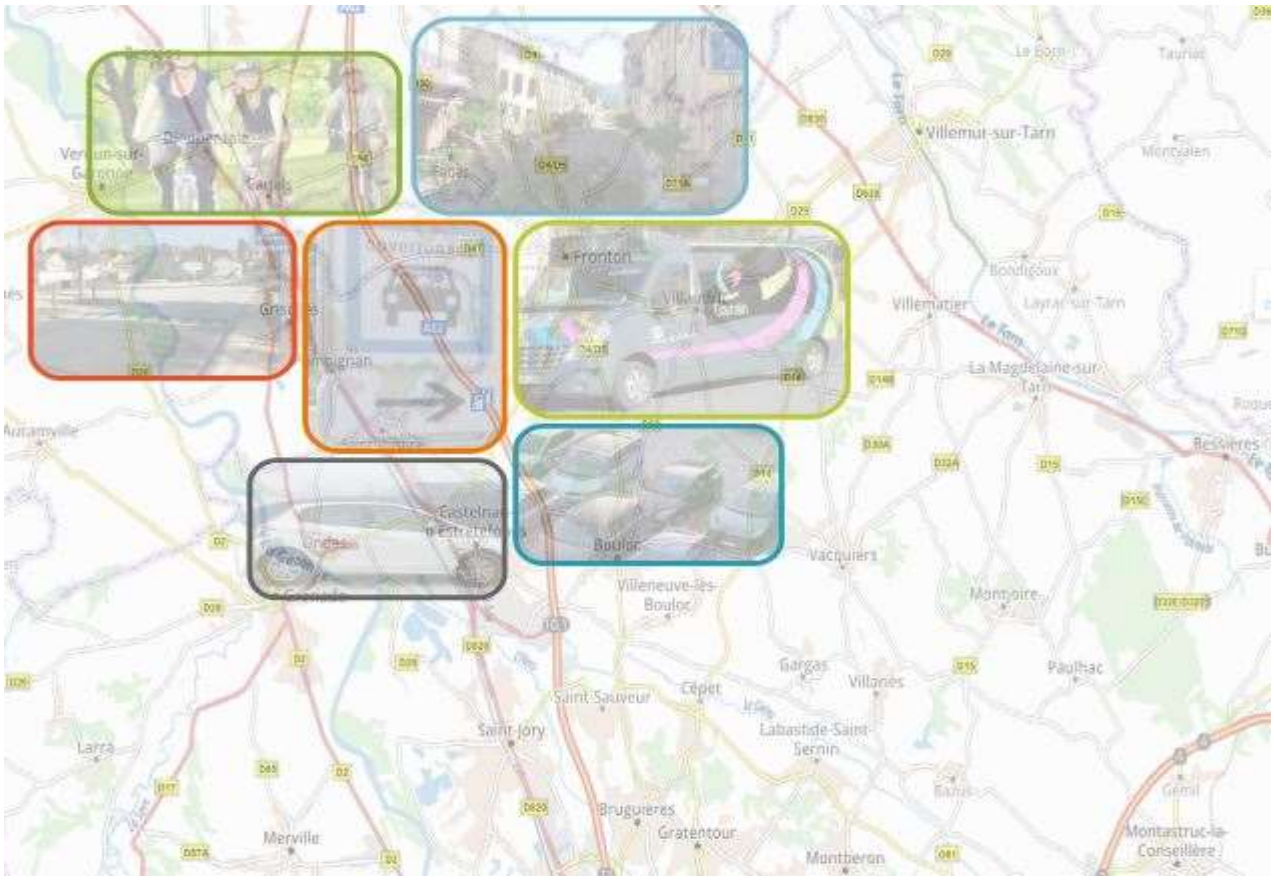
Cerema

Plan de mobilité - Diagnostic

Territoire du SCoT Nord-Toulousain

Juillet 2020



Juillet 2020

Le SCoT du Nord Toulousain

SCOT N

Métadonnées

Titre	**Plan de mobilité - Diagnostic**
Sous-titre	**Territoire du SCoT Nord-Toulousain**
Nature	
Commanditaire	Syndicat mixte SCoT Nord-Toulousain Elsa PALMIERI Syndicat mixte SCoT Nord-Toulousain16, avenue de Fontréal – Eurocentre31620 Villeneuve-Lès-Bouloc
Références client	
Réalisé par	**Cerema Sud-Ouest** Territoires Accessibilité Déplacements (TAD)
Affaire suivie par	**Julien PHILIPOT** julien.philipot@cerema.fr – 0562259360
Références Cerema	Affaire n° C19ST0120

Créé en 2006, le syndicat mixte du SCoT du Nord Toulousain souhaite poursuivre son investissement dans le domaine des déplacements et des transports en établissant un plan de mobilité rurale. Cette démarche s'inscrit notamment dans le cadre de l'élaboration des plans climats approuvés sur son territoire et du lancement de la révision du SCoT, dans lesquels le domaine des transports-déplacements était identifié comme un fort contributeur aux émissions de gaz à effet de serre. Dans cette optique, il a été demandé à la délégation de Toulouse du Cerema de l'accompagner pour identifier des actions déplacements-transports à mettre en oeuvre. L'objet de ce document est de dresser un diagnostic mobilité, étape préalable à la définition d'orientations stratégiques et d'actions.

Mots clés selon les thésaurus URBAMET et/ou ECOPLANETE

Mots clés : Developpement Durable, Ecologie, Transports, Sécurité Routière, Management de la mobilité

Occitanie, Haute-Garonne, Nord-Toulousain, Grenade, Fronton, Castelnau d'Estretefonds, Villemur sur Tarn, Garidech/Montastruc-la-Conseillère, Cadours, Daux

Droits : Ce document ne peut être reproduit en totalité ou en partie sans autorisation expresse de : Cerema / Crédits photos – illustrations : Cerema

Référence documentaire

N° ISRN	**CEREMA-DTERSO-2020-43-FR**
Conditions de diffusion	**Notice (auteurs, titre, résumé, etc.)** ☒ **diffusable** ☐ **non diffusable** **Rapport d'étude** ☐ **libre** (document téléchargeable librement) ☒ **contrôlé** (celui qui en veut communication doit en faire la demande et obtenir l'autorisation et les conditions d'usage auprès du commanditaire) ☐ **confidentiel** (document non diffusable)

Historique versions	Version(s)	Date	Commentaire
	2.1	Juillet 2020	Prise en compte des demandes de modifications du maître d'ouvrage– envoi à la maîtrise d'ouvrage
	1.2	20/05/20	Prise en compte des demandes de modifications internes – envoi à la maîtrise d'ouvrage
	1.1	22/04/20	Prise en compte des modifications, intégration parties TC et demande mobilité, et envoi pour validation interne

Validation du document

Rédacteurs	Julien PHILIPOT julien.philipot@cerema.fr	Cerema Sud-Ouest DALETT/Territoires Accessibilité Déplacements (TAD)	
	Joël M'BALLA		
Relecteur(s)	Anne GUERCI		
	Emmanuel DELAMARRE		
Validé par	Pascal SAUVAGNAC	Directeur de la délégation de Toulouse	19/05/20

Table des matières

1 - SYNTHÈSE....6

2 - ELÉMENTS DE CONTEXTE....9

2.1 - Une forte évolution démographique....11

2.1.1 - Population actuelle par communes....11

2.1.2 - Une part de jeunes plus importante qu'ailleurs....13

2.2 - Une gouvernance mobilité renouvelée....14

2.2.1 - La crise du Covid-19....14

2.2.2 - De nombreuses évolutions législatives et réglementaires récentes....15

2.2.3 - L'horizon de la prise de compétences fin mars 2021....17

2.2.4 - L'élaboration du SRADDET Occitanie....19

2.2.5 - Des projets structurants pour accompagner ces besoins de mobilité....21

2.3 - Éléments méthodologiques de la démarche....22

2.3.1 - Le plan de mobilité : une action identifiée dans le PCAET....22

2.3.2 - Une démarche parallèle aux travaux de révision du SCoT....22

2.3.3 - Une concertation de l'ensemble des acteurs concernés....22

3 - DIAGNOSTIC DE MOBILITÉ....23

3.1 - Synthèse....24

3.2 - Un territoire fortement dépendant à la voiture individuelle....25

3.2.1 - Des parts modales voiture très élevées....25

3.2.2 - Des secteurs routiers congestionnés aux heures de pointe....30

3.3 - Une dynamique d'urbanisation qui renforce cette dépendance....34

3.3.1 - Une forte croissance de déplacements....34

3.3.2 - L'absence de polarités fortes et la faible densité des polarités existantes....35

3.3.3 - Une dépendance forte aux bassins d'emploi de l'agglomération toulousaine....38

3.4 - Des solutions alternatives à la voiture solo aux impacts mesurés....47

3.4.1 - Une offre de transports collectifs relativement fourni pour un usage modéré....48

3.4.2 - Un usage modes actifs faible....70

3.4.3 - Une politique de non-déplacements en cours de structuration....79

3.5 - Des nouveaux usages prometteurs....80

3.5.1 - Covoiturage : une organisation en cours de structuration....80

3.5.2 - Autopartage : une expérimentation en cours....88

3.5.3 - Electromobilité et infrastructures de recharge....89

3.6 - Transport de marchandises....94

3.6.1 - Les ZAE du territoire....94

3.6.2 - La zone d'activités logistique d'Eurocentre....95

4 - ENJEUX IDENTIFIÉS ET SUITE DE LA DÉMARCHE....102

ANNEXES.....104
ANNEXE I : Liste des personnes et structures rencontrées.....104
ANNEXE II : Accidents par communes (2014-2016).....105
ANNEXE III : Nomenclature des entreprises.....106
ANNEXE IV : Analyse détaillée des trajets domicile-travail « extraSCoT ».....107
ANNEXE V : Analyse détaillée des tendances sur les trajets domicile-travail « extraSCoT ».....112
ANNEXE VI : Analyse détaillée des trajets domicile-travail « IntraSCoT ».....115
ANNEXE VII : Analyse détaillée des tendances sur les trajets domicile-travail « Intra SCoT ».....118
ANNEXE VIII : Typologie des déplacements internes et externes au SCoT.....123
ANNEXE IX : Analyse détaillée des transports collectifs routiers.....127
ANNEXE X : Analyse détaillée des transports collectifs ferroviaires.....132
ANNEXE XI : Analyse détaillée de l'intermodalité sur le SCoT NT.....136
ANNEXE XII : Glossaire.....145

1 - Synthèse

Créé en 2006, le syndicat mixte du SCoT du Nord Toulousain souhaite poursuivre son investissement dans le domaine des déplacements et des transports en établissant un plan de mobilité rurale. Cette démarche s'inscrit notamment dans le cadre de l'élaboration de son plan climat et du lancement de la révision du schéma de cohérence territoriale, dans lesquels le domaine des transports était identifié comme un fort contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (74,7 % des émissions d'oxydes d'azote estimés du territoire selon l'ATMO Occitanie). D'autre part, le sentiment d'une nette dégradation des temps de parcours des migrations pendulaires en lien avec l'agglomération Toulousaine a été exprimé au cours de plusieurs ateliers et réunions avec des élus et des techniciens.

Dans cette optique, il a été demandé à la délégation de Toulouse du Cerema de l'accompagner pour identifier des actions déplacements-transports. L'objet de ce document est de dresser un diagnostic mobilité. Celui-ci a été réalisé de septembre 2019 à février 2020. A noter que les éléments prévisionnels de calendrier de la démarche ont été décidés avant les évènements liés à l'épidémie du covid-19 et devront être réévalués.

Les éléments quantitatifs sont issus de l'enquête déplacements menée en 2013 sur l'agglomération toulousaine, complétée par des données Insee ou provenant d'autres sources (Conseil Régional Occitanie, Conseil Départemental de Haute-Garonne, etc.). Les éléments qualitatifs ont été produits lors de visites sur le terrain ainsi que lors de rencontres et d'entretiens avec les élus et techniciens des collectivités (particulièrement ceux des quatre communautés de communes membres du SCoT) et des services de l'État. Ces rencontres ont permis de présenter la réflexion portant sur le plan de mobilité et de recueillir les perceptions et attentes des participants en matière de déplacement.

Un territoire fortement dépendant à la voiture individuelle

Ce territoire, influencé par 2 aires urbaines à proximité (Montauban et Toulouse) a vu ces dernières décennies un fort accroissement de la population. La population, estimée à près de 100 000 habitants aujourd'hui, a crû ces dernières années d'environ 1 500 habitants supplémentaires par an, ce qui induit environ 7 500 déplacements quotidiens supplémentaires à absorber chaque année.

Les résultats des dernières données INSEE disponibles et de l'enquête ménage déplacements réalisée en 2013 (qui concerne seulement une partie du territoire du SCoT) indiquent que 88 % des déplacements domicile-travail et 79 % des déplacements tous motifs se font en voiture.

Le trafic routier est logiquement de plus en plus important avec des perspectives de renforcement. Sur certaines sections, le réseau routier actuel peine à absorber les hausses de trafic, si bien qu'il est constaté un report de circulation sur des voiries secondaires et la dégradation de certaines chaussées. Les données recueillies montrent également un taux de mortalité routière plus important qu'ailleurs dans le département (évolution 2014-2018).

Si la réalisation d'un deuxième ouvrage d'art de franchissement de la Garonne permettra à coup sûr une fluidification de la circulation routière, elle ne pourra être l'unique solution pour solutionner cette congestion routière croissante.

Cette dépendance à la voiture est renforcée par la dynamique actuelle d'organisation spatiale sur une partie du territoire, et s'explique par :

- l'absence de polarités de plus de 10 000 habitants (qui réduit la part des déplacements courts)
- la nature très diffuse des flux de déplacements
- la forte dépendance au marché de l'emploi et aux équipements des aires urbaines à proximité (surtout Toulouse et Blagnac + Colomiers)
- et la localisation excentrée d'équipements générateurs de déplacements

L'organisation d'une prise en compte globale des politiques déplacements transports est à construire. Des démarches mobilité durables ont déjà été entreprises (plan global de déplacements mené par le PETR Pays Tolosan, existence de schéma directeurs vélo sur certaines communautés de communes, réalisation d'infrastructures modes actifs sur certains secteurs, etc.). Mais l'absence d'une autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire du SCoT, en mesure de mettre en place un ou plusieurs réseaux de transports collectifs réguliers urbains, de proposer une animation pour coordonner les acteurs multiples intervenant dans ce domaine, informer et communiquer les résidents et touristes sur des offres alternatives à la voiture solo (pas de plans mobilité employeur existants malgré des projets identifiés concernant la zone d'activités économiques Eurocentre ou l'entreprise Safran à Villemur-sur-Tarn par exemple, animation mobilité modeste concernant la mise en place de Rezo Pouce), n'a pas permis encore cette prise en compte globale.

Des solutions alternatives à la voiture solo aux impacts mesurés

Ces multiples facteurs font que les solutions alternatives à la voiture solo ont des impacts mesurés. Malgré un réseau de transports collectifs relativement fourni (55 lignes interurbaines dont 3 lignes HOP, 2 lignes TER dont une amélioration récente du cadencement), leur usage reste modeste : la part des transports collectifs représente environ 7 % des déplacements tous motifs et 4 % des déplacements domicile-travail. Le territoire ne dispose pas de site propre bus, de véritables pôles d'échanges multimodaux, ni de rabattements organisés et efficaces sur les gares du territoire et celles situées à proximité.

Malgré des initiatives sur plusieurs communes (Grenade, Bouloc, etc.), des schémas directeurs cyclables existants ou en projet) et un axe structurant à fort potentiel (le long du canal latéral de la Garonne), les parts modales des modes actifs sont faibles (8,5 % des déplacements tous motifs se font à pied, et 0,5 % en vélo ou véhicules assimilés).

Des éléments prometteurs

Cependant, des nouveaux usages autour du covoiturage semblent prometteurs. D'autre part, lors des entretiens, nous avons pu constater le fort intérêt des élus et des techniciens aux problématiques de mobilité, notamment la transformation des gares TER en véritables pôles d'échanges avec des connexions intermodales efficaces. Cet intérêt se retrouve dans les nombreuses études et démarches, récentes, actuelles et futures, qui concernent, de près ou de loin, la mobilité de ce territoire (accompagnement de la DDT 31 à l'élaboration d'un projet de territoire pour la révision du SCoT, études Sud Tarn-et-Garonne menées par la DDT 82 relatives à l'intermodalité autour du fer et aux mobilités innovantes, le projet européen COMMUTE depuis 2018, les études multimodales pilotées par la DREAL Occitanie, la plateforme retours d'expérience et appels à projets France mobilités, etc.).

Ces éléments issus de ce diagnostic et plus généralement de la démarche de plan de mobilité dans son ensemble, permettront aux collectivités de disposer d'éléments pour candidater à des appels à projets, comme l'appel à manifestation d'intérêt Tenmod (https://www.francemobilites.fr/projets/laureat/appel-manifestation-dinteret-france-mobilites-french-mobility-tenmod-edition-2020), qui se sont développés fortement ces dernières années.

2 - Eléments de contexte

Le Syndicat Mixte du SCoT du Nord Toulousain, situé dans le département de Haute-Garonne entre Toulouse et Montauban, est composé de 4 communautés de communes (CdC) membres sur près de 865 km² :

- CdC Hauts Tolosans
- CdC Coteaux du Girou
- CdC Frontonnais
- CdC Val'Aïgo

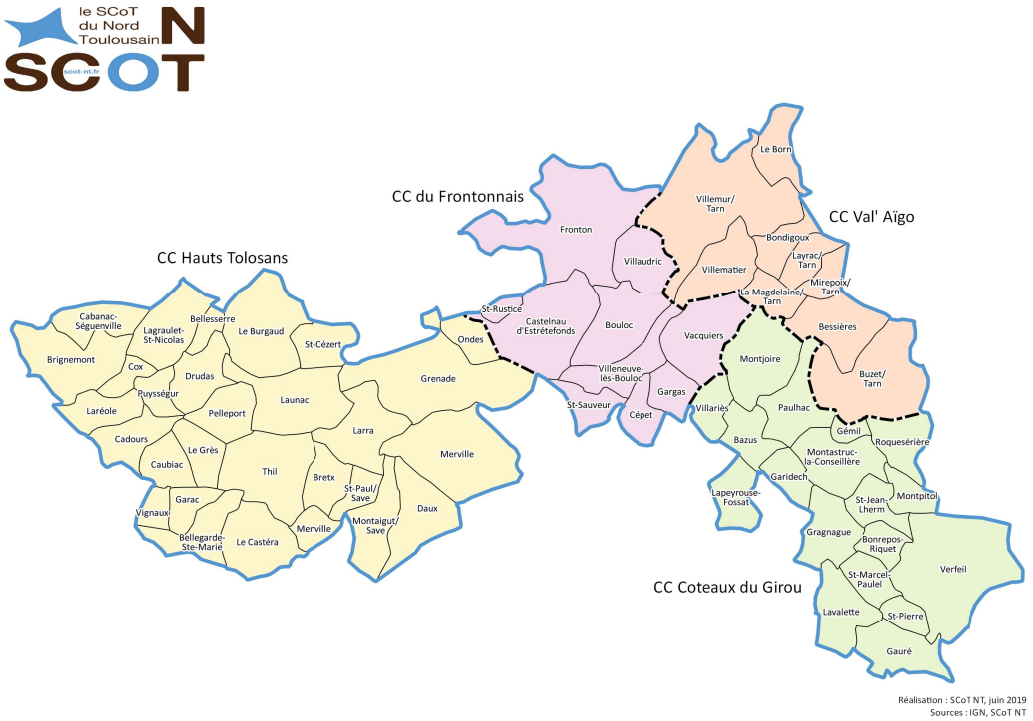


Figure 1: Les 4 communautés de communes membres du syndicat mixte du SCoT Nord Toulousain

Le territoire s'étire sur plus de 70 kilomètres de long, sur un axe est-ouest, au contact direct de la Métropole toulousaine. Il couvre aujourd'hui 66 communes qui ont décidé de définir ensemble un projet commun d'avenir pour ses 100 000 habitants. Ce territoire présente une croissance démographique dynamique, notamment au regard de sa position géographique entre l'aire urbaine de Toulouse et de celle de Montauban. Sa densité est de 109 hab/km².

