

SYNDICAT MIXTE DES COTEAUX DU SAVES

COMPTE RENDU

ATELIER N°4 DU DOG : DEPLACEMENTS

Réunion du 17/12/2008 à 14 heures, à MONFERRAN SAVES.

Objet : Les mobilités et les modes de déplacement.

Atelier animé par Mmes Jacqueline BERTAÏNA et Françoise MAUXION du Réseau PARCOURIR.

Compte rendu de l'atelier rédigé par Christel DANDIEU et Jacqueline BERTAÏNA.

29 personnes présentes dont 18 élus :

- PAUL Gérard, Maire de Lias, Président de la C.C. des Coteaux de Gascogne et du Syndicat Mixte des Coteaux du Savès
- BAYLAC Jean-Louis, Maire de MONFERRAN SAVES
- LOUBENS Pierre, Adjoint Mairie d'AURADE
- LONGO Gaëtan, Maire de CLERMONT SAVES
- LE CLECH' Loïc, Mairie de BEAUPUY
- DUPOUX Sabine, Mairie de BEAUPUY
- D'ALBIS Henri, Adjoint Mairie de RAZENGUES
- FUENTES Michel, Maire de FONTENILLES
- PELLEGRINO Michèle, Mairie de SEGOUFIELLE
- DUCARROUGE Christine, Mairie de L'ISLE JOURDAIN
- FAGES Esther, Adjointe Mairie de L'ISLE JOURDAIN
- ARAM Gérard, Adjoint Mairie de MARESTAING
- HEINIGER Roger, Maire de PUJAUDRAN
- MATHARAN Alain, Adjoint Mairie de PUJAUDRAN
- ARIES Eric, Adjoint Mairie de FREGOUVILLE
- GUILLEY Robert, Adjoint Mairie de LIAS
- CASPAR Philippe, Mairie de LIAS
- TERRASSON Pascale, Mairie d'ENDOUFIELLE
- FARRE Bernard, Chef du Service Transports, Conseil Général du Gers
- LEGRAND Sophie, Chargée de mission Urbanisme, Conseil Général du Gers
- VALLE -LAURENT Maud, Chargée d'études Ruralité, Chambre d'Agriculture du Gers
- THOURET Caroline, Chargée de mission DD à l'ARPE
- CAZAUX Olivier, Service Urbanisme, DDE du Gers
- SAINT SUPERY Alain, Géomètre-Expert à L'Isle Jourdain
- CAMPECH Estelle, SEBA SUD-OUEST (en charge du PDU de l'Isle Jourdain)
- KLYZ Pascal, Directeur du développement, Direction Régionale SNCF
- ALENDIA Frédéric, Chargée d'études, ATD 31
- DANDIEU Christel, Directrice C.C. des Coteaux de Gascogne
- MARQUIE Eric, Directeur C.C. de la Save Lisloise

9 personnes excusées :

- M. MALVY, Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées
- Mme SAFFORES, Conseil Régional Midi-Pyrénées
- M. MARTIN, Président du Conseil Général du Gers
- M. DOLIGE, Président de la CCI du Gers
- M. TOURNE, Maire de L'Isle Jourdain et Président de la C.C. de la Save Lisloise

- M. DUFFRECHOU, Mairie de L'Isle Jourdain
- M. BOUCHERIE, Pays Portes de Gascogne
- Mme TATRY, ADEME
- M. CROCHERIE, Directeur Régional et Départemental de l'Équipement

1) Introduction

Tout d'abord, Mesdames BERTAÏNA et MAUXION informent les personnes présentes qu'une page consacrée au SCOT est maintenant en ligne sur le site internet de la C.C. de la Save Lisloise, à l'adresse suivante : www.ccsl-du-gers.com .

Sont disponibles au téléchargement :

- Le Diagnostic du SCOT
- Le PADD
- Le diagnostic agricole réalisé par la Chambre d'Agriculture du Gers
- L'Étude préalable à la mise en place d'un Agenda 21 réalisée par l'École d'Ingénieurs de Purpan
- Les lettres d'information du SCOT
- Les comptes-rendus des ateliers de travail

Prochainement, l'État Initial de l'Environnement sera également disponible. Auparavant, il sera envoyé aux élus pour validation. Les remarques éventuelles devront remonter début 2009 afin de pouvoir rapidement transmettre ce document aux différents partenaires, et notamment à la DIREN qui attend ce document.

