]. *La tribune*. Disponible sur : <https://www.latribune.fr/regions/pays-de-loire/nantes-la-navette-electrique-autonome-partie-pour-enquiller-les-kilometres-d-experimentation-780092.html> (Consulté le 23 août 2018).

Document d'urbanisme :

Plan de mobilité rural (2016)

SCOT Pays Sud Toulousain (2012)

TABLE DES FIGURES

- Figure 1 : du rural et de l'urbain dans le périurbain. Lecture statistique du périurbain :
- Figure 2 : typologie des campagnes françaises :
- Figure 3 : zoom sur la communauté de communes Cœur de Garonne :
- Figure 4 : comparaison des déplacements selon le mode de transport dans les pôles urbains de Toulouse, Bordeaux et Nantes (en %) :
- Figure 5 : quelques exemples de syndicats mixtes SRU en 2008 :
- Figure 6 : positionnement de la communauté de Communes Cœur de Garonne :
- Figure 7 : tableau des EPCI voisines de Cœur de Garonne :
- Figure 8 : tableau de l'évolution de la population entre 1968 et 2014 par Communautés de Communes :
- Figure 9 : compétences de la communauté de communes Cœur de Garonne :
- Figure 10 : les bassins de vie de 2012 :
- Figure 11 : les bassins de vie structurants le territoire de Cœur de Garonne et le Pays Sud Toulousain :
- Figure 12 : les déplacements domicile-travail entrant à l'échelle du Pays Sud Toulousain :
- Figure 13 : les déplacements domicile-travail sortant à l'échelle du Pays Sud Toulousain :
- Figure 14 : les déplacements domicile-travail au sein du Pays Sud Toulousain :
- Figure 15 : l'offre de transport en Cœur de Garonne :
- Figure 16 : cartes des 4 découpages de l'ex communauté de communes du Savès :
- Figure 17 : tableau récapitulatif des trajets et horaires avant la fusion :
- Figure 18 : le sexe des personnes interrogées :
- Figure 19 : représentation du nombre de personnes par foyer :
- Figure 20 : répartition de la situation professionnelle de l'échantillon :
- Figure 21 : nuage de mots des communes de provenances des habitants interrogés :
- Figure 22 : représentation des causes de déplacement :
- Figure 23 : croisement des causes de déplacement selon l'âge des personnes interrogées :
- Figure 24 : nuages de mots des destinations de 1 à 5 :
- Figure 25 : les modes de déplacements utilisés par les personnes interrogées :
- Figure 26 : les modes de transport préférés :
- Figure 27 : part des habitants de l'échantillon ayant le permis de conduire :
- Figure 28 : représentation de la possession d'un véhicule personnel :
- Figure 29 : fréquence d'utilisation de la voiture personnelle :
- Figure 30 : représentation de la connaissance du service de TAD :
- Figure 31 : prise de connaissance du service de TAD :
- Figure 32 : croisement de l'utilisation du service de TAD avec l'âge de la personne :
- Figure 33 : croisement de l'utilisation du service de TAD avec le sexe de la personne interrogée :
- Figure 34 : croisement de l'utilisation du service de TAD avec la situation professionnelle :
- Figure 35 : croisement de l'utilisation du service de TAD avec le nombre de personnes présente dans le foyer de la personne interrogée :
- Figure 36 : fréquentation du service de TAD :
- Figure 37 : intérêt des personnes interrogées pour le service de TAD :
- Figure 38 : avis sur la tarification proposée :

Figure 39 : cartes des interconnexions possibles :

Figure 40 : schéma de la démarche d'inscription à Atchoum

Figure 41 : navette autonome Toulousaine sur les allées Jules-Guesde :

Figure 42 : francky Trichet et Johanna Rolland lors de l'inauguration de la navette électrique et autonome de Nantes City Lab :

TABLE DES ANNEXES

Annexe n°1 : Plaquette d'information En Route SIMONE

Annexe n°2 : Questionnaire papier

Annexe n°3 : Questionnaire en ligne

Annexe n°1 : Plaquette d'information En Route SIMONE

SERVICE INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ EN NAVETTE ECO-RESPONSABLE

Simone, QU'EST CE QUE C'EST ?

- ✿ Un **service intercommunal** de transport à la demande **POUR TOUS!**
- ✿ Une **solution sur mesure** qui s'adapte à mes envies de mobilité
- ✿ Un **moyen économique et pratique** de me déplacer pour :
 - Faire mes courses
 - Effectuer mes démarches administratives
 - Rendre visite à mes proches
 - Me cultiver et me divertir...... et bien d'autres choses encore !