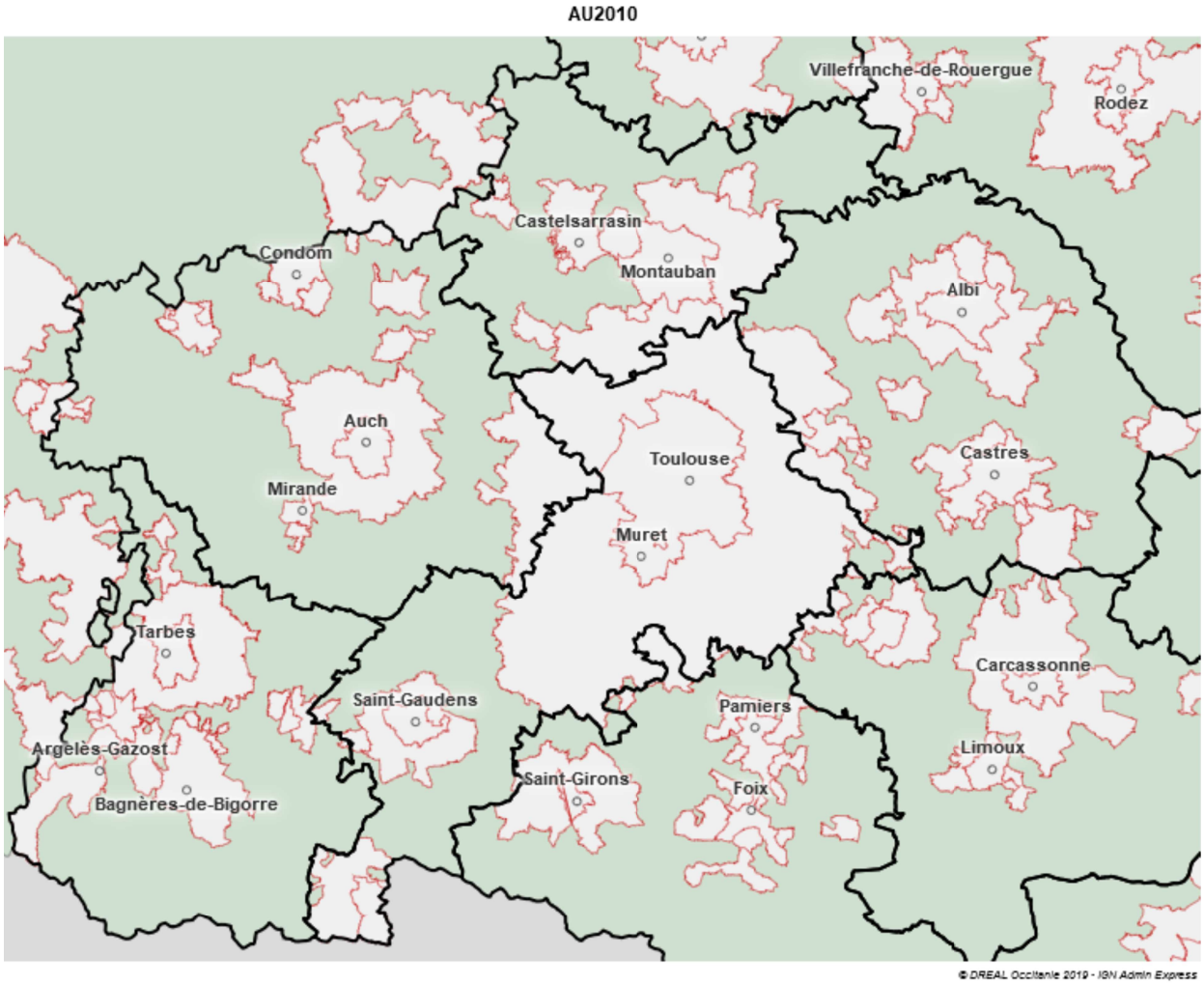


Figure 2: Le territoire du SCoT et les aires urbaines

D'après la DATAR, le SCoT NT fait partie des couronnes du pôle toulousain, c'est-à-dire qu'au moins 40 % des actifs résidents de chaque commune travaillent dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci.

2.1 - Une forte évolution démographique

2.1.1 - Population actuelle par communes

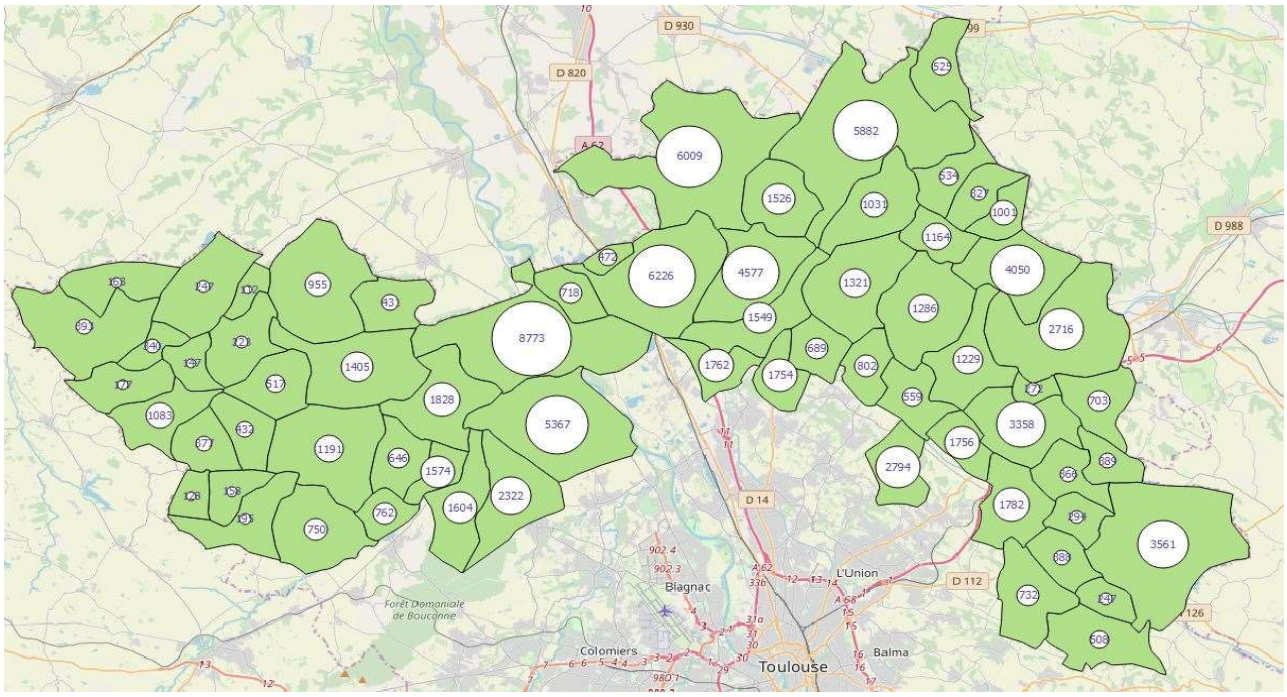


Figure 3: Communes du SCoT et population

Seules quelques polarités proposent une population supérieure à 4000 habitants (Grenade, Castelnau d'E., Fronton, Villemur s/T., Merville, Bouloc, Buzet s/T.,). La population est la plus importante le long des axes structurants de communication suivants : le long de la Garonne, du canal latéral, de l'autoroute A62 et de la voie ferrée qui relie Grenade, Castelnau d'E., Fronton., Merville, Bouloc ; un axe Est-Ouest est également identifiable (le long du Tarn, de l'autoroute A68 Toulouse-Albi, et de la voie ferrée qui relie Villemur s/T., Buzet s/T.

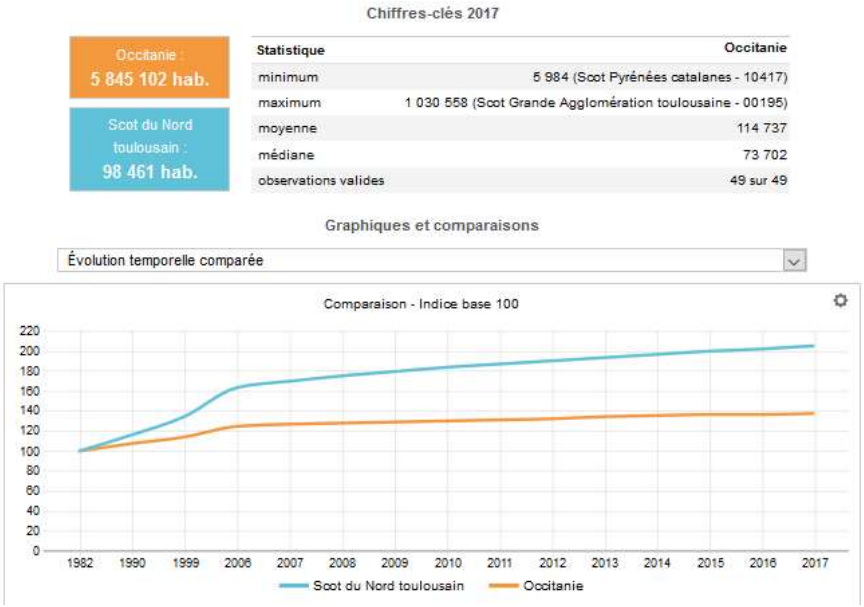


Figure 4: Evolution de la population du SCoT Nord Toulousain

Quelques définitions

Le **solde migratoire** est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours de l'année.

Le **solde naturel** est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période.

Le solde migratoire, plus élevé que le solde naturel 2011 et 2016, témoigne de l'attractivité et du dynamisme du territoire.

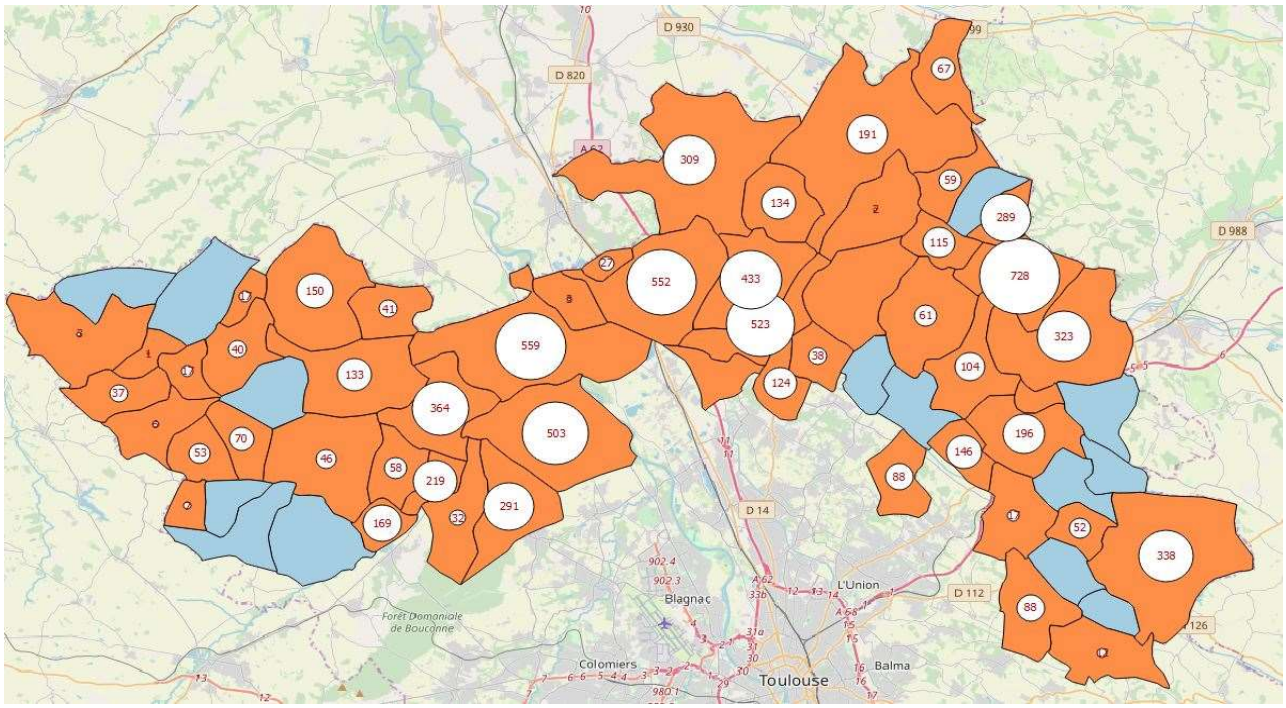


Figure 5: Communes du SCoT et solde migratoire

La croissance démographique n'est pas générale : 14 communes ont perdu des habitants entre 2011 et 2016 (en bleu sur la carte ci-dessus), les autres en ont gagné (en orange).

2.1.2 - Une part de jeunes plus importante qu'ailleurs

Âge de la population

Indicateurs	Scot du Nord toulousain		Occitanie
Part de la population âgée de moins de 20 ans (%)	27,8	▲	22,8
Part de la population âgée de 60 ans ou plus (%)	20,4	▼	28,1
Indice de jeunesse	136,3	▲	81,0

2006 2011 **2016**

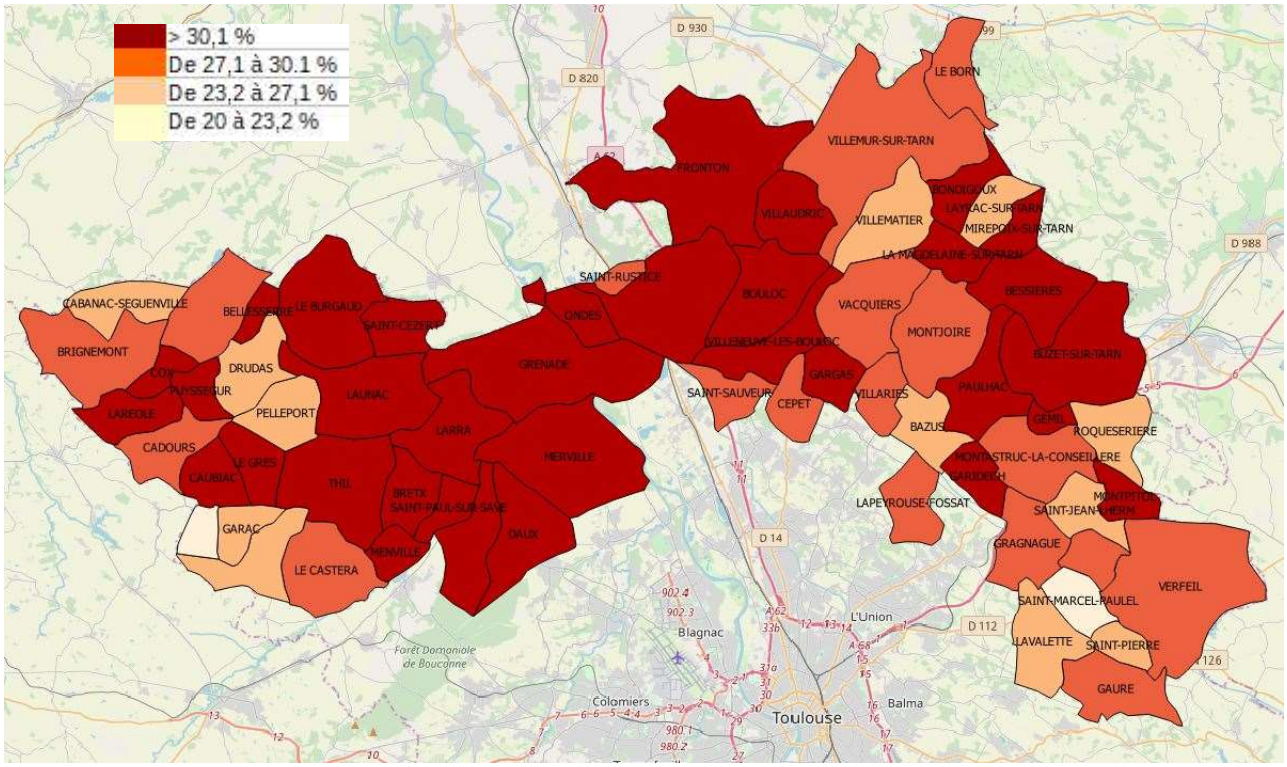


Figure 6: Part de moins de 25 par rapport à la moyenne nationale

La part des moins de 25 ans est supérieure à la moyenne nationale (30,1 %) pour une grande partie des communes avec une valeur maximale de 37,5 % à Bretx.

Leurs déplacements sont davantage dépendants de la boucle de déplacements de tierces personnes (membres de la famille bien souvent) et des transports collectifs (TC).

Une étude du Cerema récente menée par Richard GRIMAL a montré qu'un changement de comportement était bien observé au sein de la "génération Y" des adultes nés à partir des années 1980, avec une tendance à une moindre possession et utilisation de la voiture, principalement au bénéfice des transports collectifs. Toutefois, les attitudes de la génération Y ne diffèrent pas fondamentalement de celles de leurs aînés au même âge, de sorte que l'évolution des comportements semble surtout s'expliquer par celle des conditions de vie. Les effets de génération s'atténuent fortement quand d'autres facteurs structurels sont contrôlés, et qu'au-delà de 25 ans, les comportements des jeunes tendent à s'aligner sur ceux des générations précédentes. Le recours régulier aux transports en commun reste toutefois davantage utilisé par les générations d'après 1980, surtout après 1985. Les évolutions de comportements ne sont probablement pas homogènes au sein de la génération Y qui présente la caractéristique d'être très fragmentée, entre les résidents des "cœurs de ville", des "banlieues populaires" ou de la "France périphérique". Une meilleure connaissance des comportements et des attitudes de mobilité des jeunes adultes résidant dans les espaces peu denses de la "France périphérique" (espace rural, petites villes et villes moyennes, zones périurbaines…) est essentielle. Ces derniers sont en effet contraints de résider dans les zones périphériques, au regard des coûts résidentiels associés à un habitat en cœur de ville, ce qui les amène à devoir assumer les coûts de la dépendance automobile, potentiellement cumulés avec des difficultés socioprofessionnelles et financières, tout en subissant des injonctions de plus en plus impérieuses à la "mobilité verte".

2.2 - Une gouvernance mobilité renouvelée

2.2.1 - La crise du Covid-19

La crise du Covid-19 et les mesures de confinement décidées en France mi-mars 2020 ont entraîné un effondrement du trafic individuel motorisé. Cette crise a des impacts sur la mobilité et nos comportements en seront vraisemblablement modifiés.