Ensuite, Mesdames BERTAÏNA et MAUXION rappellent l'objectif 5 du PADD retenu par les élus du syndicat du Scot des Coteaux de Savès, c'est-à-dire « promouvoir une mobilité durable » :

✓ **Une politique d'urbanisme qui prenne en compte les déplacements**

5-1 Localiser les plus importantes extensions urbaines en corrélation avec une accessibilité en transports en commun (train et bus urbains)

5-2 Limiter les déplacements en voiture dans les bourgs par une organisation urbaine adaptée

5-3 Organiser le stationnement dans les cœurs de village ancien et dans les extensions de village

5-4 Travailler à une hiérarchie du réseau routier intercommunal et à une adaptation de celui-ci aux nouveaux trafics

5-5 Tenir compte des nuisances du trafic dans les aménagements futurs

✓ **Le développement des transports en commun sur le territoire**

Partenariat avec les autorités organisatrices de transport : Conseil Régional et Conseil Général

1) Le Développement des transports en commun sur le territoire

M. LONGO fait remarquer que depuis la validation du PADD, en février 2008, les gros problèmes de stationnement autour de la gare de L'Isle Jourdain sont toujours présents alors que sur Mérenvielle, il y a un grand parking disponible.

Les cadencements n'ont pas évolué. De même, la possibilité d'une halte du TER à l'ancienne gare de Monferran-Savès n'a pas été rediscutée avec le Conseil Régional, la SNCF et Réseaux Ferrés de France (RFF).

Mme FAGES dit qu'il y a tout de même une amélioration au niveau de l'acheminement jusqu'à la gare de L'Isle Jourdain, puisque une navette cadencée a été mise en place depuis Mauvezin –Cologne. Il faudrait juste faire une excellente communication pour favoriser son utilisation.

Dans le plan de circulation en cours de réalisation sur L'Isle Jourdain, il est constaté que le trafic à l'origine des problèmes de stationnement peut se décliner ainsi :

- 1/3 de transit
- 1/3 de trafic de proximité (1 à 1,5 km)
- 1/3 des communes alentour

Pour résoudre ce problème, il faudrait une utilisation moindre de la voiture. Il sera d'ailleurs nécessaire de requalifier certaines rues de L'Isle Jourdain. Il est nécessaire d'avoir une réflexion globale.

M. LONGO, lui, ne voit aucune amélioration : les problèmes autour de la gare de L'Isle Jourdain se sont accentués car, depuis que le Conseil Général du Gers, a mis en place cette navette en bus, son stationnement a pris des places de parking voitures. Pourtant, le train est largement utilisé et les gens sont debout dans les rames.

M. PAUL propose d'entamer une négociation pour acquérir les terrains situés autour de la gare de L'Isle Jourdain et qui appartiennent à RFF. Malheureusement, ce n'est pas dans leur politique de vendre à l'euro symbolique.

M. PAUL rappelle que la gare de L'Isle Jourdain intéresse les habitants de plusieurs cantons et que ce n'est pas à la commune de L'Isle Jourdain, seule, de répondre à cette demande. S'il y avait de gros investissements à faire, toutes les communes concernées devraient participer.

Mme PELLEGRINO pense que le parking de Mérenvielle est une réelle opportunité. Si les arrêts étaient aussi cadencés qu'à L'Isle Jourdain, les gens de Ségoufielle iraient volontiers. D'autant plus que le Maire de Mérenvielle est prêt à réaliser les travaux de stationnement pour 150 places, selon M. LONGO. « Qu'attendons-nous ? »

M. KLYZ de la Direction Régionale de la SNCF est directement interpellé. Il rappelle que sur la problématique de la desserte, c'est le Conseil Régional qui est l'autorité décisionnaire. En ce qui concerne la problématique des parkings, les services régionaux de la SNCF ont pris contact avec la Mairie de L'Isle Jourdain, en mai dernier. Le Conseil Régional est également conscient de ce problème.