COMMENT ME DEPLACER AVEC *Simone* ?

- 1 Je **planifie mon trajet** en fonction des offres proposées
- 2 J'**appelle le transporteur** pour réserver mon trajet
- 3 *Simone* **vient me chercher** à l'heure prévue et m'amène à ma destination
- 4 Quelques heures plus tard, *Simone* **me ramène chez moi**

COMBIEN CÔUTE UN ALLER-RETOUR AVEC *Simone* ?

2€ ... et c'est TOUT !

EN ROUTE!
Simone!

SERVICE INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ EN NAVETTE ECO-RESPONSABLE

Ce service est réalisé sous la responsabilité de :



COMMUNAUTÉ
DE COMMUNES
COEUR DE GARONNE
POLE DEVELOPPEMENT
TERRITORIAL

Nous contacter :
d.territorial@cc-coeurdegaronne.fr
05 61 98 27 72

EN PARTENARIAT AVEC :



EN ROUTE!
Simone!



SERVICE INTERCOMMUNAL DE MOBILITÉ
EN NAVETTE ECO-RESPONSABLE

En Route Simone!

AVEC
LA COMMUNAUTE
DE COMMUNES
COEUR DE
GARONNE

DESTINATIONS PROPOSEES POUR LE: SECTEUR 1

RIEUMES (CENTRE VILLE)
JEUDI MATIN (Horaires flexibles)

 **VOYAGES DUCLOS**
05 62 07 08 01

SECTEUR 2

RIEUMES (CENTRE VILLE)
JEUDI MATIN (Horaires flexibles)

 **TRANSPORTS
LAFFORGUE**
05 61 98 52 04

SECTEUR 3

LE FOUSSERET (CENTRE VILLE)
MERCREDI MATIN (horaires flexibles)

 **TRANSPORTS LAFFORGUE**
05 61 98 52 04

SECTEUR 4

MARTRES-TOLOSANE (CENTRE VILLE)
MARDI MATIN : Aller 9h30 / Retour 12h00

BOUSSENS (CENTRE VILLE)
MERCREDI MATIN : Aller 9h30 / Retour 12h00

BOUSSENS (GARE)
MERCREDI : Aller 9h30 / Retour 17h50

CAZERES (CENTRE VILLE)
SAMEDI MATIN : Aller 9h30 / Retour 12h00

CAZERES (CINEMA)
SAMEDI SOIR : Aller 17h30 / Retour 20h00

 **CERT MIDI-PYRENEES**
05 61 98 82 39





Communauté de Communes Cœur de Garonne

INFORMATION

La Communauté de Communes Cœur de Garonne a le plaisir de vous présenter son service de **Transport A la Demande « En Route SIMONE ! »** (Service Intercommunal de **MO**bilité en **Navette Eco-responsable**).

Vous trouverez ci-joint à ce courrier le dépliant vous présentant le fonctionnement de ce service et toutes les destinations possibles sur l'ensemble du territoire Cœur de Garonne.

Par ailleurs, afin de s'assurer de la pertinence des solutions de mobilité qui vous sont proposées, la Communauté de Communes souhaite recueillir votre avis, mieux connaître vos pratiques de mobilité et recenser vos besoins dans ce domaine.

Nous vous transmettons à cet effet un **questionnaire** de 2 pages recto/verso, à nous retourner avant le **23 mai 2018** ; celui-ci ne vous prendra que **quelques minutes** pour le remplir. **Toutes vos réponses resteront confidentielles et anonymes.**

Si vous êtes intéressé pour aller au-delà et nous faire part de vos expériences personnelles au cours d'un entretien, nous vous invitons à transmettre vos coordonnées en **page 4 du questionnaire**.

Pour plus d'informations ou pour toute question de votre part, n'hésitez pas à prendre contact avec la stagiaire affectée à la réalisation de cette enquête :

Eléa BARBA

Pôle Développement Territorial - Cazères
d.territorial@cc-coeurdegaronne.fr
05 61 98 27 72

Merci de votre participation



La Communauté de Communes
Cœur de Garonne vous présente
son nouveau Transport À la
Demande (TAD)



Le Transport À la Demande (TAD)
c'est quoi ?



- Un service de mobilité qui vient me chercher chez moi et qui m'amène à la destination proposée
- Le service fonctionne uniquement sur réservation
- Il est accessible à **TOUS** !
- Un aller-retour coûte 2€

Nous avons besoin
de votre avis !