L'espace libéré offre sur certains secteurs, des possibilités d'aménagements cyclables temporaires pour les cyclistes qui sont obligés de se déplacer. Le Cerema a publié un guide aidant à la mise en place de tels aménagements :
https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles

Dans la perspective de la sortie du confinement, le Gouvernement a pris des mesures pour encourager la pratique du vélo par les Français. Le Coup de Pouce Vélo comprend 3 volets :

- une prise en charge jusqu'à 50€ pour la remise en état d'un vélo au sein du réseau des réparateurs référencés sur cette plateforme
- la prise en charge d'une séance d'un accompagnement à l'usage du vélo (prise en main, circulation en ville, itinéraire adapté, etc.) au sein du réseau des vélo-écoles référencées sur cette plateforme
- la prise en charge de 60% des coûts d'installation de places de stationnement temporaire vélo pour les collectivités, les pôles d'échanges multimodaux, les établissements d'enseignement, les bailleurs sociaux et les résidences étudiantes

Pour en savoir plus : https://coupdepoucevelo.fr/auth/home

Tant qu'il existe un risque de contamination du covid 19, pendant et après le confinement, l'usage intensif des transports publics reste problématique, car il impose très souvent une faible distance interpersonnelle, sans compter la probabilité importante de toucher une surface contaminée par un autre passager.

À l'occasion du déconfinement, le covoiturage est encouragé par les pouvoirs publics, dans la limite de 1 passager installé à l'arrière et de quelques règles simples. Les gestes à adopter par tou(te)s lors d'un covoiturage : porter un masque grand public, se laver les mains avant et après le covoiturage, respecter les gestes barrières habituels. Il est recommandé aux conducteurs d'aérer l'habitacle et de passer une lingette désinfectante sur les poignées de porte, et pour les passagers de s'installer à l'arrière, derrière le siège passager avant.

Cette nouvelle situation sanitaire sera bien évidemment intégrée dans les réflexions qui nous permettront d'identifier des objectifs stratégiques et des actions mobilité à mettre en œuvre sur le territoire du SCoT Nord-Toulousain.

ATTENTION : pour tenir compte de l'impact de la crise sanitaire sur le fonctionnement des collectivités (article 9 de l'ordonnance n° 2020-391 du 1er avril 2020 , l'échéance du 31 décembre 2020 pour les conseils communautaires relative à la prise de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité est décalée au 31 mars 2021. L'échéance du 1er juillet pour la prise de compétence à défaut de la Région est inchangée."

Dans le domaine des modes actifs, le Cerema a publié des guides relatifs à la mise en œuvre des aménagements provisoires. En accompagnement de la sortie de son guide, le Cerema a proposé des webinaires flash de 1h30 (sessions du 18 juin, 24 juin et 3 juillet).
https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles

Le Cerema répertorie des aménagements réalisés en faveur des piétons, pendant et suite à la période de confinement. Une carte est en cours de constitution, les collectivités sont invitées à nous contacter pour la compléter : https://www.cerema.fr/fr/actualites/reperage-amenagements-temporaires-faveur-pietons

2.2.2 - De nombreuses évolutions législatives et réglementaires récentes

De nombreuses évolutions législatives en matière de mobilité ont été votées depuis 2014 avec un impact direct sur l'organisation institutionnelle de la mobilité, et notamment la dernière loi d'orientation des mobilités publiée le 26 décembre 2019.

Le 27 janvier 2014, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) constitue le premier volet de l'acte III de la décentralisation. Elle impacte le champ de la mobilité par la création des métropoles, de l'autorité organisatrice de la mobilité et en planifiant l'intermodalité à l'échelle régionale.

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) constitue le troisième et dernier volet de l'acte III de la décentralisation. Elle s'inscrit dans cette dynamique avec le transfert de compétences des départements aux métropoles, des dispositions relatives à la clause de compétence générale des collectivités, une réforme de l'intercommunalité et le renouveau de la planification régionale (création d'un schéma régional intégrateur, le SRADDET). Ces évolutions impactent le champ de la mobilité en matière de gestion des

transports interurbains, scolaires et de voirie.

La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (loi « Macron ») permet le développement de services réguliers interurbains de transport public routier de personnes ainsi que des dispositions en faveur de la facilitation de l'usage des nouveaux services à la mobilité.

Les lois issues du Grenelle Environnement avaient posé le cadre de la politique nationale en matière de développement durable (volet énergétique notamment). La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV) réaffirme les ambitions de la France en matière de lutte contre le réchauffement climatique. De manière générale, elle rappelle des objectifs de réduction des consommations énergétiques, de composition du mix énergétique, de réduction des émissions de polluants. Sur le champ de la mobilité, elle énonce une série de dispositions en faveur de l'utilisation des énergies renouvelables ou peu polluantes dans les transports, elle incite à l'utilisation des modes doux et des nouveaux services à la mobilité. En matière de planification des déplacements, elle propose une série de mesures relatives aux déplacements en zone peu dense, à l'évolution du PDU et aux plans de mobilités des établissements.

D'autre part, depuis 2017, les départements ont transféré leur compétence d'organisation du transport non urbain, régulier ou à la demande, et scolaire, à la région. Une dérogation a été appliquée au département de Haute-Garonne. Ce transfert sera pleinement effectif à la fin de l'année 2020.

Un nouvel outil : le plan de mobilité simplifié (anciennement plan de mobilité rurale)

Le plan de mobilité simplifié, spécifique aux zones rurales et périurbaines, permet de mettre au point une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux de son territoire.

Ce plan de mobilité est dit "simplifié" dans le sens où :

- la liste des thématiques à traiter n'est pas imposée
- la procédure d'élaboration du document est allégée (participation du public prévue mais sans enquête publique)
- il n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme

Les conseils municipaux, départementaux et régionaux ainsi que le cas échéant les comités de massifs sont consultés pour avis. Les représentants des professions et des usagers de transport, des personnes à mobilité réduite, les gestionnaires de voirie, chambres consulaires, autorités en charge de la distribution d'énergie et associations environnementales sont consultées à leur demande.

Il est explicité à l'article L1214-36-1 du code des transports. Il fait suite au plan de mobilité rurale qui a été l'objet initial de la commande.

Le forfait mobilités durables (mai 2020)

Le forfait mobilités durables (FMD), voté dans le cadre de la LOM de décembre 2019 et opérationnel à partir du 1er janvier 2020 permet aux employeurs de prendre en charge jusqu'à 400 euros les frais de déplacement de leurs salariés sur leur trajet domicile-travail effectué à vélo

ou en covoiturage ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée (services auto en libre service, etc.). L'aide sera défiscalisée pour les bénéficiaires et exonérée de charges sociales pour les entreprises qui la mettent en place. Sa mise en place est toutefois facultative, et doit faire l'objet soit d'un accord d'entreprise ou de branche, soit d'une décision unilatérale de l'employeur après consultation du comité économique et social (CSE) s'il existe dans l'entreprise.
https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sortie-du-confinement-forfait-mobilites-durables-qui-permet-jusqua-400-euros-prise-en-charge-des

Les premiers textes d'application sont parus en mai 2020 :

- Décret no 2020-541 du 9 mai 2020 relatif au « forfait mobilités durables» (concerne le secteur privé) : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000041858450
- Décret no 2020-543 du 9 mai 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables » dans la fonction publique de l'État : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000041858525
- Arrêté du 9 mai 2020 pris pour l'application du décret no 2020-543 du 9 mai 2020 relatif au versement du « forfait mobilités durables» dans la fonction publique de l'État : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000041858561

Pour le moment, il manque donc le(s) texte(s) d'application pour le FMD au sein des collectivités locales et de la fonction publique hospitalière, dont la date de parution n'est pas encore connue à cette heure. La mise en place du forfait mobilité durable succède à l'indemnité kilométrique vélo.

2.2.3 - L'horizon de la prise de compétences fin mars 2021

Les évolutions législatives instituées par la LOM entraîne la possibilité pour une communauté de communes (CdC) d'être AOM. Si elle le souhaite, la CdC doit prendre une délibération avant le 31 mars 2020 pour un transfert effectif au 1er juillet 2021 (la date initiale du 31 décembre 2020 a été reporté en raison de l'épidémie du Covid-19). Une foire aux questions et des fiches descriptives sont disponibles sur le site suivant : https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites

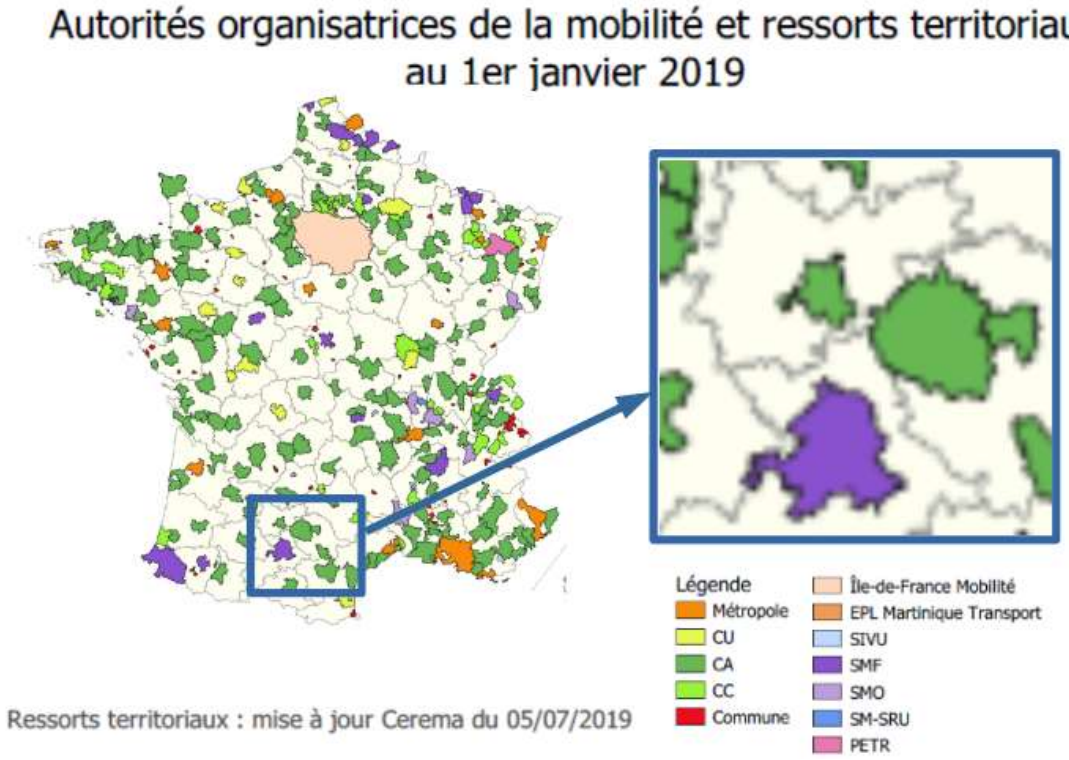


Figure 7: Couverture du territoire en AOM

Le territoire d'étude connaît une gouvernance de la mobilité éclatée. Aucune des quatre communautés de communes qui composent le territoire du SCoT Nord Toulousain n'a la compétence transport. Celle-ci est prise en charge par :

- Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne (CD 31), autorité organisatrice historique du transport de voyageurs routiers non urbain qui gère le réseau arc-en-ciel sur la Haute-Garonne

- Le Conseil Régional (CR) Occitanie qui depuis la loi Notre, est devenu chef de file du transport de voyageurs routier et ferroviaire. Pour le moment, l'organisation et la gestion du transport non urbain en Haute-Garonne est déléguée au CD 31.

Il n'y a pas d'autorité organisatrice de la mobilité qui intervient sur un ressort territorial (ex – périmètre des transports urbains). La gouvernance de la mobilité est donc éclatée entre différents acteurs avec :

- d'une part, quatre communautés de communes pouvant exercer la compétence mobilité sur leur territoire,

- d'autre part, une AO régionale, opérateur historique du transport ferroviaire régional de voyageurs, qui aujourd'hui est désignée chef de file des transports de voyageurs non urbain quel que soit le mode ; mais aussi une Autorité Organisatrice de second rang (AO2) départementale (CD31) qui historiquement est l'opérateur de transport de voyageurs et qui, n'est plus chef de file du transport routier de voyageurs non urbain

La LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) publiée le 26 décembre 2019 remet à plat le rôle de chacun des acteurs à commencer par les quatre communautés de communes qui ont un choix à faire : prendre ou non la compétence mobilité et devenir ou non Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

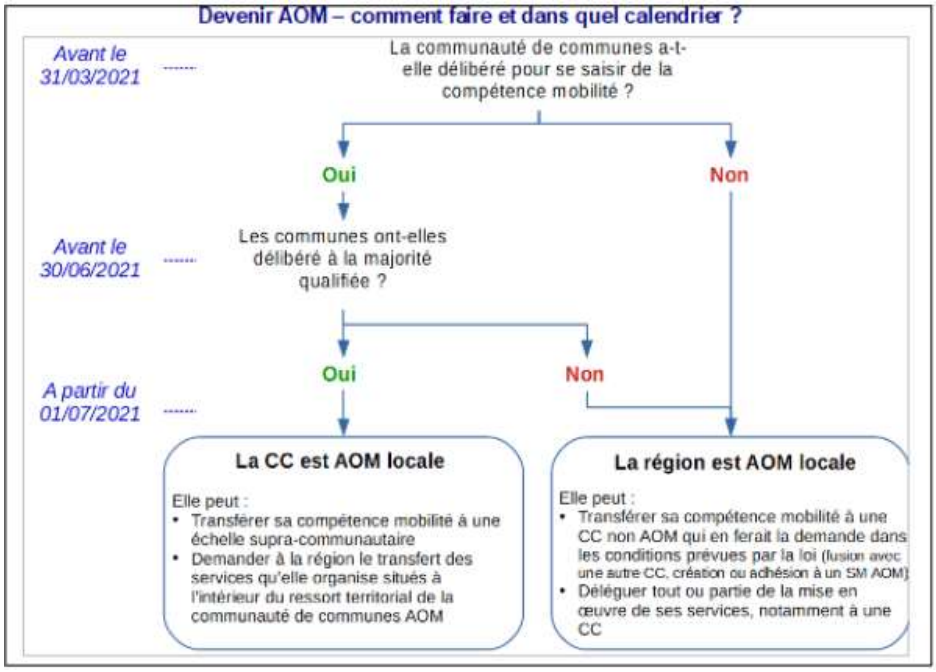


Figure 8: Processus lié à la prise de compétence mobilité

La question de la prise de compétence sera abordée lors de la définition des orientations stratégiques et pistes d'actions (septembre-octobre 2020). Une foire aux questions a été réalisée par les services de la direction générale des transports de l'infrastructure et de la mer, en association avec la direction générale des collectivités locales ainsi que les associations de collectivités (Régions de France, Association des communautés de France, Association des maires de France, le groupement des autorités responsables de transport. Elle est disponible ici : https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq

2.2.4 - L'élaboration du SRADDET Occitanie

Quelle que soit la décision des CdC du SCoT, la politique régionale en matière de mobilité impactera fortement le cadre dans lesquels s'exerceront les actions mobilité.

La loi du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) confie aux régions la responsabilité d'élaborer, d'ici l'été 2019, un « schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires » (SRADDET). Les textes d'application prévus par la loi – un décret et une ordonnance – ont été publiés au journal officiel au mois d'août 2016, conformément aux dispositions prévus par la loi (12 mois suivant la promulgation de la loi). La loi prévoit la substitution obligatoire du SRADDET au schéma régional de l'intermodalité (SRI).

Le projet de SRADDET de la Région Occitanie a été arrêté en Assemblée plénière du 19

décembre 2019. Document prescriptif qui se substituera aux différents Schémas régionaux existants et à venir, il fixe des objectifs d'aménagement du territoire, notamment en matière d'implantation d'infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'intermodalité, de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie. Dans son volet « intermodalité », ce nouvel outil de planification a pour objectif de définir et mettre en œuvre une politique favorisant la cohérence des réseaux, la coordination des offres ainsi que la recherche d'une intégration tarifaire, d'une information multimodale et d'une billettique intégrée au service de l'usager. Pour y parvenir, la région, chef de file de l'intermodalité, associe l'ensemble des AOM et collectivités concernées. Son adoption est prévue pour fin 2020.

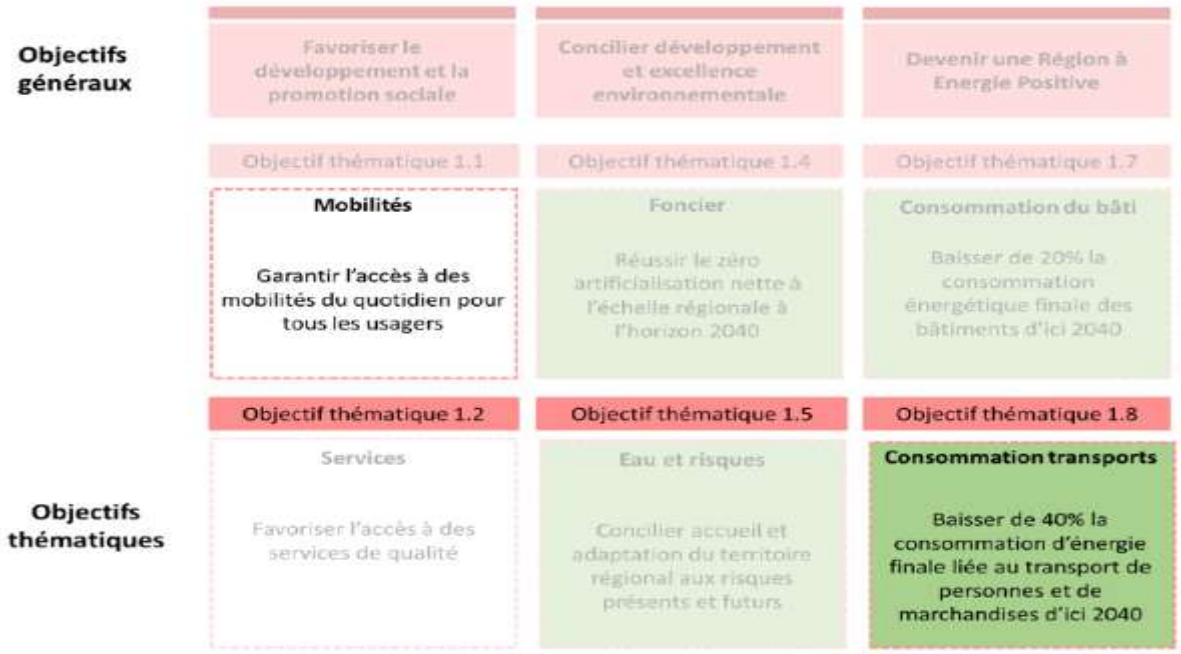


Figure 9: La mobilité dans les objectifs stratégiques SRADDETT Occitanie

La mobilité y est particulièrement évoquée à travers les objectifs thématiques 1.1, 1.8 et 3.7 (voir graphiques ci-après).