« Nous travaillons sur des solutions et L'Isle Jourdain a bien été identifiée ». Il serait opportun que les élus reprennent contact.

Des solutions ont été trouvées ailleurs, par exemple sur la gare de Longages-Noé, par le biais des contrats de Pays.

Mme BERTAÏNA parle de l'exemple de Grisolles, au Nord de Toulouse, qui a racheté le bâtiment et le parking de l'ancienne gare ainsi que ses abords pour l'agrandir.

La Région demande une étude plus globale, qui associe l'aménagement des parkings autour des gares à un engagement des collectivités concernées (niveau intercommunal) dans une offre alternative à la voiture, avec la mise en place d'un plan territorial des transports. Ceci permettrait de trouver une solution globale aux problèmes de stationnement et pas seulement d'agrandir le parking existant.

La Région ne finance plus les parkings s'il n'y a pas, au préalable, d'étude globale sur la problématique. Il y a donc urgence à ce que les différents interlocuteurs (Région, Communautés de communes, Syndicat Mixte du SCOT, RFF, SNCF) se rencontrent afin de s'orienter vers une proposition concrète.

M. BAYLAC demande des précisions sur le rôle exact de la SNCF dans la prise de décision du Conseil Régional, au niveau de la desserte, et notamment sur la demande d'un nouvel arrêt à Monferran-Savès.

M. KLYZ : « Effectivement, la SNCF devra donner un avis technique sur cet arrêt supplémentaire car cela aura des conséquences, notamment sur les horaires et les coûts ». Un arrêt de plus peut engendrer un train de moins par jour, car cela décale l'arrivée à AUCH et à TOULOUSE. Ce n'est d'ailleurs pas forcément compatible avec l'ensemble des horaires. Un arrêt de plus c'est aussi un transport plus cher car RFF fait payer chaque arrêt. Par contre, c'est bien le Conseil Régional qui décidera. De même, c'est lui qui déclenchera la demande d'études ou d'expertises complémentaires, autant sur l'aménagement de parkings multimodaux que sur la nouvelle halte potentielle. Il confirme qu'à ce jour, il n'y a aucun blocage, que différents montages sont possibles, que la balle est dans le camp des collectivités.

M. PAUL pense que les voies ferrées étant neuves, la vitesse des trains pourra augmenter.

M. LONGO pense qu'il y a également un problème au niveau du nombre de wagons mis en service aux heures de pointe. Par exemple, chaque soir à 17H27, à Toulouse, les voitures sont bondées.

M. SAINT SUPERY s'interroge sur les déplacements intra-territoriaux. Y a-t-il une réflexion sur ces éléments ? Comment pourra-t-on équilibrer le territoire si on ne résout pas ce problème et comment pourra-t-on diminuer le nombre de véhicules ? Y a-t-il des réflexions au niveau du Conseil Général du Gers ?

M. PAUL informe justement les élus présents qu'une réunion est prévue le 27 janvier prochain, en présence de l'ADEME, du Conseil Régional, du Conseil Général et des élus locaux concernés pour discuter des maillages à constituer autour des différentes gares existantes et potentielles.

M. FARRE du Conseil Général du Gers tente tout d'abord de resituer les choses en matière de transport :

- D'une part, Il y a les autorités organisatrices : Le Conseil Régional pour le TER et les transports interdépartementaux routiers (10 lignes) et le Conseil Général du Gers pour les transports routiers départementaux (3 lignes). La ligne Mauvezin – Cologne – L'Isle Jourdain a une triple rotation quotidienne dont la fréquence correspond aux horaires de la SNCF.

- D'autre part, il y a le Transport à la Demande (TAD), dont la compétence est déléguée aux communes et communautés de communes.

Il existe une dizaine de TAD dans le Gers, dont un sur Mauvezin qui fonctionne, et un sur la C.C. des Coteaux de Gimone prochainement. Sont déterminés les jours de fonctionnement, les horaires et les origines-destinations. Il y a des contraintes d'organisation, donc les usagers doivent appeler la veille pour pouvoir en bénéficier : ce ne sont pas des taxis ! La plupart du temps, ce transport fonctionne notamment les jours de marché.