Enquête mobilité

Et si vous nous parliez de vos besoins de mobilité ?

1. Quelles sont les principales raisons qui vous amènent à vous déplacer ?

- ☐ Pour ma santé (rendez-vous médicaux)
- ☐ Pour ma famille / Amis
- ☐ Pour mes loisirs
- ☐ Pour mon travail / pour mes études
- ☐ Pour mes courses / achats
- ☐ Pour mes démarches administratives
- ☐ Autres :

2. Vers quelles communes vous déplacez-vous le plus souvent ?

- Destination 1 :
- Destination 2 :
- Destination 3 :
- Destination 4 :
- Destination 5 :

3. Quels sont les modes de déplacements que vous êtes amenés à utiliser régulièrement ?

Cochez au maximum 4 réponses

Classer les modes de transports par ordre de préférence en attribuant un numéro de 1 à 4.
(Exemple : 1 = Mon mode de transport préféré)

- ☐ Marche à pied
- ☐ Vélo
- ☐ Véhicule 2 roues motorisé (moto, scooter...)
- ☐ Voiture individuelle
- ☐ Voiture individuelle sans permis
- ☐ Transport à la demande (TAD)
- ☐ Bus
- ☐ Train
- ☐ Taxis / VSL / Ambulance
- ☐ Covoiturage
- ☐ Autres :

4. Avez-vous le permis de conduire ? ☐ Oui ☐ Non

5. Possédez-vous un véhicule personnel ? ☐ Oui ☐ Non

SI OUI : utilisez-vous votre véhicule personnel ?

- ☐ Oui, tous les jours
- ☐ Oui, au minimum 1 fois par semaine
- ☐ Oui, mais très rarement (environ une fois par mois)

☐ Non, je n'utilise plus ma voiture : pourquoi ?

1

Le Transport À la Demande (TAD) ça vous parle ?

6. Savez-vous en quoi consiste le Transport À la Demande (TAD) ?

☐ Oui ☐ Non

7. Connaissez-vous le Transport À la Demande de la Communauté de Communes Cœur de Garonne ?

☐ Oui ☐ Non

SI OUI : comment avez-vous pris connaissance du service ?

Par le biais :

- ☐ D'un ami/connaissance/membre de ma famille
- ☐ De ma mairie
- ☐ D'un élu local
- ☐ Des agents de la communauté de communes Cœur de Garonne
- ☐ D'internet
- ☐ D'une plaquette d'information
- ☐ Autres :

8. Utilisez-vous le service de Transport À la Demande ?

☐ Oui ☐ Non

SI OUI : quel(s) sont les trajets que vous utilisez ?

Trajet vers :

- ☐ Le centre-ville de Rieumes le jeudi matin
- ☐ Le centre-ville du Fousseret le mercredi matin
- ☐ Le centre-ville de Martres Tolosane le mardi matin
- ☐ La gare de Boussens le mercredi matin
- ☐ Le centre-ville de Cazères le samedi matin
- ☐ Le cinéma de Cazères le samedi après-midi

À quelle fréquence utilisez-vous le TAD ?

- ☐ Quelques fois par an
- ☐ 1 fois par mois
- ☐ 1 fois par semaine
- ☐ Plusieurs fois par semaine
- ☐ Autres :

☐ Je l'ai déjà utilisé(e) mais je ne l'utilise plus, pourquoi ?

SI NON : seriez-vous intéressé par le TAD ?

☐ Oui

☐ Non

Pouvez-vous nous dire pourquoi ?

9. Un aller-retour en TAD coûte 2€ ; est-ce que ce service vous semble onéreux ? ☐ Oui ☐ Non

2

Une idée, des remarques c'est le moment de tout nous dire !

10. Avez-vous des remarques à faire sur le TAD
(nouvelles destinations, nouveaux horaires, etc...)

11. Avez-vous des idées de mode de déplacement
que vous voudriez voir apparaître sur le territoire ?

Mieux vous connaître !

11. Vous êtes ?

☐ Un homme

☐ Une femme

12. Dans quelle commune habitez-vous ?

.....

13. Quelle est votre situation socio-
professionnelle ?

☐ Retraité(e)

☐ Etudiant(e)

☐ Demandeurs d'emplois

☐ Actif (ve)

☐ Autres :

14. Quel âge avez-vous ?

.....

15. De combien de personne(s) se
compose votre foyer ?

1 2 3 4 5 + de 5

(Entourer la bonne réponse)

3

On reste en contact ?