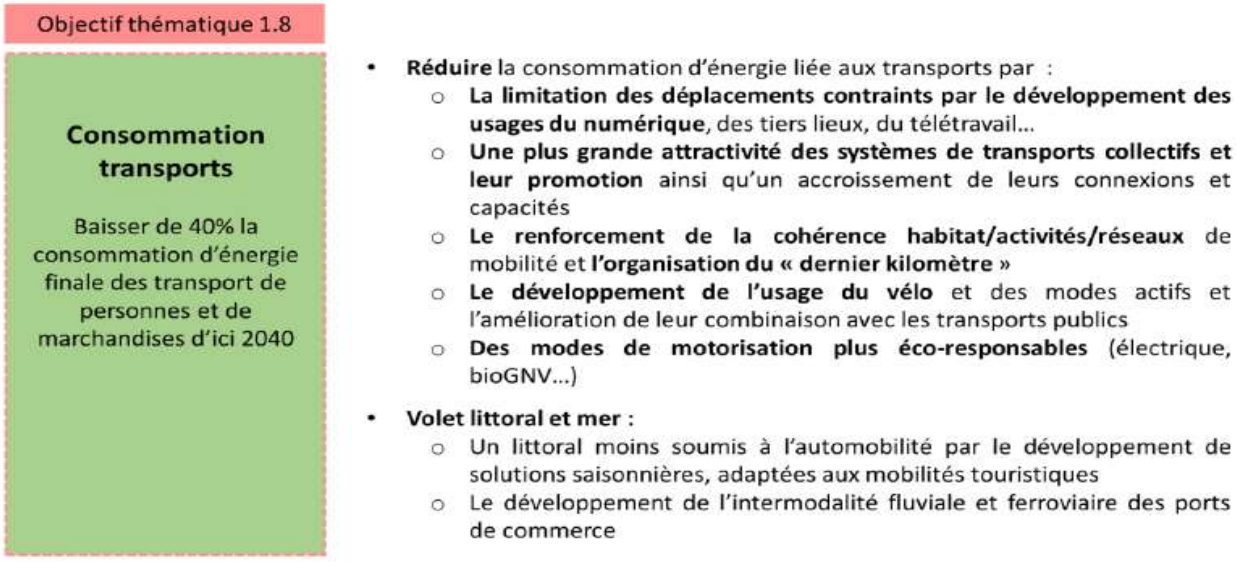


Figure 10: Objectifs thématiques SRADDETT Occitanie liés à la mobilité

Pour plus d'informations : www.laregion.fr/Occitanie-2040

2.2.5 - Des projets structurants pour accompagner ces besoins de mobilité

De nombreux projets impactent notre réflexion, comme par exemple :

- Transport collectif : le boulevard Urbain Nord (projet suspendu actuellement), changement des lignes TER,
- Modes actifs : réalisation d'un schéma cyclable Grand Montauban, projet de voie vélo entre Grenade et la foret de Bouconne, schéma directeur partiel CdC Hauts Tolosans (existant et à mettre à jour), projet de SD de la C3G, le projet Réseau express vélo porté par Tisséo et le CD31
- usages partagés de la voiture : schéma de déploiement du réseau d'aires de covoiturages de la CdC GSTG, le projet européen COMMUTE
- Equipements : la ZAC Portes du Tarn, le futur parc d'exposition à Beauzelle, création d'établissements scolaires (collège à Daux et Castelnau, lycée à Gragnague), les zones d'Aménagement Différé (ZAD) à Merville
- Accessibilité routière : échangeur routier à Verfeil, autoroute Toulouse-Castres

2.3 - Éléments méthodologiques de la démarche

2.3.1 - Le plan de mobilité : une action identifiée dans le PCAET

Les Plans Climat Air Energie Territorial (PCAET) des quatre communautés de communes du SCoT Nord Toulousain ont identifié, dans leur diagnostic, la mobilité comme la première source d'émissions de polluants atmosphériques et de consommation d'énergie, et une augmentation des temps de parcours domicile travail. Chacun a défini des actions mobilité prioritaires. Par exemple, le PCAET de la CdC des Coteaux du Girou fixe comme stratégie de réduire la part modale de la voiture de 80 à 67% en 2030, et d'augmenter la part modale des transports en commun de 5 à 11%, du vélo de 5 à 7%.

La réalisation du plan de mobilité rurale sur ces territoires est une action opérationnelle prioritaire de chaque PCAET.

2.3.2 - Une démarche parallèle aux travaux de révision du SCoT

Au terme du délai réglementaire de 6 ans après l'approbation du SCoT en juillet 2012, le Comité syndical a décidé à l'unanimité de ses membres de prescrire une première révision du Schéma de Cohérence Territoriale du Nord Toulousain (délibération du 21 juin 2018).

Dès février 2019, des ateliers de révision ont été conduits, et certains ont eu pour thématique principale la mobilité.

2.3.3 - Une concertation de l'ensemble des acteurs concernés

Les élus communaux et communautaires ont été associés tout au long de la démarche à travers les ateliers mobilité conduits dans le cadre de la révision du SCoT (juin 2019, juillet 2019, janvier 2020), des entretiens en face-à-face et des échanges téléphoniques ou par courriels. Ces entretiens ont permis de connaître les spécificités (problématiques, besoins, …) de chaque partie du territoire.

Les entreprises du territoire, la population et plus largement la société civile seront conviés à se joindre à la démarche et à réagir à l'étape d'identification des orientations, des pistes d'actions et des actions.

3 - Diagnostic de mobilité

Le diagnostic de mobilité a été mené avec l'objectif d'élaborer un Plan de Mobilité en visant à faire émerger la situation existante en termes d'Accessibilité multimodale, en analysant tous les modes de déplacement (transports collectifs, déplacements doux, réseau viaire, …).

L'analyse de l'offre en mobilité a été alimentée par l'analyse documentaire, par l'exploitation des données recueillies lors de l'enquête déplacements de 2013 sur l'agglomération Toulousaine et par un travail de terrain approfondi et par l'entretien d'acteurs locaux réalisés principalement durant le 2ème semestre 2019.

L'analyse de l'accessibilité multimodale consiste à examiner la facilité avec laquelle on accède au territoire, avec laquelle on en sort et les conditions de circulation, au sein de ce territoire, par l'ensemble des modes de déplacements : vélo, marche, transports en commun, autres véhicules motorisés.

Il s'agit donc ici de zoomer le travail d'analyse afin de déterminer comment s'organise la mobilité et quels peuvent être les freins à la mise en œuvre d'une mobilité durable. L'analyse des flux de déplacements peut s'y faire sur un périmètre plus large que celui couvert par le SCoT.

Cette étape intègre également des thématiques transversales qui ont un impact sur la mobilité : l'organisation globale de la circulation, du stationnement, le partage de la voirie et le management de la mobilité (plan de déplacements d'établissements, conseillers en mobilité, ...).

Les actions de mobilité couvrent l'ensemble des domaines de la mobilité durable : transports collectifs, modes actifs, articulation urbanisme/déplacements, stationnement, etc.

3.1 - Synthèse

La synthèse est proposée sous forme de la matrice Atouts/Faiblesses/Opportunités/Menaces (AFOM) suivante :

ATOUTS	FAIBLESSES
Une forte volonté d'investir les problématiques de mobilité Présence de nombreuses infrastructures majeures structurant le territoire (surtout Nord-Sud) Présence de gares TER Soutien au développement du covoiturage par les élus du territoire	Absence de prise en compte globale des problématiques de mobilité Un étalement urbain qui complexifie les propositions alternatives compétitives Un trafic de plus en plus important et un report de la circulation sur les voiries secondaires Des usages alternatifs mesurés Un sentiment d'insécurité routière
OPPORTUNITES	**MENACES**
Positionnement privilégié du territoire au sein d'un réseau de multiples influences et échanges Population jeune importante avec une culture mobilité différente Des opportunités foncières pouvant être utilisées pour des pistes cyclables ou des voies propres Possibilité de capter les flux touristiques	Perte d'attractivité du territoire et baisse de la qualité de vie (allongement temps de parcours, insécurité routière)

3.2 - Un territoire fortement dépendant à la voiture individuelle

3.2.1 - Des parts modales voiture très élevées

Ces chiffres ont pu être obtenus en effectuant une extraction de l'enquête ménages déplacements réalisée en 2013 sur la grande agglomération Toulousaine. Cependant, cette enquête ne couvre qu'une partie du périmètre du SCoT (voir illustration ci-dessous). La prise en compte de l'intégralité du périmètre du SCoT lors de la prochaine enquête (dont la préparation a débuté dès mai 2020) semble nécessaire.

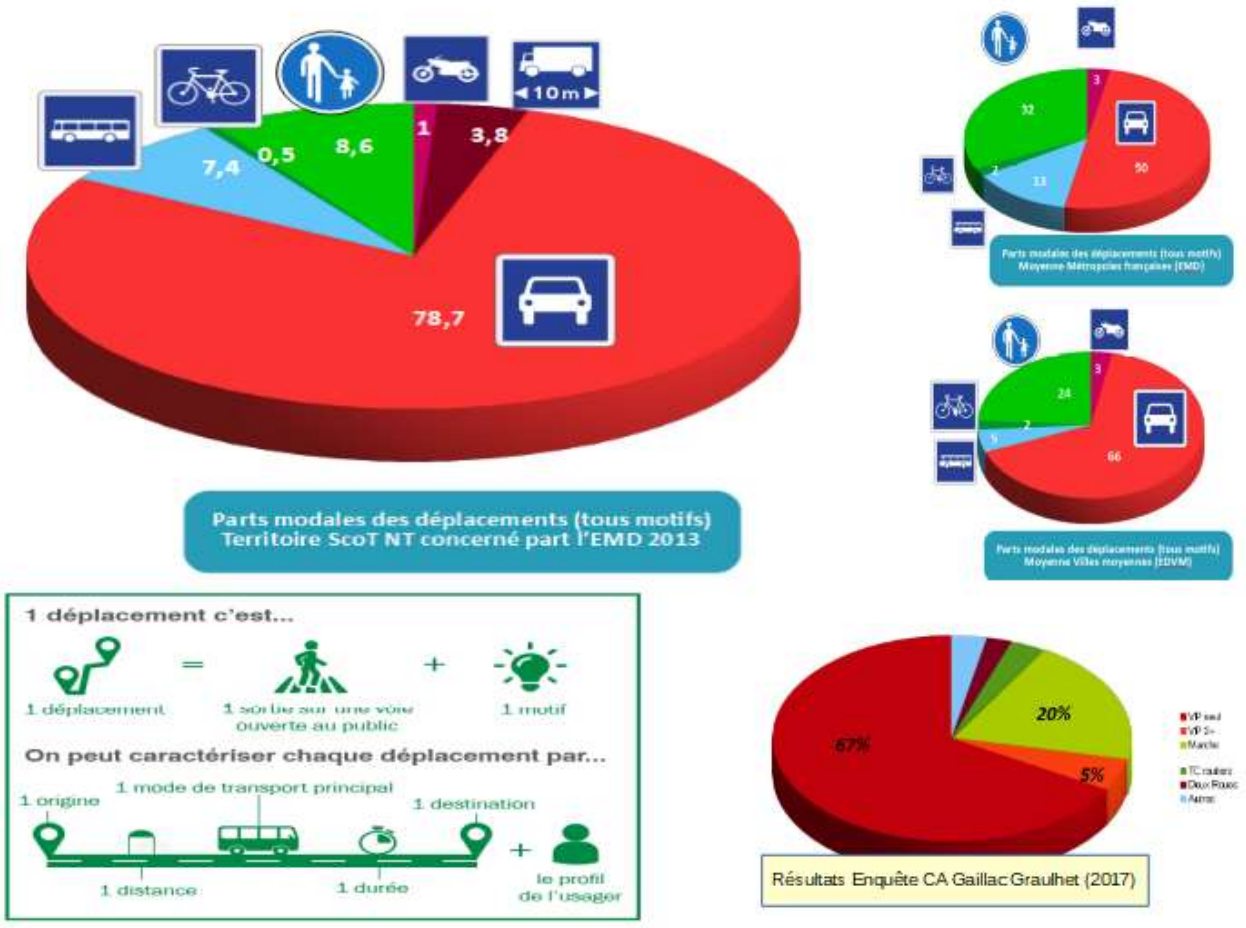


Figure 11: Répartition des parts modales du SCoT NT et d'autres territoires

Il est à noter que les modalités de réalisation de l'enquête de 2013 rendent difficile de déterminer avec précision la part du covoiturage (notamment en raison de l'évolution de la définition du covoiturage). La préparation de la prochaine enquête devra intégrer cette problématique pour permettre de disposer d'une donnée solide de part modale covoiturage.

QUELQUES DÉFINITIONS UTILES

Activité : motif à destination d'un déplacement, à l'exception du domicile.

Aire urbaine : ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne) dont au moins 40 % de la population résidente travaille dans le pôle ou dans les communes attirées par celui-ci.

Budget temps (de déplacement) : temps moyen par jour et par personne passé à se déplacer. Il est mesuré sur la base des temps de déplacement, incluant le temps de marche d'accès aux modes.

Couronne périurbaine : recouvre l'ensemble des communes de l'aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain.

Déplacement : action pour une personne de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport. Les déplacements recensés sont effectués par les habitants du périmètre de l'enquête, y compris lorsqu'ils sortent et qu'ils rentrent.

Déplacement secondaire : déplacement réalisé entre deux lieux d'activité hors domicile, un déplacement travail-achat par exemple.

Grands mobiles : personnes ayant un budget-temps de déplacement de 2 heures et plus en moyenne par jour. Les « mobiles » sont quant à eux les personnes qui ont au moins un déplacement par jour mais un budget temps de déplacement inférieur à 2 h.

Mode principal : un déplacement peut être effectué avec plusieurs modes de transport. Pour un tel déplacement, on ne retient qu'un seul mode, celui situé le plus haut dans la hiérarchie entre les modes : transports collectifs, autres (taxi, avion, …), voiture particulière (conducteur), voiture particulière (passager) , deux-roues motorisés (2RM), vélo, autres (trottinette, …), marche.

Parts modales : elles correspondent à la répartition des déplacements selon le mode principal du déplacement.

D'autres résultats que les parts modales montrent que les trajets intermodaux (combinant au moins deux modes de déplacements) représentent 5 % environ des déplacements et que le temps de déplacement quotidien des habitants du SCoT est plus long que la moyenne, surtout à l'ouest du territoire (64 mn des habitants du secteur Ouest contre 56 mn moyenne générale).

La pratique de l'intermodalité (utilisation successive de plusieurs modes de transports pour effectuer un déplacement) est assez importante sur le territoire, proche de la moyenne nationale des résultats des grandes agglomérations qui disposent d'un réseau important de transport

collectif urbain (6% en 2010[1]). Pour les territoires ruraux, on est davantage proche de 2 % (2,2 % pour l'agglomération Gaillac Graulhet).

Les motifs de déplacement

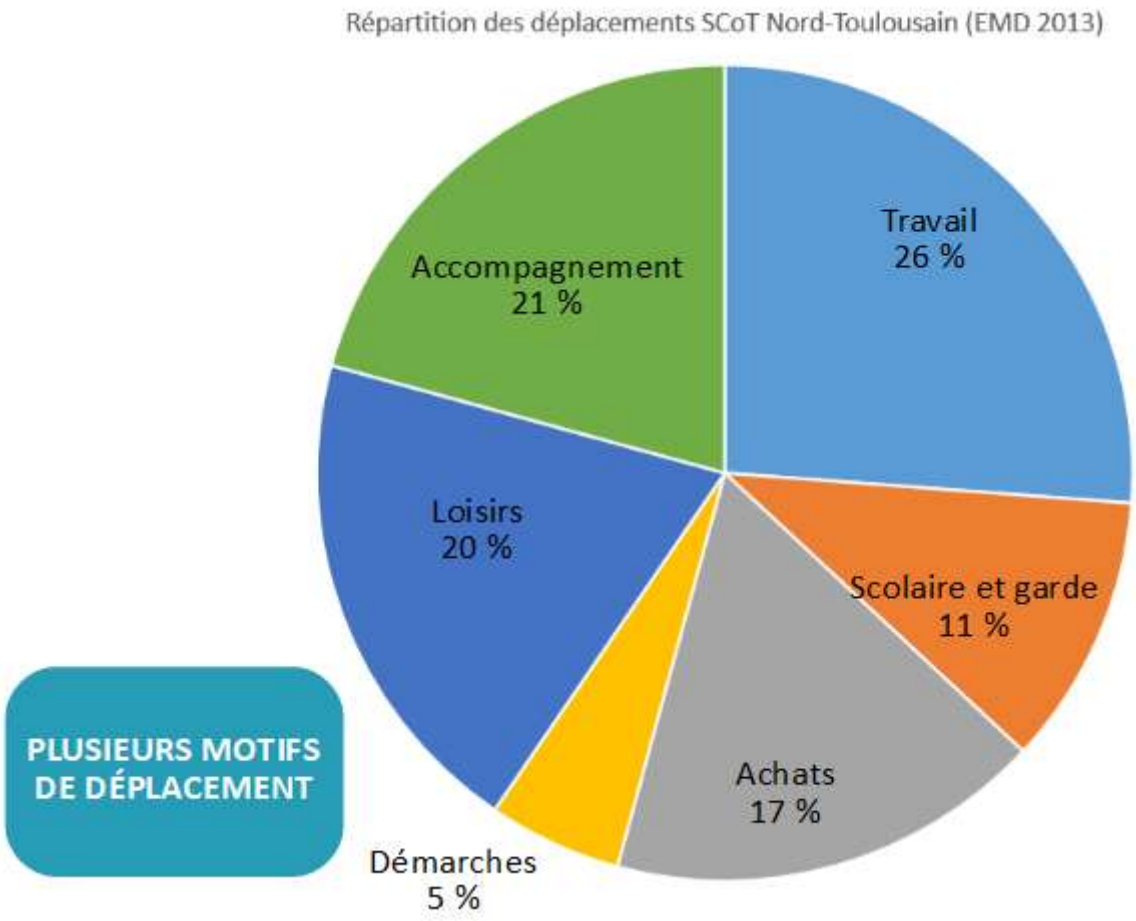


Figure 12: Répartition des déplacements par motif

Le « domicile - travail » est loin de constituer l'essentiel des déplacements (26 %).

5 motifs principaux de déplacements sont distingués :

• Les loisirs et les visites pour motifs personnels (famille, amis…) : 20% des déplacements.
• Les déplacements pour raisons professionnelles 22 % des déplacements.
• Les déplacements pour réaliser tous types d'achats : 17 % des déplacements.
• Les déplacements pour accompagner, aller chercher ou déposer d'autres personnes (21%)
• Les déplacements pour aller ou revenir de l'école, du collège du lycée ou de l'université (11%)
• La déplacements pour raisons de santé ou pour effectuer des démarches administratives (5%)

1 *Source : Assises de la mobilité*

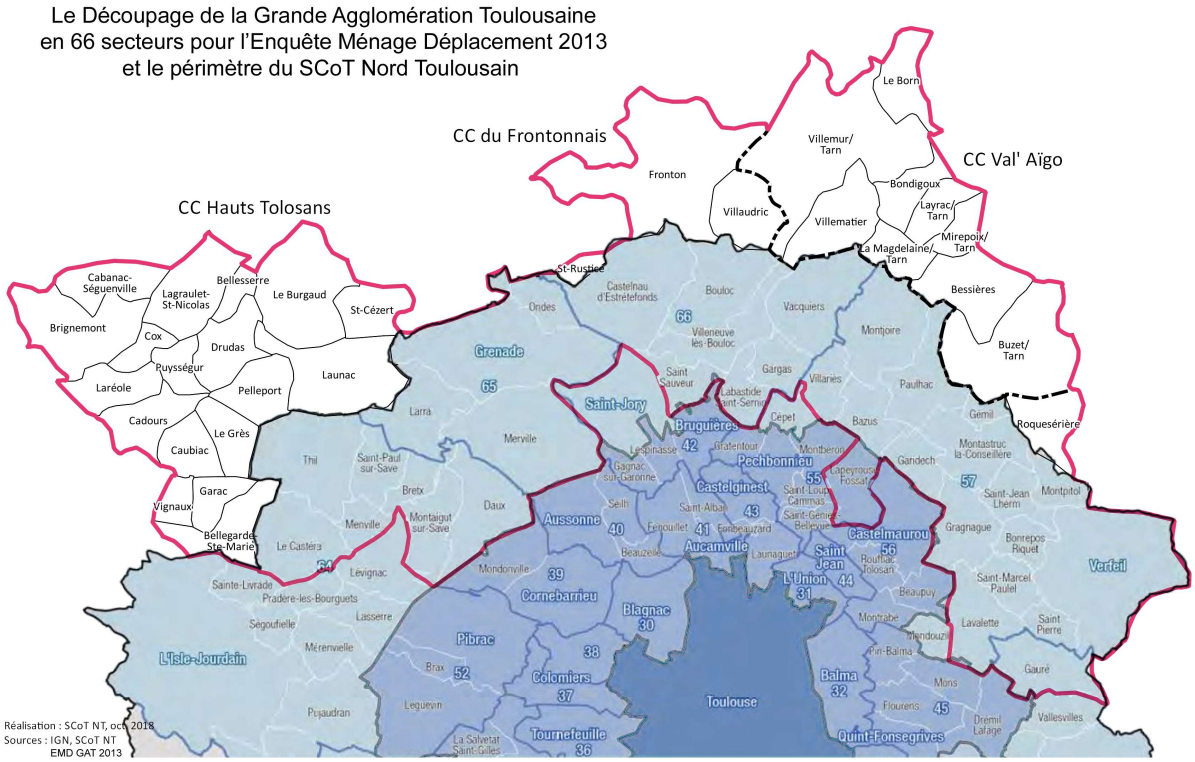


Figure 13: Une partie du territoire du SCoT a été questionnée lors de l'enquête déplacement de 2013

Ces données présentées dans notre rapport sont issues de l'enquête ménage déplacements réalisée par Tisséo collectivités en 2013. Elle reste la source de données la plus fiable et la plus complète pour analyser les flux de déplacements.
La préparation de la prochaine enquête déplacements (EmC²) de l'agglomération toulousaine vient de débuter (juin 2020). La prise en compte de l'intégralité du territoire du SCoT dans le périmètre de l'enquête devra être abordée.