Le fonctionnement de ce service est co-financé par le Conseil Général (35%), le Conseil Régional (30 à 45 % en fonction de certains critères) et l'usager (environ 15%). La quote-part prise en charge par la collectivité se situe entre 10 et 20 % du coût total de fonctionnement.

Concernant la nouvelle ligne de bus Mauvezin-Cologne-L'Isle Jourdain, le souci actuel concerne le cadencement et les horaires. Le Conseil Général a voulu prioriser la desserte avec, à chaque fois, un train qui part.

En termes de communication, un dépliant a été envoyé à tous les habitants des cantons de Cologne et Mauvezin, des articles sont parus dans la presse et des réunions ont été organisées dans les mairies.

Aujourd'hui, cette ligne est une grande déception car le démarrage est extrêmement difficile. Parfois, le bus est vide. Cette ligne est expérimentale et a été mise en place pour un an. Du succès de cette ligne dépendra la réalisation d'autres lignes. Le Conseil Général risque de ne pas s'engager plus avant en cas d'insuccès. Le coût est très élevé, de l'ordre de 75 000 € par an (45 000 € même si le bus est plein). Le prix pour les passagers est unique : 1.5 €.

Mme DUPOUX demande si les besoins étaient réels. Ne sont-ils pas plus présents sur le territoire du SCOT ?

M. FARRE rappelle que cette ligne comporte des arrêts sur Saint Cricq, Monbrun, Guillamou. Tous les atouts ont été recherchés pour que la ligne fonctionne. Même les arrêts sont à proximité de parkings et bien signalisés.

M. MARQUIE revient sur un aspect plus général en rappelant qu'il y a un an, la première réunion du SCOT sur les transports (à Fontenilles) avait très peu mobilisé d'élus. Aujourd'hui, ils sont nombreux et cela prouve tout l'intérêt de cette question. Est-ce que le Syndicat Mixte du SCOT ne pourrait pas appuyer la commune de L'Isle Jourdain dans ses actions ? « Nous avons tous notre part de responsabilités dans le piétinement de l'action ».

Mme FAGES rappelle que les salariés de Proxim Services pourraient être aiguillés, pour leur aide aux familles, sur celles qui habitent à proximité de la nouvelle ligne de bus Mauvezin-Cologne-L'Isle Jourdain. Ainsi elles pourraient s'y rendre en bus. Il ne faut pas oublier les personnes qui ont peu de revenus et dont les transports collectifs constituent une opportunité.

M. MARQUIE note le cas de lignes de bus dans les Pyrénées Orientales qui ont pleinement fonctionné à compter du jour de leur gratuité : « Depuis sa gratuité, le bus est plein ».

M. FARRE rappelle l'effort déjà considérable du Conseil Général du Gers pour assurer la gratuité des transports scolaires (11 millions d'euros pour 300 circuits). La gratuité existe aussi pour les titulaires de la carte Passeport (sans emplois, bénéficiaires du RSA). On pourrait peut-être envisager un tarif unique sur l'ensemble des lignes du Gers, tendance actuelle dans une majorité de départements.

Mme BERTAÏNA rappelle d'ailleurs le débat qu'il y avait eu au sujet des bus scolaires : gratuité mais sous-utilisation.

M. PAUL rappelle le cas de Lias où le bus scolaire part plein le matin mais ne repart qu'à 25% de remplissage le soir, car les enfants sont la plupart du temps récupérés en voiture. C'est la même chose avec la navette d'EADS qui passe à Pujaudran. Cette dernière n'a vu sa fréquentation augmenter qu'au plus fort de la hausse du prix des carburants. C'est donc un réel changement des mentalités qui est nécessaire avant tout.

Mme BERTAÏNA : Qu'en est-il de Fontenilles ?

M. FUENTES parle de la navette qui part sur les gares de Colomiers et de Muret. Elle est très peu utilisée. Il existe également un bus Arc en Ciel depuis la gare Matabiau.