Si vous le souhaitez, vous pouvez nous laisser vos coordonnées et nous vous recontacterons pour un éventuel entretien afin d'échanger avec vous sur vos besoins en mobilité et connaître vos attentes vis-à-vis de ces problématiques.

Nom :

Téléphone :

Prénom :

Mail :

Merci de votre participation

Questionnaire à remettre à votre **livreur de repas** ou à la **Communauté de Communes** :

Pôle Administration générale :

12, Rue Notre Dame –
31370 RIEUMES

Pôle Services à la Population :

2, Rue de la Tour –
31430 LE FOUSSERET

Pôle Environnement :

Rue des Ecoles –
31430 LE FOUSSERET

Pôle Développement Territorial
et Services à la Personne :

31 Promenade du Campet –
31220 CAZERES-SUR-GARONNE

Ou par **mail** à l'adresse : d.territorial@cc-coeurdegaronne.fr



Pour plus d'informations, contactez-le : 05 61 98 27 72 / d.territorial@cc-coeurdegaronne.fr

Annexe n°3 : Questionnaire en ligne



Enquête mobilité :

Afin de s'assurer de la pertinence des solutions de mobilité qui vous sont proposées, la Communauté de Communes Cœur de Garonne souhaite recueillir votre avis, mieux connaître vos pratiques de mobilité et recenser vos besoins dans ce domaine.

Ce questionnaire ne vous prendra que quelques minutes à remplir.

Toutes vos réponses resteront confidentielles et anonymes.

Pour plus d'informations ou pour toute question de votre part, n'hésitez pas à prendre contact avec la stagiaire affectée à la réalisation de cette enquête :

Éléa Barba - Pôle Développement Territorial - Cazères -
d.territorial@cc-coeurdegaronne.fr
05.61.98.27.72

Projet 13 - 2019



Et si vous nous parliez de vos besoins en mobilité ?

Quelles sont les principales raisons qui vous amènent à vous déplacer ?

- ☐ Pour ma santé (rendez-vous médicaux)
- ☐ Pour ma famille / Amis
- ☐ Pour mes loisirs
- ☐ Pour mes travaux / mes études
- ☐ Pour mes courses / achats
- ☐ Pour mes démarches administratives
- ☐ Autres

Vers quelles communes vous déplacez-vous le plus souvent ?

Destination 1 :

Destination 2 :

Destination 3 :

Destination 4 :

Destination 5 :

Quels sont les modes de déplacements que vous êtes amenés à utiliser régulièrement ?

- ☐ Marche à pied
- ☐ Vélo
- ☐ Véhicule 2 roues motorisé
- ☐ Voiture individuelle
- ☐ Voiture individuelle sans permis
- ☐ Transport à la demande
- ☐ Bus
- ☐ Train
- ☐ Taxi / VSL / Ambulance
- ☐ Covoiturage
- ☐ Autres

Le Transport A la Demande (TAD), ça vous parle ?

La Communauté de Communes Cœur de Garonne a le plaisir de vous présenter son service de **Transport A la Demande « En Route SIMONE ! »** (Service Intercommunal de Mobilité en Navette Eco-responsable).

Vous trouverez ci-dessous le lien pour accéder au dépliant vous présentant le fonctionnement de ce service et toutes les destinations possibles sur l'ensemble du territoire Cœur de Garonne :

<http://www.cc-coeurdegaronne.fr/transport-a-la-demande-tad/>

Savez-vous en quoi consiste le Transport A la Demande ?

☐ Oui

☐ Non

Connaissez-vous auparavant le Transport à la Demande de la Communauté de Communes Cœur de Garonne ?

☐ Oui

☐ Non

RÉSUMÉ

Aujourd'hui, la question de la mobilité apparaît comme un point central dans les projets de développement des territoires. De nouvelles attentes économiques, sociales ou encore environnementales amènent les collectivités territoriales à s'interroger sur la question de la mobilité. Le transport à la demande est un service de mobilité aux multiples facettes. En plus d'être un système de transport à part entière, il peut prendre des allures complètement différentes d'un territoire à un autre. À travers l'étude du système des mobilités mises en place en Cœur de Garonne, ce travail tente de repérer des enjeux et suggère quelques axes de réflexions qui permettraient d'une part, l'évolution de ce type de service et d'autre part, le développement de mobilité alternative.

MOTS-CLÉS

Transport à la demande, mobilité durable, espaces périurbains, espaces ruraux, intercommunalité.