Les atouts de la prochaine enquête déplacements pour le SCoT NT (sans extension du périmètre):

- réactualiser les données tous motifs sur la moitié du périmètre SCoT (celui de 2013) et pouvoir suivre l'évolution

- avoir des données plus fiables sur les pratiques, notamment les nouvelles pratiques (covoiturage, télétravail, vélo, etc.)

- avoir des données sur la précarité énergétique des ménages

Les atouts de la prochaine enquête déplacements pour le SCoT NT (avec extension du périmètre):

- disposer de données répartition des déplacements + répartition des motifs des déplacements sur l'ensemble du territoire SCoT, couvrir une large partie du territoire du SCoT qui n'a jamais été

questionné jusqu'à maintenant par une enquête de ce type (voir découpage ci-dessus) – et donc avoir une connaissance de la mobilité qui est peut-être moins axée sur l'attraction de l'agglomération toulousaine

- participer à la réflexion de la préparation de l'enquête, notamment sur le découpage des secteurs de tirage (échantillon minimal à partir duquel tu peux faire des statistiques) – à noter 70 secteurs en 2013, entre 80 et 100 prévus pour la prochaine enquête ; taille des secteurs (de 5000 à 20 000 individus) et 160 personnes interrogées par secteur (face à face ou téléphone).

Afin de s'adapter au mieux aux attentes des territoires tout en conservant des données comparables dans le temps et entre territoires, la méthodologie EMC² se compose d'un "coeur" commun à tous les territoires pour un coût maîtrisé et d'options permettant d'obtenir des données complémentaires sur des enjeux locaux : mobilité du week-end, enquête complémentaire afin d'avoir des données plus fréquemment à un coût raisonnable, recueil complémentaire par tracking sur smartphone ou encore enquête ciblée sur des populations à enjeux particuliers.

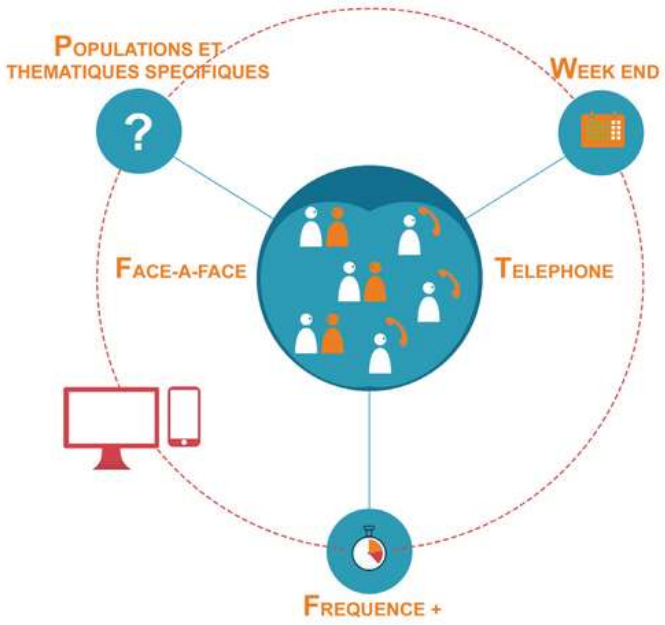


Figure 14: Plusieurs types d'enquêtes possibles

Traditionnellement, une enquête de ce type mixe enquêtes en face à face et en téléphonique, questionnaires web et des enquêtes cordon (enquête circulation routière). On compte généralement 2 ans de préparation, 5 mois d'enquêtes et 10 ans entre deux enquêtes. Le calendrier prévisionnel à l'heure actuelle pour l'enquête de l'agglomération toulousaine est un début de recueil en octobre 2021, une fin en mai 2022 pour une publication des premiers chiffres fin 2022 au mieux.

Pour + d'informations : https://www.cerema.fr/fr/actualites/emc2-enquete-mobilite-certifiee-cerema-emc2-anciennement

3.2.2 - Des secteurs routiers congestionnés aux heures de pointe

3.2.2.1 - Un trafic routier en constante augmentation depuis 40 ans

Le territoire connaît un trafic routier de plus en plus important avec des perspectives de renforcement. Au regard de sa forte attractivité (+1700 habitants par an ces 10 dernières années soit près de 7500 déplacements quotidiens supplémentaires), le réseau routier actuel peine à absorber les hausses de trafic, causant congestions et reports de la circulation sur la voirie secondaire.

L'analyse des TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) de la voirie départementale sur le site https://data.haute-garonne.fr/ en focalisant l'analyse sur des compteurs permanents donne les évolutions suivantes :

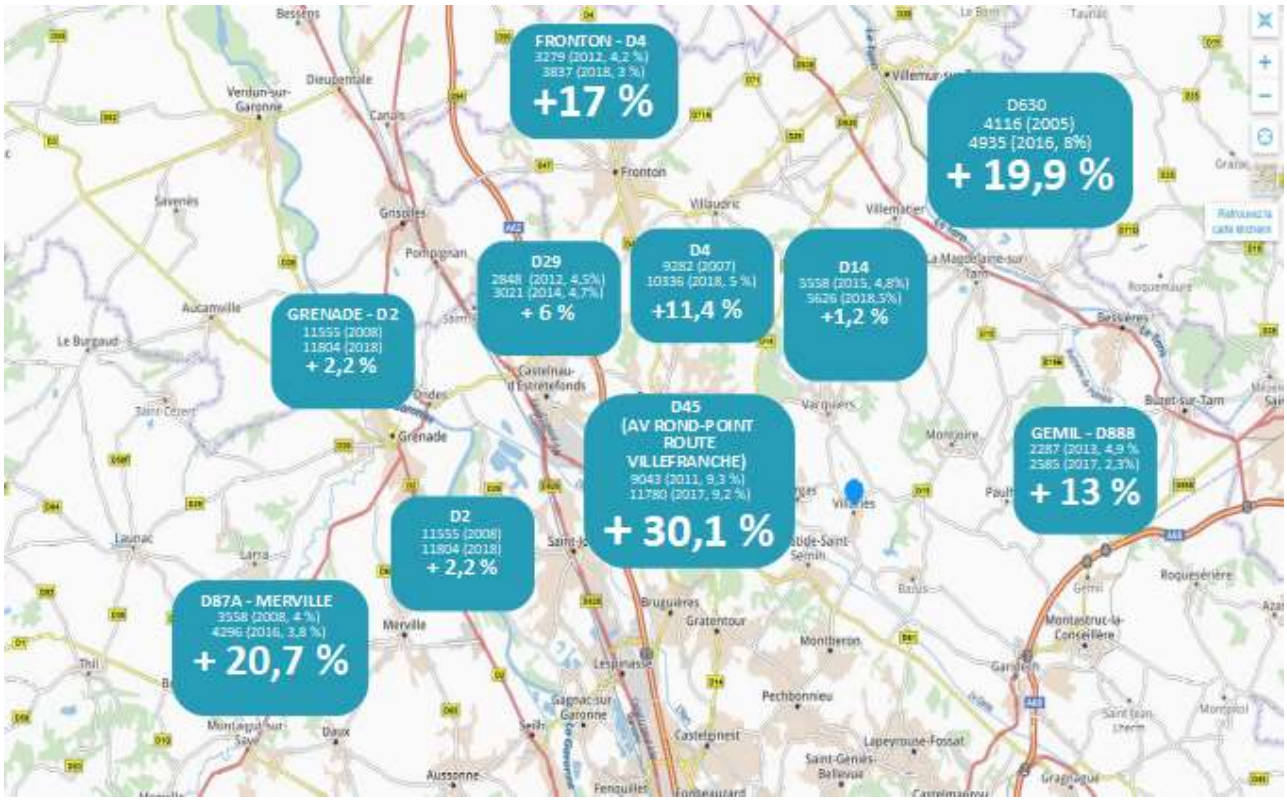


Figure 15: Evolution de TMJA : valeur (date, pourcentage trafic Poids lourds)

L'analyse des TMJA en les comparant à des données recueillies dans les années '90 (Source : Trafics Routiers DDE août 1995) donne les évolutions suivantes :

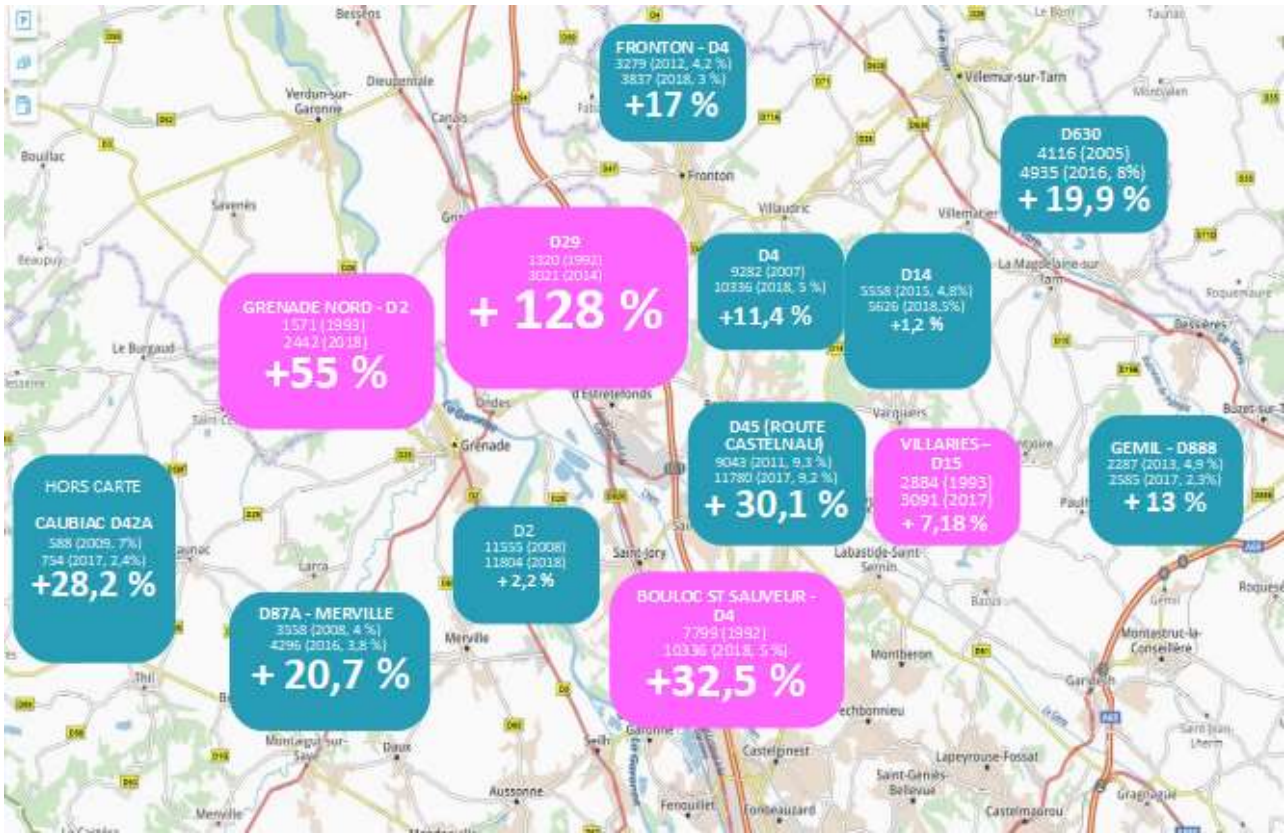


Figure 16: Evolution TMJA - comparaison avec comptages réalisés dans les années '90

Des exploitations du modèle de déplacements Camino-T n'ont pu être obtenues. Nous conseillons à la maîtrise d'ouvrage d'effectuer les demandes directement auprès de l'AUAT ou de la DDT 31.

Le réseau autoroutier

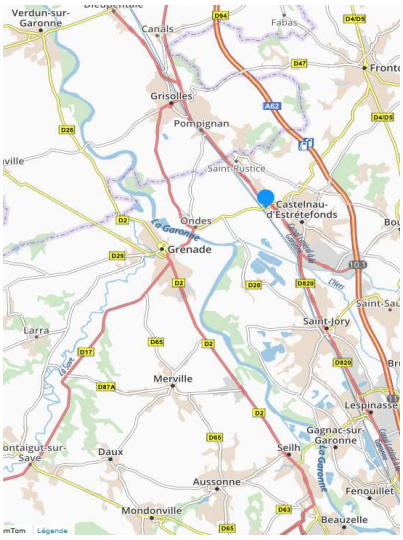


Figure 17: 4 échangeurs autoroutiers sur le territoire du SCoT NT

Un échangeur autoroutier A62 figure sur le territoire : Castelnau d'Estretefonds (Sortie 10.1 Eurocentre,) En dehors du territoire du SCoT NT, les échangeurs les plus proches de l'autoroute A61 sont : au nord « Sortie 10 Montauban » et au sud « Sortie 11 Saint-Jory ». 3 échangeurs autoroutiers A 68 sont sur le territoire de la CdC (Gemil, Garidech et Gragnague). En 2017 le TMJA de l'A680 était de 5600 veh/j dont 7,2% PL.

A noter le projet d'un nouvel échangeur sur Fronton (une étude est en cours). Une partie du bâtiment proche de l'échangeur autoroutier pourrait être utilisé comme un lieu de coworking, avec également des stations de recharge pour véhicule électrique.

Un seul ouvrage d'art de la Garonne pour la circulation routière

Actuellement un seul ouvrage d'art sur le territoire permet le franchissement de la Garonne à Ondes. L'insuffisance de son gabarit semble partagée par bon nombre de techniciens et d'élus. Lieu de congestion routière, un report de circulation sur les ponts de St Jory ou de Pompignan semble logique. La création d'un ouvrage d'art franchissant les cours d'eau impose des ressources financières qui ne sont pas à la mesure des communautés de communes du territoire. Une étude est en cours, avec des exploitations du modèle toulousain. Nous aborderons peu ce sujet lors de notre étude.

Un report sur la voirie secondaire

L'arrivée d'applications de navigation a facilité les déviations des axes structurants de véhicules pris dans un embouteillage ou un ralentissement vers des axes secondaires. Quelques élus ont tenté de contraindre la circulation sur les voies secondaires : mise en place de sens interdits, de feux de croisement, de feux de récompense ou « feux intelligents » (Pechbonnieu, Montberon, Labastide). Si les sens interdits n'ont pas eu l'effet escompté, il semblerait que les feux intelligents soient une réussite. Enfin, certaines voies avec des panneaux de signalisation Interdiction poids lourds connaissent malgré tout un trafic PL élevé.

3.2.2.2 - Un sentiment d'insécurité routière confirmé par les chiffres

Lors des entretiens réalisés, de nombreuses observations révélaient le sentiment d'une insécurité grandissante (intersection RD15 – RD45, St-Sauveur – Bouloc ; Cepet – Villemur, Villaudric – Fronton ; noeud RD45, carrefours dangereux, etc.).

Une analyse de l'accidentologie permet de valider ce ressenti. Sur une période d'étude de cinq années, on constate une hausse des accidents et tués sur la période 2014-2016 puis une baisse pour revenir à des chiffres plus faibles en 2017 et 2018. On remarque une nette baisse des accidents en 2018 mais un chiffre des tués qui reste élevé. Par rapport à l'accidentalité du département, le SCoT nord toulousain représente 4,2 % des accidents et 17,7 % des tués.

Grenade est la commune la plus touchée avec 5 accidents mortels. Pour 87 % d'entre eux, les accidents mortels ont lieu sur les routes départementales. 91,3 % hors intersection et hors agglomération. Parmi les tués, on déplore 34 conducteurs de VL, 5 piétons, 1 cycliste, 5 pilotes de 2RM et 1 chauffeur de poids lourd.

Nous n'avons pu exploiter les données des radars pédagogiques faute de transmission.

3.3 - Une dynamique d'urbanisation qui renforce cette dépendance

Cette dépendance à la voiture est renforcée par la dynamique actuelle d'organisation spatiale sur une partie du territoire, et s'explique par :

- la forte croissance de la population (+1 500 habitants par an)
- l'absence de polarités de plus de 10 000 habitants et leur faible densité (qui réduit la part des déplacements courts)
- la nature très diffuse des flux de déplacements
- la forte dépendance au marché de l'emploi et aux équipements des aires urbaines à proximité (surtout Toulouse et Blagnac + Colomiers)
- et la localisation excentrée d'équipements générateurs de déplacements

3.3.1 - Une forte croissance de déplacements

Ce territoire, influencé par 2 aires urbaines à proximité (Montauban et Toulouse) a vu ces dernières décennies un fort accroissement de la population. La population, estimée à près de 100 000 habitants aujourd'hui, a crû ces dernières années d'environ 1 500 habitants supplémentaires par an, ce qui induit environ 7 500 déplacements quotidiens supplémentaires à absorber chaque année.

Les projections démographiques calculées en 2019 par Haute-Garonne Ingénierie dans le cadre de la révision du SCoT Nord Toulousain induisent un nombre élevé de déplacements supplémentaires (voir ci-dessous).