M. ALENDA de l'ATD 31 informe l'assemblée de la révision en cours du Schéma Départemental des Transports en Commun. Le diagnostic a été fait. Courant 2009, une complète réorganisation sera réalisée.

Ils connaissent également des problèmes pour capter les actifs sur leurs lignes. Une ligne test a été mise en place (Villemur – Fronton – Castelnau d'Estrètefonds – Toulouse-access métro) pour vérifier si cela peut être reproduit sur d'autres territoires non desservis par la SNCF. C'est très coûteux donc il faut qu'il y ait une bonne fréquentation.

Il existe également des navettes vers les gares mais beaucoup de problèmes (de retards notamment) par rapport à l'organisation avec les TER.

M. HEINIGER fait part de son initiative concernant la mise en place d'un transport à la demande. Il s'est rapproché de la commune de SAMATAN qui a réalisé une enquête sur les besoins de la population en matière de déplacements (porte à porte).

Tous les maires du canton seront contactés début 2009 afin d'améliorer le questionnaire et faire partie du comité de pilotage.

Mr PAUL souligne l'utilité d'une telle enquête pour mieux évaluer les besoins de la population et anticiper sur les nouvelles demandes, en particulier pour les populations captives. Aujourd'hui la solidarité est encore forte dans nos territoires mais les comportements vont évoluer avec les nouvelles populations.

M. ST SUPERY voit ici toutes les conséquences du mitage réalisé dans les années 80. D'ailleurs de nombreuses personnes âgées revendent aujourd'hui à des jeunes et prennent des T2 en ville.

L'impact des déplacements rejoint les préoccupations d'urbanisme. Même au niveau du quartier, on peut étudier tous les déplacements (vélos, piétons, desserte handicapés ...) mais dès qu'on sort de la macro-parcelle, il n'y a plus rien. Cette réflexion doit donc être globale et uniforme.

2) Une politique d'urbanisme qui prenne en compte les déplacements

Point 5-1 du PADD : Localiser les plus importantes extensions urbaines en corrélation avec une accessibilité en transports en commun (train et bus urbains)

Comment déterminer le lien entre les extensions urbaines et les transports en commun ? Cela est difficile en milieu rural.

PARCOURIR fait donc des propositions pour lancer le débat et les explique :

1. *Tout nouveau quartier d'habitat qui prévoit à terme + de 100 logements doit intégrer dans son schéma d'aménagement, la prise en compte de son accessibilité en transport collectif dans un rayon de 1 km (1/4 d'heure à pied) : bus, train, transport à la demande*
2. *Toute zone d'activités qui prévoit à terme + de 100 emplois doit intégrer dans son schéma d'aménagement, la prise en compte de son accessibilité en transport collectif dans un rayon de 1 km (1/4 d'heure à pied) : bus, train, transport à la demande*
3. *Les gares deviennent des lieux de projet → renforcer le secteur des gares : densification urbaine, parkings d'échanges, stationnements vélos sécurisés, développement de services*

M. LONGO pense qu'il faut un facteur déclenchant pour dynamiser le co-voiturage car ce n'est pas dans les mœurs.

Mme FAGES annonce que le parking de la Gabarre sert déjà de parking de co-voiturage

PARCOURIR : l'organisation de parkings de co-voiturage peut être envisagée.

M. FARRE dit que dans un gros lotissement, il est nécessaire de trouver un point central pour les transports collectifs et de bien matérialiser le point d'arrêt. C'est aussi

particulièrement important pour les lignes du TAD (transport à la demande) car les lignes sont virtuelles.

Mr CAZAUX demande combien de zones sont concernées, combien de population ?

Un débat s'instaure sur le terme de « quartier » : Qu'est ce qu'il recouvre ?

Le plus simple serait peut-être d'obliger à avoir une interrogation sur les transports en commun à chaque fois qu'il y a une programmation d'urbanisation.