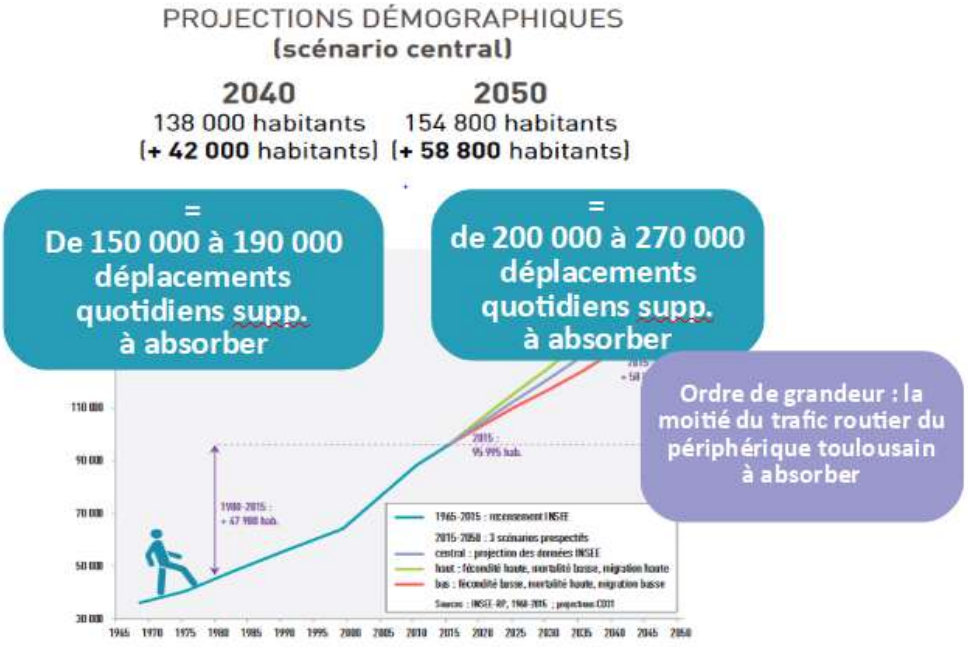


Figure 18: Projections démographiques et projection du nombre de déplacements

3.3.2 - L’absence de polarités fortes et la faible densité des polarités existantes

L’analyse détermine si l’urbanisation favorise les déplacements de proximité et les modes alternatifs à la voiture : en privilégiant la densité, la mixité et l'accessibilité dans les nouvelles formes urbaines, en subordonnant l'urbanisation à la desserte par les modes doux et les transports collectifs, en développant une stratégie urbaine autour des gares, pôles d'échanges multimodaux.

Depuis le début des années 80, les déplacements se caractérisent par une hausse constante des distances parcourues, particulièrement hors agglomération. Lié au développement des infrastructures routières, le motif principal de ces mobilités est un motif contraint (travail, études). Ces dynamiques sont les conséquences d'une délocalisation de l'emploi à l'extérieur et de la recherche d’un foncier financièrement accessible en matière de logement. L'étalement urbain est résidentiel de par le souhait d’accéder à la propriété. C'est aussi un éclatement des zones d'activités économiques aux périphéries et à l'extérieur des villes avec pour conséquence directe une forte augmentation depuis 30 ans de la part modale de la voiture.

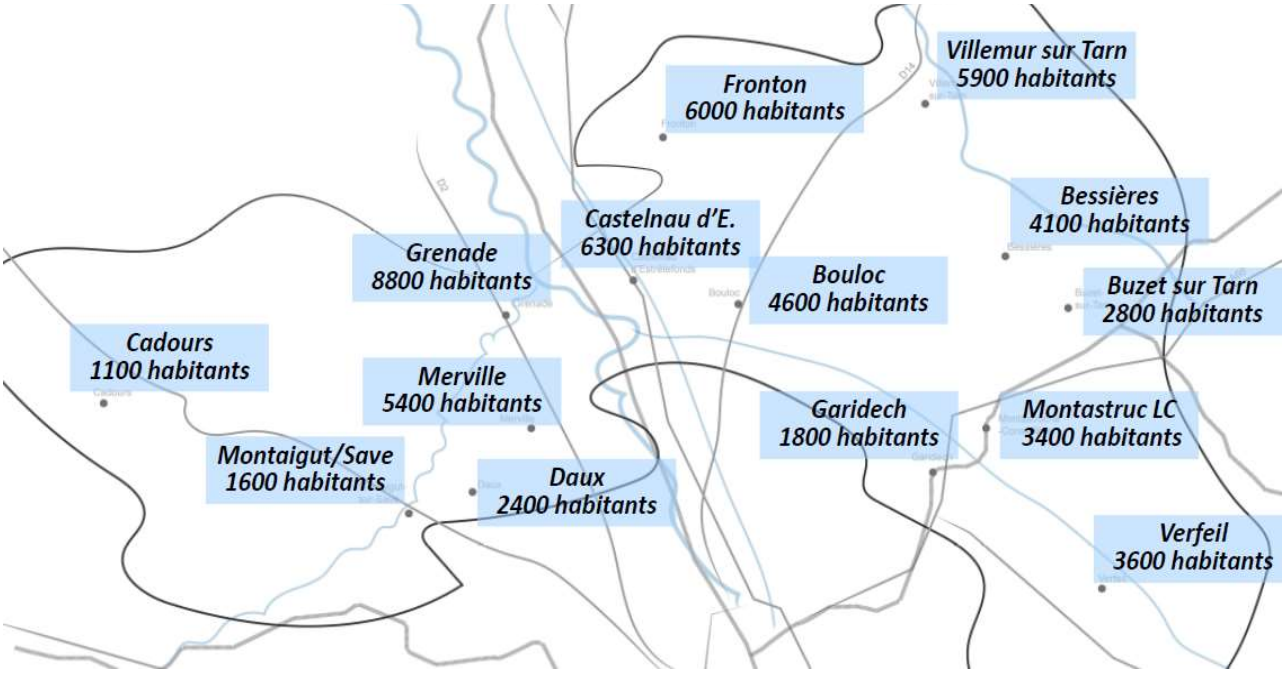


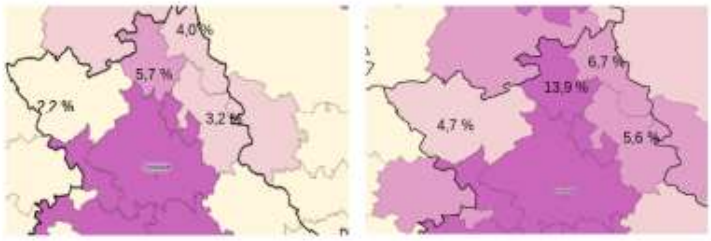
Figure 19: Les communes du territoire les plus importantes en termes du nombre d'habitants

L’évolution du taux d’artificialisation et le développement de la maison individuelle et des zones pavillonnaires accessibles exclusivement en voiture sur certaines parties du territoire renforcent cette dépendance. De nouveaux équipements générateurs de déplacements sont excentrés (scolaires, lotissements, sièges administratifs, etc.).

Le territoire ne propose pas de démarches écoquartiers, ni de démarche Approche environnementale de l'Urbanisme (AUE), ni de documents d'urbanisme intercommunaux validés (la CdC Val Aïgo lancera prochainement un PLUi).

Evolution de l'urbanisation années '60 - 2016
(sources : IGN – Remonter le temps)

Evolution de la part des surfaces des territoires artificialisés entre 2000 et 2018
(source Corine Land Cover)



Urbanisation

Indicateurs	Scot du Nord toulousain		Occitanie
Taux d'urbanisation (%)	7,9	▲	4,2
Densité de logements sur surface urbanisée (logts/km²)	605,8	▼	1 174,1

2003 2005 2008 2013 **2015**

Source : Fichiers fonciers DREAL - 2015

Evolution de la tache urbaine 2005-2015

Indicateurs	Scot du Nord toulousain		Occitanie
Taux d'évolution surf. urbaine 2005-2015 (%)	20,2	▲	14,5
Indicateur d'étalement urbain 2005-2015	0,84	▼	1,46

Source : Fichiers fonciers - DREAL

Définition: Indicateur d'étalement urbain 2005-2015= taux evol surf urb / taux evol pop ; si < 0 : baisse de population et étalement, si >0 et <1 : densification urbaine , si >1 : étalement urbain

Figure 20: Evolution de l'artificialisation des sols (plusieurs repères de temps)

Des initiatives ont été engagées en matière d'urbanisme notamment au sein de la CC du Frontonnais qui propose aux communes, compétentes en planification de l'urbanisme, un accompagnement qui s'articule autour des propositions suivantes :

- mettre du recul sur les voies routières
- réduire la taille des parcelles (aujourd'hui moyenne de 200-300 m², max 600 m²)

- inscrire un maillage modes actifs en OAP
- raccorder les quartiers par des cheminements actifs
- poser un emplacement réservé sur propriété privée pour accroître l'emprise
- effectuer une cartographie des typologies de voie (ex : PLU Bouloc), avec des hypothèses d'implantation
- aménager en centre urbain.

Quelques exemples de développement urbanistique (avant/après)

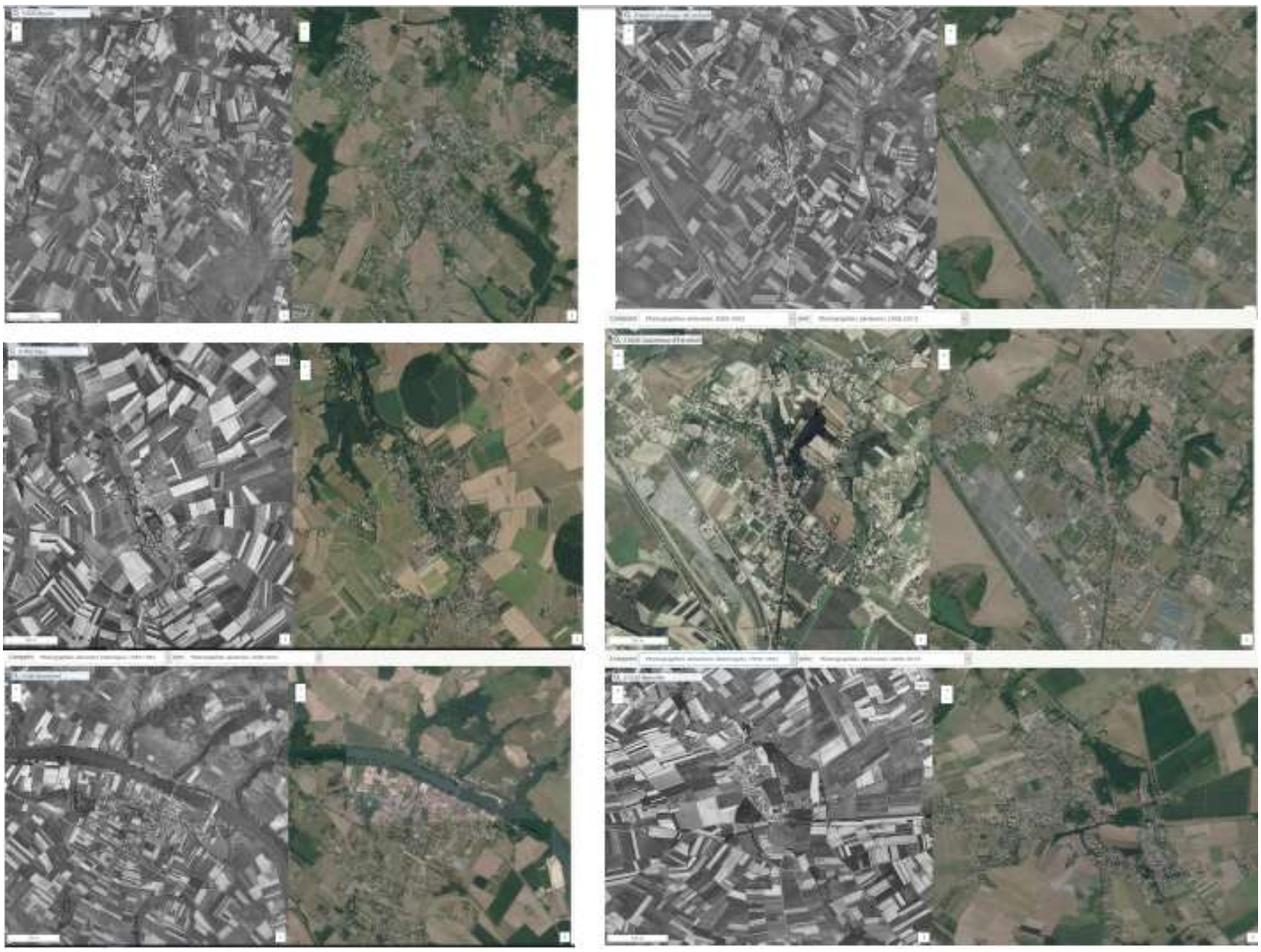


Figure 21: Source : remonter le temps IGN

3.3.3 - Une dépendance forte aux bassins d'emploi de l'agglomération toulousaine

3.3.3.1 - Représentation synthétique des flux déplacements domicile-travail

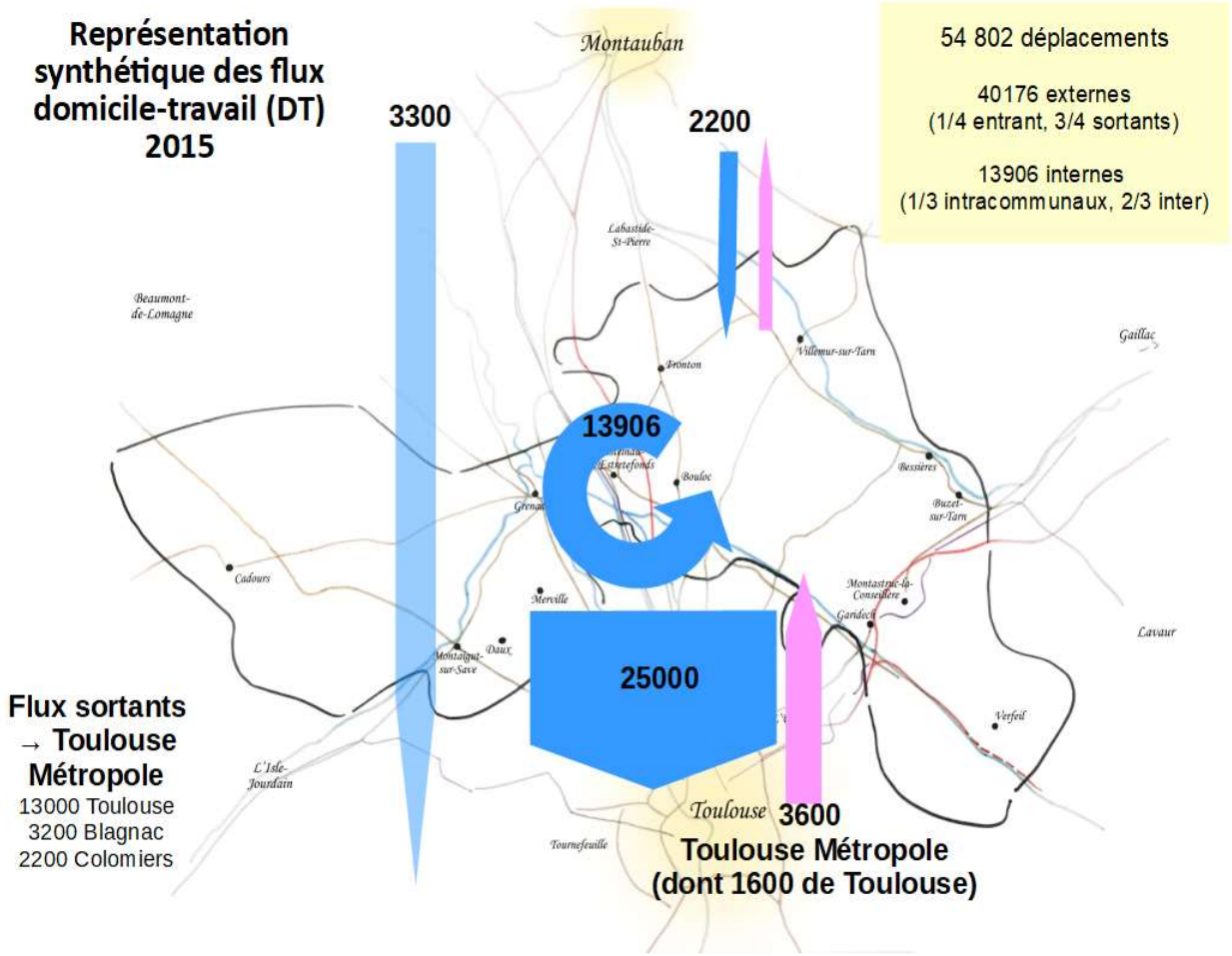


Figure 22: Représentation synthétiques des flux domicile-travail (Sources : INSEE 2015)

Afin de connaître les flux de déplacement domicile travail, nous avons analysé la base de flux 2015 de Institut National de la Statistique et des Études Économiques (Insee). Les données sont issues de l'exploitation complémentaire du recensement. Les effectifs sont issus du croisement entre le lieu de résidence et le lieu de travail.

Toutefois, compte tenu notamment du sondage, les effectifs supérieurs à 500 peuvent normalement être utilisés en toute confiance. Les effectifs inférieurs à 200 doivent être maniés avec précaution car, en raison de l'imprécision liée au sondage, ils peuvent ne pas être significatifs.

3.3.3.2 - La mobilité domicile travail en 2015

En 2015, d'après l'Insee, le territoire du SCoT Nord Toulousain génère 54 082 déplacements domicile-travail répartis sur 2 922 trajets ou flux.

L'Insee comptabilise le nombre d'individus qui résident et travaillent dans deux communes différentes. Ce sont ces données qui sont analysés ci après. Elles traduisent un nombre de « migrants alternants » ou « déplacements domicile-travail » ou « pendulaires ». En revanche, la fréquence de ces déplacements n'est pas mentionnée. En 2015, d'après l'Insee, **54 082 individus sortent ainsi ou entrent sur le territoire du SCoT pour aller travailler**.

Sur la base de leurs trajets entre leur commune de résidence vers la commune ou ils travaillent, ces données nous permettent de différencier :

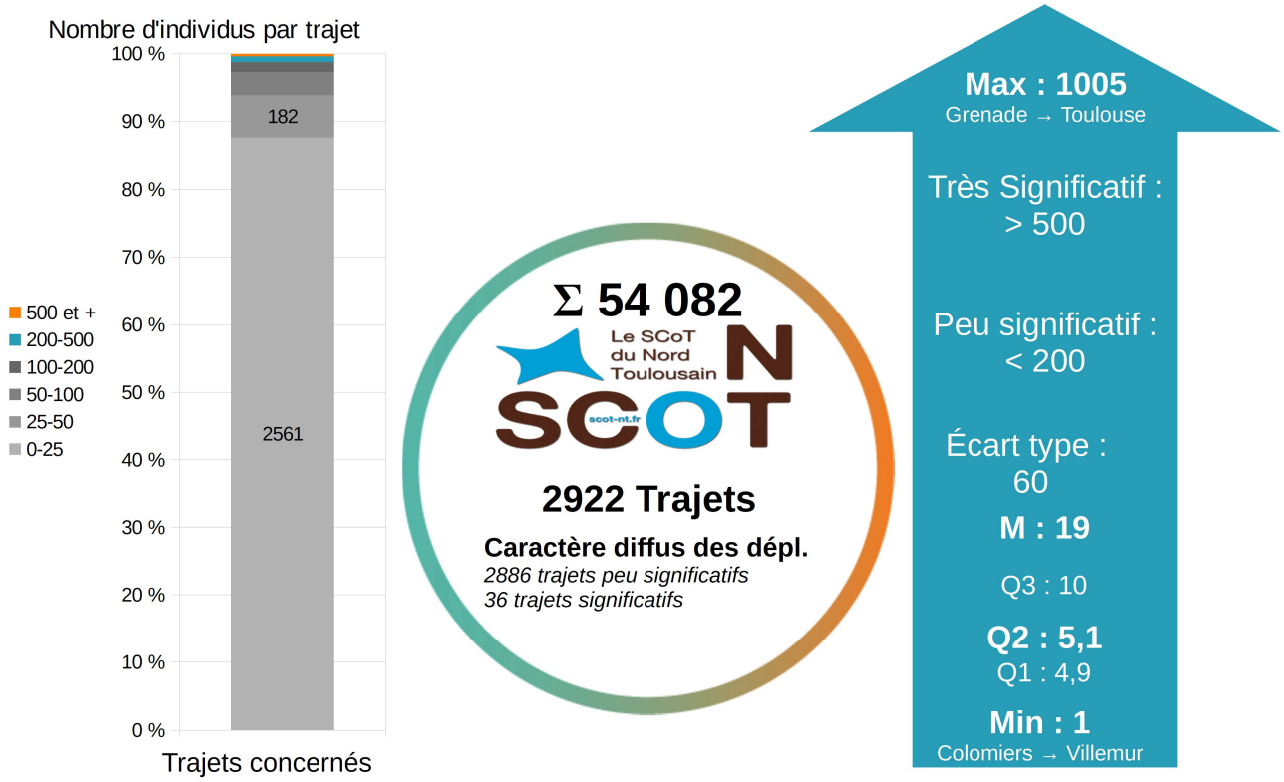
- Les entrants : Ce sont ceux qui vivent en dehors du SCoT mais qui travaillent sur une des communes du SCoT ;
- Les sortants : Ce sont ceux qui travaillent en dehors du SCoT mais qui vivent sur une des communes du SCoT ;
- Ceux qui restent sur le SCoT : Ce sont ceux qui travaillent dans une commune du SCoT et qui vivent également sur une des communes du SCoT.