M. MARQUIE se demande comment le faire dans la pratique. Jusqu'à présent, les collectivités autour de la table n'y ont jamais travaillé et n'ont pas le personnel qualifié pour mener cette réflexion. Les objectifs sont compris mais comment fait-on pour le mettre en place ? Comment s'organiser sur le territoire pour « bien » accueillir. Qui va financer les parkings de co-voiturage, le TAD ... ?

M. LOUBENS se demande comment on pourra gérer cette question par rapport à l'existant non relié.

Mme FAGES dit qu'il faut lancer une réflexion sur le territoire des proximités.

PARCOURIR : il sera peut-être nécessaire de réaliser un Plan Territorial de Déplacements.

Point 5-2 du PADD : Limiter les déplacements en voiture dans les bourgs par une organisation urbaine adaptée.

Propositions de PARCOURIR :

1. *Localiser les nouveaux quartiers au plus proche des gares, des services et des commerces pour réduire le nombre et la distance des déplacements motorisés*
2. *Pour toute ouverture de zone AU, prendre en compte son accessibilité à pied et à vélos par un schéma spécifique de déplacements doux*

Mme FAGES dit que mettre en place des déplacements doux implique parfois de requalifier certains axes et certains axes changent de statut et deviennent urbains. Cela n'est pas très évident à réaliser.

PARCOURIR : D'où l'importance de réaliser un schéma d'orientations pour chaque zone AU et de déterminer jusqu'où on va dans le contenu de cette étude. Il faut bien-sûr s'assurer de la faisabilité de ce schéma.

Il faut notamment étudier la topographie du terrain remarque M. ST SUPERY.

Point 5-3 du PADD : Organiser le stationnement dans les cœurs de village ancien et dans les extensions de village.

Propositions de PARCOURIR :

1. *Le document d'urbanisme communal doit prendre en compte l'organisation du stationnement dans le bourg ou le village*
2. *Toute opération d'aménagement en centre bourg ou village doit intégrer la prise en compte du stationnement (voitures, vélos, arrêts de bus, co-voiturage) en lien avec les équipements et espaces publics existants ou prévus (en particulier les écoles, commerces, gares)*

Point 5-4 du PADD : Travailler à une hiérarchie du réseau routier intercommunal et à une adaptation de celui-ci aux nouveaux trafics.

Propositions de PARCOURIR :

1. *Définir un maillage routier de liaisons et traverses de bourgs et villages avec un niveau d'intérêt communautaire qui prenne en compte les déplacements vélos sécurisés*
2. *Etre le partenaire local du Conseil Général pour la hiérarchisation de son réseau routier et pour les aménagements qui en découlent*

M. PAUL s'inquiète de l'étroitesse des voies départementales en rapport avec l'augmentation du trafic lourd (par exemple les RD 534 et 532). Un courrier a d'ailleurs été envoyé à la Direction des Routes du Conseil Général du Gers, concernant ce sujet préoccupant.

Mr CAZAUX rappelle qu'il faut accueillir la population là où il y a les routes et ne pas inverser la proposition !

Point 5-5 du PADD : Tenir compte des nuisances du trafic dans les aménagements futurs.

Propositions de PARCOURIR :

1. *Proposer un recul minimum de 250 m pour les constructions de logements, d'équipements scolaires, sanitaires et de santé pour éviter les merlons anti-bruit qui défigurent le paysage ou bouchent les points de vue remarquables depuis les grandes routes à gros trafic (>10 000 véhicules/jour)*
2. *Etre le partenaire local du Conseil Général pour les aménagements de ces infrastructures routières*

Sur les communes de L'Isle Jourdain, Fontenilles et Pujaudran, il y a des zones constructibles à moins de 250 m de la RN 124 dont le trafic va encore augmenter.

M. HEINIGER dit que des maisons se sont construites autour de l'échangeur. Il remarque que le bruit est aussi lié au type de revêtement.

Par rapport aux aspects environnementaux et paysagers déjà discutés dans les autres ateliers du DOG, Mme FAGES propose d'avoir un corridor paysager entre la RN 124 et les habitations.

PROCHAIN ATELIER : LES EQUIPEMENTS ET SERVICES MAJEURS

Le 21 janvier 2009 à 14h à Fontenilles