Les trajets des individus entrants et des sortants seront considérés dans cette analyse comme **des trajets « ExtraSCoT »** dans la suite de l'étude. Dans leur trajet domicile-travail, **au moins une commune concernée n'est pas dans le SCoT.**

Les trajets des individus qui restent sur le SCoT seront considérés comme des trajets « IntraSCoT » dans la suite de l'étude. Dans cette catégorie d'individus, nous pouvons différencier :

- Ceux qui changent de commune tout en restant dans le SCoT : Ce sont ceux qui vivent dans une commune du SCoT et qui travaillent dans une autre commune du SCoT ;
- Ceux qui restent dans la même commune du SCoT : Ce sont ceux qui vivent et travaillent dans la même commune.

Les individus qui ne font que traverser le territoire, qui ne résident ni ne travaillent sur le territoire, n'en font pas partie.



Dessin 1: Chiffres clés de la mobilité domicile-travail sur le SCoT Nord Toulousain

En moyenne, un trajet est réalisé par 19 individus, la médiane des individus se déplaçant par trajets est de 5,08 et l'écart type est à 60 individus. L'écart type élevé témoigne de la **forte variation du nombre de pendulaires par trajets**. En effet, le trajet possédant le plus grand nombre d'individus est **le trajet Grenade - Toulouse avec 1 005 individus** et le trajet regroupant le moins d'individus est le **trajet Colomiers - Villemur s/T. avec un individu**.

De plus, près de 98,7 % des trajets regroupent un nombre d'individus que l'Insee classifie comme « peu significatifs » (inférieures à 200 déplacements) et près de 85 % des trajets regroupent moins de 25 individus.

Ces indicateurs couplés au graphique ci-dessous révèlent **le caractère diffus des individus se déplaçant pour rejoindre leur lieu de travail**. En effet, seuls 36 trajets sont classés comme significatifs par l'Insee avec un nombre de personnes par trajet supérieur à 200.

Les conclusions à tirer de cette analyse nous permettront de donner des tendances.

3.3.3.3 - Une mobilité à 2 vitesses

Pour analyser ces déplacements pendulaires, nous avons dissocié deux catégories de trajets : **Les trajets « extraSCoT » qui regroupent les individus pour lesquels, une commune de leur déplacement domicile-travail n'est pas dans le SCoT.**

Dans la catégorie des trajets « extraSCoT », **certains trajets sont « entrants »,** c'est à dire que le lieu de travail de ces individus est dans le SCoT. Dans cette catégorie de trajet, ce type de trajet sera appelé déplacement entrant (par exemple Colomiers - Villemur s/T.).

D'autres trajets sont « sortants », ce qui correspond aux individus pour lesquels le lieu de travail n'est pas dans le SCoT. Dans cette catégorie de trajet « extraSCoT », ce type de trajet sera appelé déplacement sortant (par exemple Grenade - Toulouse).

La catégorie des trajets « intraSCoT » regroupe les individus pour lesquels les deux communes de leur déplacement domicile-travail sont dans le SCoT.
Certains trajets restent dans la commune d'habitation, c'est à dire que le lieu de travail de ces individus est localisé dans la commune où ils habitent. Dans cette catégorie, **ce type de trajet sera appelé déplacement « intra communal »** (par exemple Fronton - Cadours).
D'autres trajets sont sortants, ce qui correspond aux individus pour lesquels le lieu de travail n'est pas dans le SCoT. Dans cette catégorie de trajet « intraSCoT », **ce type de trajet sera appelé déplacement « inter communal »** (par exemple Montastruc-la-C. - Montastruc-la-C.).

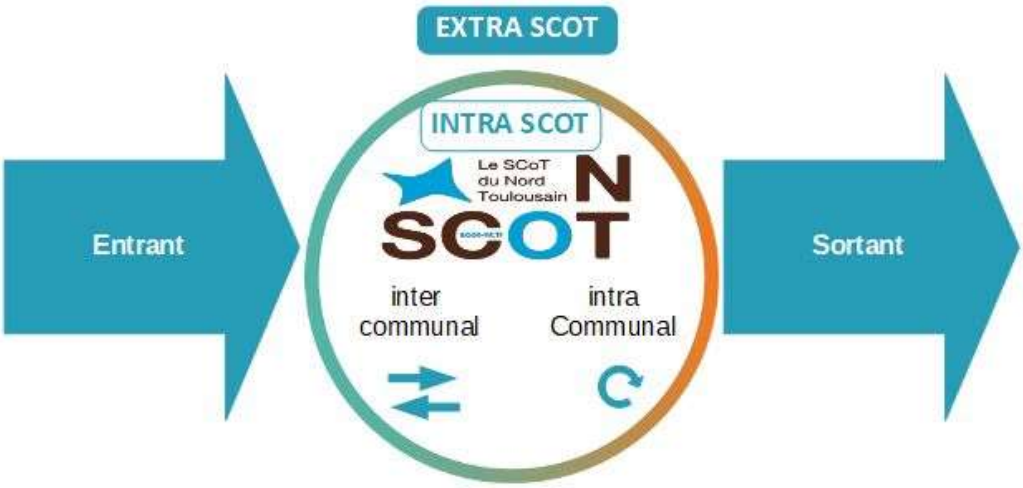


Figure 23: Différenciation des trajets « extraSCoT » et « intraSCoT »

a) Les déplacements domicile-travail « extraSCoT »

Analyse synthétique des déplacements « extraSCoT »
La somme des déplacements « extraSCoT » atteint les 40 176 déplacements, soit les ¾ des déplacements domicile-travail.

Les individus réalisant **les trajets « extraSCoT » sortants sont 30 080**. Dans ce groupe, 80 % des individus réalisant les trajets sortants vont vers la métropole Toulousaine et 40 % vont sur la commune de Toulouse.

Le groupe d'individus réalisant **les trajets « extraSCoT » entrants sont 10 096**. Ils sont un peu plus d'$^1/_3$ en provenance de la métropole Toulousaine et 20 % de la communauté de commune Grand Sud-Tarn et Garonne (CdC GST&G).

Figure 24: Les individus et leurs trajets « extraSCoT »

Dans la catégorie des trajets « extraSCoT », les trajets supérieurs à 500 pendulaires (significatifs d'après l'Insee) sont tous des déplacements sortants en majorité vers Toulouse. L'analyse détaillée des déplacements « extraSCoT » se trouvent en annexe IV.

Grandes tendances des déplacements « extraSCoT »
Le SCoT apparaît comme un territoire où la majorité des individus qui y vivent, vont travailler à l'extérieur, de préférence vers la métropole Toulousaine. **Sur les 40 176 individus réalisant des trajets « extraSCoT », ¼ sont entrants et environ le ¾ sont sortants.**

En analysant commune par commune le volume des entrants par rapport aux sortants, 63 communes sur les 66 que compte le territoire ont un volume de sortants plus important que les entrants. Seul les communes de Castelnau d'E., Villeneuve les B. et St-Sauveur se démarquent. Ces trois communes attirent plus de pendulaires qu'elles en émettent.

On peut penser que de par sa qualité de vie et sa proximité avec le bassin d'emploi de Toulouse, le SCoT Nord Toulousain attire des actifs qui préfèrent vivre dans un environnement moins resserré que Toulouse. Les compléments détaillés de l'analyse des trajets « extraSCoT » sont en annexe VI.

b) Les déplacements domicile-travail « intraSCoT »

Synthèse des déplacements domicile-travail « intraSCoT » :
Dans cette catégorie de déplacements domicile-travail, **la somme des déplacements en « intraSCoT » concerne 13 906 individus**, soit un peu plus du quart des 54 000 migrants

alternants du SCoT Nord Toulousain.

Le groupe réalisant **des trajets en « intraSCoT » inter communaux compte près de 4 896 individus**. Leurs trajets vont en particulier vers Castelnau d'E., Villemur s/T., ou encore Grenade.

Le groupe de trajets « intraSCoT » intra communaux concerne 9 010 individus. Ces déplacements ont la particularité de rester dans la commune d'origine. Ces mouvements sont les plus nombreux sur les communes de Grenade, Castelnau d'E., Fronton et Villemeur s/T. L'analyse détaillée des déplacements « intraSCoT » se trouve en annexe VI.

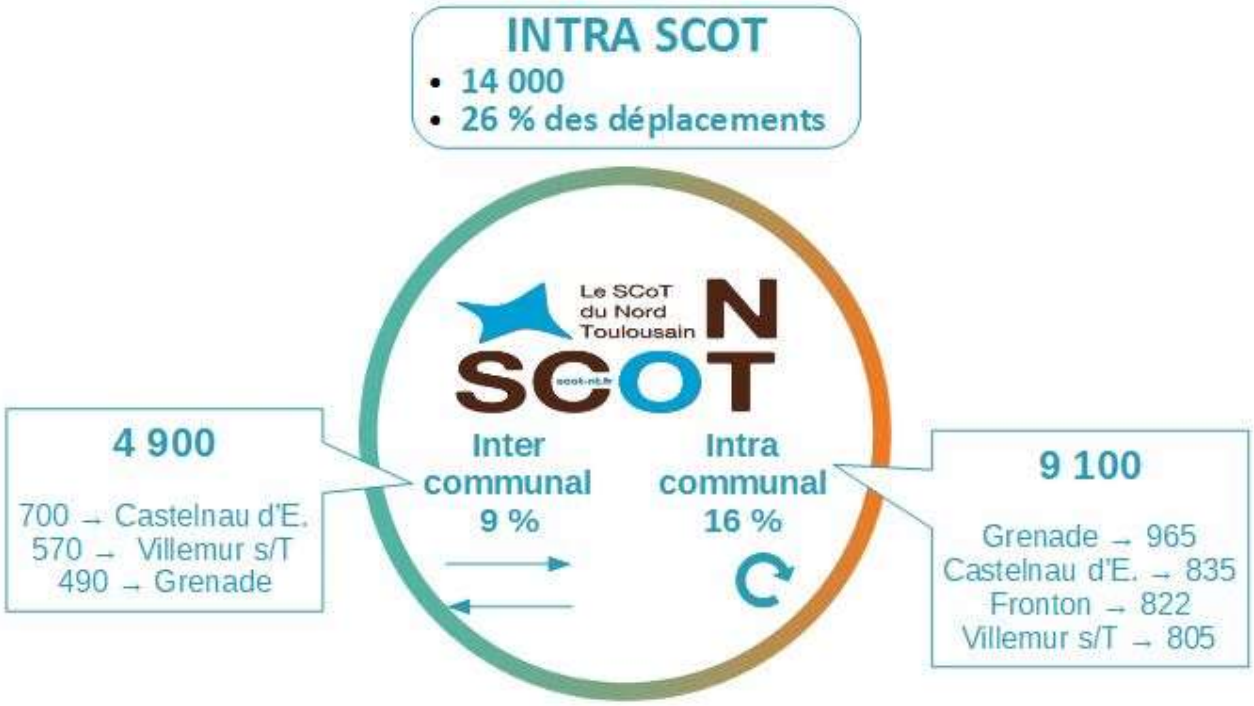


Figure 25: Les individus et leurs trajets « intraSCoT »

Dans cette deuxième catégorie de trajets, on recense 13 906 individus dont **$^1/_3$ des individus font des trajets « intraSCoT » inter communaux et les $^2/_3$ des trajets « intraSCoT » intra communaux**.

Les grandes tendances des trajets « intraSCoT » :
Afin de mettre en évidence les grandes tendances au-delà du volume de déplacement généré, nous avons réalisé une typologie des communes selon la qualité des trajets « intraSCoT ». Trois qualités de trajets sont mis en évidence : **Les trajets intra communaux** qui regroupent les individus restant dans la commune d'habitation ; **les trajets « intraSCoT » inter communaux sortants** qui regroupent, pour la commune d'habitation, les individus quittant la commune ; et **les trajets « intraSCoT » inter communaux entrants** qui regroupent, pour la commune du lieu de travail, les individus entrant dans la commune.

Cela nous a permis de mettre en évidence quatre grandes familles de déplacements domicile-travail « intraSCoT » :
Autonome qualité de vie : Les communes faisant partie de ce groupe sont celles ou les individus

effectuant des trajets intra communaux pour se rendre à leur lieu de travail sont plus nombreux que ceux qui entrent/sortent de la commune pour travailler, et les individus sortants sont plus nombreux que les individus entrants dans la commune pour travailler.

Autonome attractifs : Les communes faisant partie de ce groupe sont celles ou les individus effectuant des trajets intra communaux pour se rendre à leur lieu de travail sont plus nombreux que ceux qui entrent/sortent de la commune pour travailler, et les individus sortants sont moins nombreux que les individus entrants dans la commune pour travailler.

Attractifs : Les communes faisant partie de ce groupe sont celles ou les individus effectuant des trajets intra communaux pour se rendre à leur lieu de travail sont moins nombreux que ceux qui entrent/sortent de la commune pour travailler, et les individus sortants sont moins nombreux que les individus entrants dans la commune pour travailler.

Qualité de vie : Les communes faisant partie de ce groupe sont celles ou les individus effectuant des trajets intra communaux pour se rendre à leur lieu de travail sont moins nombreux que ceux qui entrent/sortent de la commune pour travailler, et les individus sortants sont plus nombreux que les individus entrants dans la commune pour travailler.

Cette analyse schématisée ci-dessous et détaillée en annexe VII nous permet de mettre en évidence quatre groupes synthétisés sur la carte ci-dessous. Les communes « autonomes / attractives » apparaissent en rouge, les « attractives » en orange, les « autonomes / qualité de vie » en bleu et les « qualité de vie » en vert.

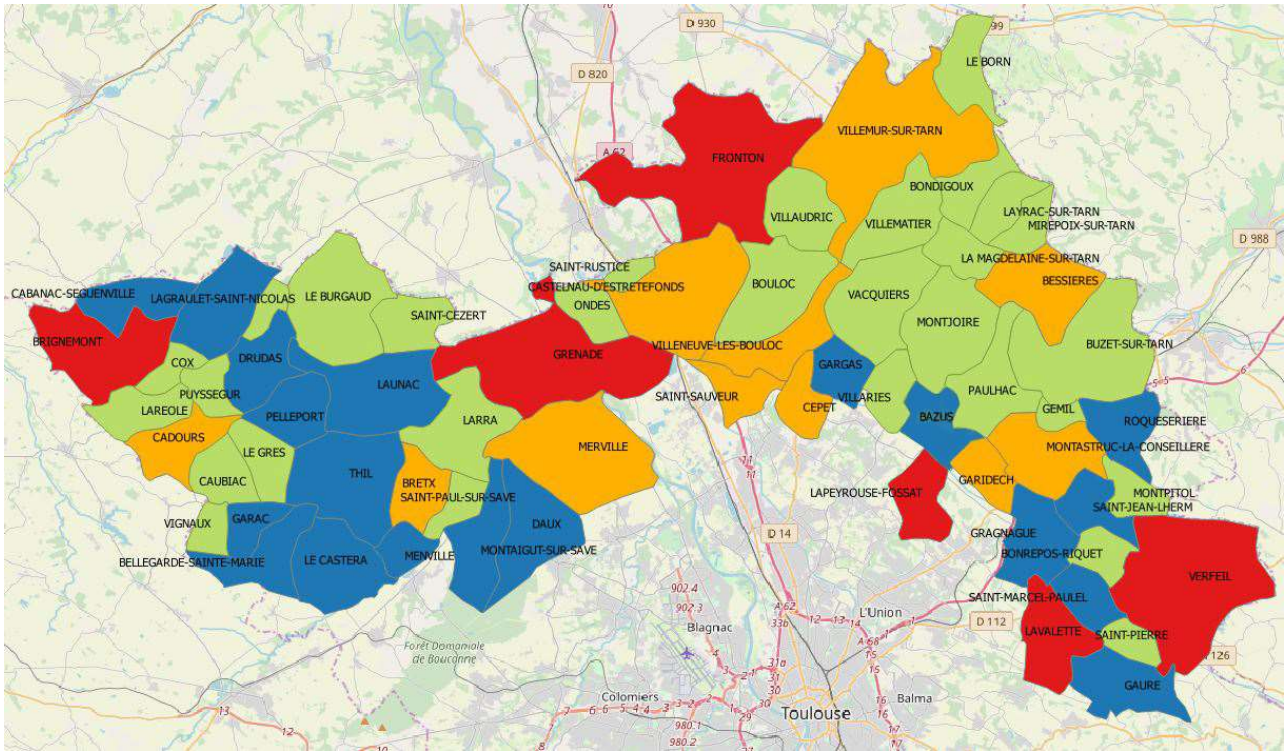


Figure 26: Typologie des déplacements « intraSCoT » dominants

L'analyse des déplacements « intraSCoT » nous montre que **les communes les plus peuplées sont les plus attractives en terme d'emploi.**

Sur les douze communes de plus de 2 000 habitants, cinq communes font partie du groupe des « attractives », quatre sont des « autonomes / attractives », deux sont des « autonomes / qualité de vie » (Bouloc et Buzet-s/T.) et une seule fait partie du groupe « qualité de vie » (Daux).

Les moins peuplées sont nombreuses à composer le groupe des « qualité de vie ».

Sur les 54 communes de moins de 2 000 habitants, deux font partie du groupe des « autonomes / attractives » (Brignemont, Lavalette), six font partie du groupe des « attractives » (Bretx, Cadours, Cépet, Garridech, St Sauveur et Villeneuve-les-B.), 17 font partie du groupe des « autonome / qualité de vie » et 28 font partie du groupe « qualité de vie ».

Au delà du nombre d'individus pendulaires, cette carte nous permet de mettre en évidence le type de déplacements dominant des pendulaires par communes. Cela est à coupler avec le volume de déplacements de chaque commune que nous avons analysé dans l'annexe VI.

3.3.3.4 - Les grandes tendances de la mobilité professionnelle

Deux catégories de mobilités professionnelles existent sur ce territoire : la mobilité « extraSCoT », qui regroupe les individus pour lesquels, au moins une commune de leur déplacement domicile-travail n'est pas dans le SCoT ; et la mobilité « intraSCoT », qui regroupe les individus pour lesquels les deux communes de leur déplacement domicile-travail est dans le SCoT.

La mobilité « extraSCoT » sortante, la plus importante, concerne environ 30 000 individus sur 54 000 au total.
Parmi ces 30 000 individus, près de 25 000 vont vers la métropole Toulousaine dont 13 000 vers Toulouse, 3 200 vers Blagnac et 2 200 vers Colomiers. Le pouvoir d'attraction de la métropole Toulousaine est très important sur le SCoT Nord Toulousain. Un verdissement de ces déplacements que ce soit par le covoiturage, la mise en place de lignes TC radiales vers la métropole Toulousaine mais aussi transversales vers les gares TER aux heures de pointe du matin et du soir apporterait un gain important en émissions de GES. Des liens existent déjà entre le SCoT et Tisséo Collectivités, l'autorité organisatrice de la mobilité de l'agglomération toulousaine qui n'intervient pas sur le périmètre du SCoT. Un approfondissement de ces relations nous semble un enjeu fort (notamment sur la couverture intégrale du territoire du SCoT de la prochaine enquête déplacements).
La mobilité « extraSCoT » entrante, moins importante, concerne environ 10 000 individus sur les 54 000 au total. **Elle attire principalement des individus provenant non seulement de la métropole Toulousaine** (3 800 individus dont 1 600 de Toulouse), **mais aussi de la CdC GST&G** (2 200 individus).
Sur le SCoT, **ces individus vont principalement vers Castelnau d'E.** (2 300 individus), **Villemur-s/T.** (1 200 individus)**, et Grenade** (1 039 individus).

La mobilité « intraSCoT » inter communale est faible, et concerne 4 900 individus sur les 54 000 au total. Ils sont à destination de Castelnau d'E. (700 déplacements), de Villemur-s/T. (570 déplacements) et de Grenade (490 déplacements).
La mobilité « intraSCoT » intra communale concerne 9 100 déplacements sur les 54 000 au total. Les communes pour lesquelles ces déplacements sont les plus importants sont Grenade (965 déplacements), Castelnau d'E. (835 déplacements), Fronton (822 déplacements) et Villemeur-s/T. (805 déplacements).
Dans la mobilité « intraSCoT », **Castelnau d'E., Villemur-s/T. et Grenade se distinguent des autres communes du territoire**. Le nombre d'individus réalisant des déplacements inter

communaux et intra communaux est significatif, c'est à dire supérieur à 500.
Un verdissement de ces déplacements par le développement des modes actifs en particulier en intra communal et la mise en place de lignes de transport collectifs transversales des gares TER vers les communes stratégiques aux heures de pointe du matin et du soir apporterait un gain important en émissions de GES.

Afin de mettre en évidence les grandes tendances au-delà du volume de déplacement généré, nous avons réalisé une typologie des communes selon la qualité des trajets domicile travail (i (« extraSCoT » et « IntraSCoT »). Les détails de cette analyse sont en annexe VIII.

Aucune commune ne fait partie du groupe des « autonomes attractives » ou des « autonomes qualité de vie ». Les déplacements intracommunaux sont tous inférieurs aux déplacements en échanges pour toutes les communes du SCoT. Ainsi, **en terme d'emploi elles dépendent fortement des pôles économiques majeurs tels que Toulouse Métropole ou encore la CA GM**.
Cependant, six communes composent le groupe des « attractifs » et attirent sur leur commune plus de pendulaires qu'elles n'en émettent. Il s'agit de Cadours, Castelnau d'E., St Sauveur, Villemur S/T et Villeneuve-lès-B.
Le reste des communes du SCoT fait partie du groupe « qualité de vie ». Il s'agit de Brignemont, Fronton, Grenade, Lapeyrouse-Fossat, Lavalette, Verfeil, Cépet, Garidech, Merville, Montastruc-la-Conseillère, Bazus, Bellegarde-Sainte-Marie, Cabanac-Séguenville, Le Castéra, Daux, Drudas, Garac, Gargas, Gauré, Gragnague, Lagraulet-Saint-Nicolas, Launac, Menville, Montaigut-sur-Save, Pelleport, Roquesérière, Saint-Jean-Lherm, Saint-Marcel-Paulel, Thil, Bondigoux, Bonrepos-Riquet, Le Born, Bouloc, Le Burgaud, Buzet-sur-Tarn, Caubiac, Cox, Gémil, Le Grès, Laréole, Layrac-sur-Tarn, La Magdelaine-sur-Tarn, Mirepoix-sur-Tarn, Montjoire, Montpitol, Ondes, Paulhac, Puysségur, Saint-Cézert, Saint-Paul-sur-Save, Saint-Pierre, Saint-Rustice, Vacquiers, Vignaux, Villariès, Villaudric, Villematier, Larra.

Si on compare les résultats de la typologie des déplacement « intraSCoT », au regard de la totalité des déplacement, nous observons que **les groupes qui faisaient ressortir une certaine autonomie en terme d'emploi disparaissent** (« autonome attractives » et « autonomes qualité de vie »). **Le groupe des communes « autonomes » en « intraSCoT » passe de 25 à 0 communes**. Brignemont, Fronton, Grenade, Lapeyrouse-Fossat, Lavalette Verfeil, Bazus, Bellegarde-Sainte-Marie, Cabanac-Séguenville, Le Castéra, Daux, Drudas, Garac, Gargas, Gauré, Gragnague, Lagraulet-Saint-Nicolas, Launac, Menville, Montaigut-sur-Save, Pelleport, Roquesérière, Saint-Jean-Lherm, Saint-Marcel-Paulel et Thil perdent leur caractère autonome au-delà des frontières du SCoT. **Au delà des frontières du SCoT, aucune commune ne peut être considérée comme autonome**.
Il en est de même pour l'indicateur d'attractivité. Le groupe des communes « autonomes attractives » et « attractives » en « intraSCoT » passe de 17 à 6 communes. Bessières, Bretx, Cépet, Garidech, Merville, Montastruc-la-Conseillère Brignemont, Fronton, Grenade, Lapeyrouse-Fossat, Lavalette Verfeil perdent leur caractère attractif au-delà des frontières du SCoT. **Au delà des frontières du SCoT, six communes peuvent être considérées comme attractives.** Il s'agit de .Cadours, Castelnau d'E., St Sauveur, Villemur S/T et Villeneuve-lès-B.

3.4 - Des solutions alternatives à la voiture solo aux impacts mesurés

Le territoire du SCoT Nord Toulousain est desservi par un réseau de transports collectifs bien fourni. On dénombre 25 lignes interurbaines[2], deux lignes TER[3], mais leurs impacts restent mesurés. La part des transports collectifs représente environ 7 % des déplacements tous motifs et seulement 4 % des déplacements domicile-travail.

Le territoire ne dispose pas de site propre pour autocar ou de pôles d'échanges multimodaux facilitant les interconnexions entre les modes de transport, de rabattements efficaces et organisés sur les gares du territoire et celles situées à proximité.

En dépit d'initiatives sur plusieurs communes (Grenade, Bouloc, etc.), des schémas directeurs cyclables existants ou en projet) et un axe structurant à fort potentiel (le long du canal latéral de la Garonne), les parts modales des modes actifs sont faibles (8,5 % des déplacements tous motifs se font à pied, et 0,5 % en vélo ou véhicules assimilés).

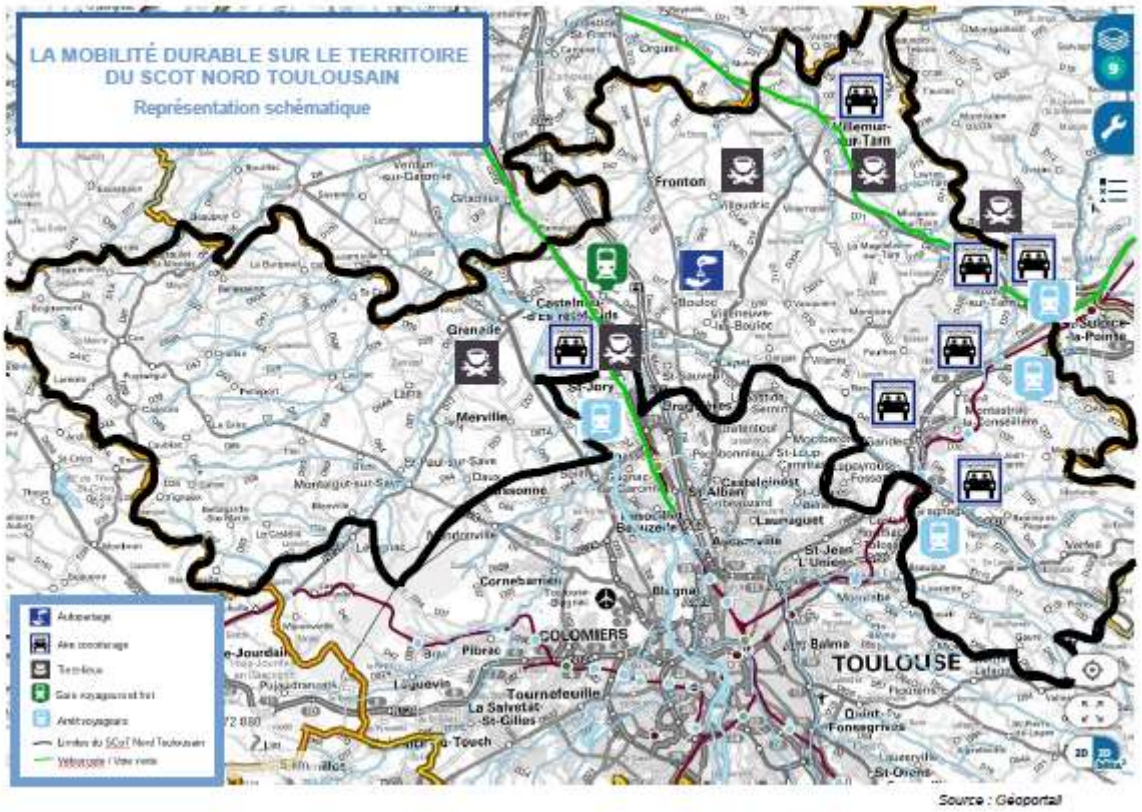


Figure 27: Représentation schématique des principales offres alternatives à la voiture solo

2 *Tous modes confondus*

3 *avec une amélioration récente du cadencement*

3.4.1 - Une offre de transports collectifs relativement fourni pour un usage modéré

3.4.1.1 - Présentation générale du réseau de transport collectif

Qu'elles soient fluviale (canal des deux mers), ferroviaire (Toulouse – Bordeaux et Toulouse Albi/Castres) et autoroutière (A62 Toulouse – Bordeaux, A68 Toulouse – Albi et A680 reliant la A68 à Gragnague jusqu'à Verfeil), les infrastructures de transport linéaires ne manquent pas sur le territoire du SCoT Nord Toulousain. Seules les voies ferroviaires et routières sont utilisées par les Transports Collectifs (TC) :

- Sur les voies ferroviaires nous avons :
  - les lignes Trains Express Régional (TER).
- Sur les voies routières nous avons :
  - trois lignes express (HOP ! 301, 302 et 304) ;
  - 21 lignes de car conventionnelles ;
  - Une ligne de Transport à la Demande (TAD) à Grenade.

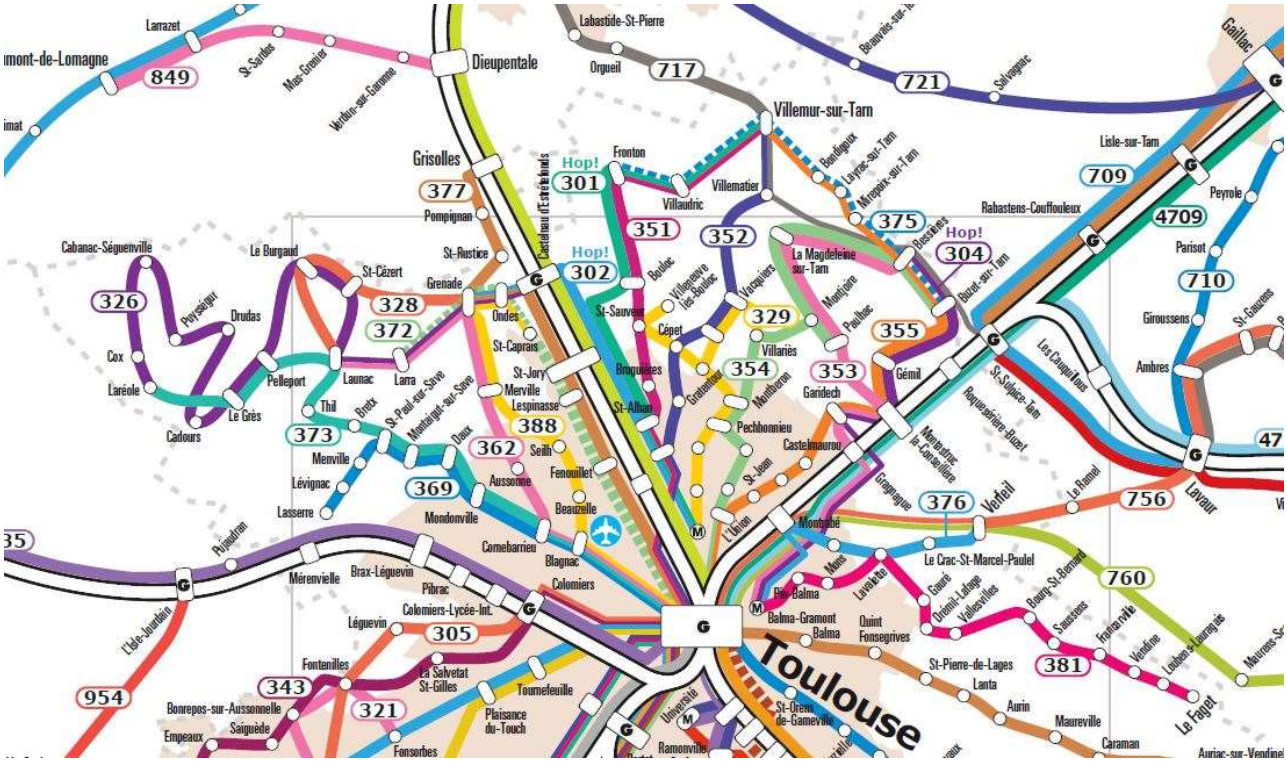


Figure 28: Réseau TC de la région Occitanie sur le SCoT NT (Sources : https://lio.laregion.fr)

Il n'existe pas de ligne de TC sur le canal latéral à la Garonne. Cette infrastructure relie le canal du midi entre Toulouse et Bordeaux. Maillon important pour la liaison de la mer méditerranée

depuis Sète à l'Océan atlantique depuis l'estuaire de la Gironde, il fait partie des voies fluviales de petit gabarit (250t à 400t) dont la vocation est uniquement touristique.

3.4.1.2 - TC Routier

Le réseau de transport interurbain est composé de trois grands types de lignes : Les lignes HOP !, les lignes de car conventionnelles (réseau délégué au CD 31 et celles non déléguées au CD 31) et le réseau TAD. Les compléments des analyses pour chaque type de ligne sont en annexe IX.

a) Les lignes HOP !

Ces lignes TC routières qui se différencient des lignes conventionnelles interurbaines par leur fréquence (entre 12 et 15 trajets par jour) essentiellement en heure de pointe du matin et du soir (HPM / HPS), leur faible nombre d'arrêt (6 à 7 arrêts) et leur vitesse commerciale élevée.

Ce sont donc des lignes structurantes, radiales vers les terminus de métro à Toulouse qui apportent en particulier pour les actifs, une alternative compétitive pour rejoindre **Toulouse, « LE » pôle économique majeur de la région.**
En desservant les terminus de métro en périphérie, les lignes HOP ! apportent une réponse adaptée et compétitive non seulement aux actifs dont l'emploi se trouve en périphérie de l'hypercentre (Zone d'Activités de Gramont, Zone Industrielle de Fondeyre Suisse, Zone d'Activités Commerciales de Borderouge…), mais aussi pour les usagers voulant rejoindre l'hypercentre de Toulouse rapidement en autocar.
De plus, les communes desservies par les lignes HOP ! sont celles où nous avons le plus grand nombre d'individus allant travailler sur la métropole toulousaine ou attirant le plus d'individus de la métropole[4].

En 2019, le réseau HOP ! a transporté près de 290 000 passagers. Le HOP ! 301 Villemur-s/T. / Borderouge est la ligne la plus fréquentée avec 140 000 passagers. On observe une faible augmentation de la fréquentation (+0,7%) entre 2018 et 2019. Cependant, le HOP ! 302 connaît la progression la plus forte des lignes HOP ! entre 2018 et 2019 avec +2,8 %.

Au niveau de l'intermodalité, le ratio « nombre d'arrêts en interconnexion par rapport au nombre d'arrêts de la ligne » est proche de 1 (0,9). Par arrêt, le HOP ! est en interconnexion avec 1,9 lignes TC Non Urbain (TCNU). L'interconnexion avec le ferroviaire à Castelnau d'E. présente l'avantage de proposer un rabattement sur la gare.
Le caractère intermodal existant des HOP ! est peu affiché et mériterait d'être valorisé par les AO au travers des cartes ou applications. Même si le passage du HOP ! par la gare peut induire des effets de concurrence avec les TER, on peut parler plus de complémentarité que de concurrence. Là ou le TER dessert la gare centrale rapidement, le HOP ! s'arrête au Métro situé à environ 15 à 20 minutes de la gare centrale. Afin de gagner 20 minutes, l'usager aura tendance à privilégier le TER à l'autocar.

Une réflexion de réorganisation de ces deux lignes permettrait d'améliorer leur efficacité dans la desserte du territoire des lignes HOP et en particulier de la HOP ! 301.

4 *Grenade, Castelnau d'E., Bouloc, Fronton, Villemur-s/T., Villeneuve-lès-B.*

b) Les lignes conventionnelles réseau « Arc-en-ciel »

Le SCoT est traversé par 17 lignes de car conventionnelles du réseau arc-en-ciel[5]. En 2019 les 17 lignes de car conventionnelles ont transporté 540 000 voyageurs environ. Cette offre est en progression de 1,4 % entre 2018 et 2019.
La ligne 362 est la ligne qui transporte le plus de voyageurs (140 000 voyageurs) et qui connaît la deuxième progression la plus forte entre 2018 et 2019 (+5300 voyageurs). La progression la plus importante revient à la ligne 376 qui a gagné 5800 voyageurs sur cette même période.
La ligne la moins utilisée en 2019 est la 372, avec 1500 passagers, et la ligne qui a perdu le plus d'usagers entre 2018 et 2019 est la ligne 369 (-3000 passagers).

Sur les lignes de car, en moyenne, deux passagers sur cinq sont des scolaires. Cette part atteint quatre passagers sur cinq pour certaines lignes (375, 377 et la 354).

Certaines réflexions peuvent être amorcées sur la complémentarité des lignes.
Globalement, peu de cars se rabattent vers les gares TER. Des gares comme Mérenvielle, Brax-Léguevin, Pibrac ou encore Montastruc et Gragnague peuvent bénéficier d'un rabattement en car.
Par exemple, un prolongement de la ligne 369 de Lasserre vers la gare de Mérenvielle peut apporter une réponse aux besoins de rabattement des habitants du sud de la CdC HT (Communauté de Communes des Hauts Tolosans) en particulier pour les communes de Daux, Montaigut-s/S., St-Paul-s/S et Menville vers le barreau ferroviaire ouest reliant Auch à Toulouse.
Autre exemple, pour les lignes 373, la mise en place d'un rabattement vers les gares de Brax et Pibrac à l'image de la ligne 326 peut apporter une réponse aux habitants de l'ouest et du centre de la CdC HT (Brignemont, Cox, Laréole, Cadours, Le Grés, Pelleport, Launac, Thil, Bretx, Montaigut-s/S., St-Paul-s/S., et Daux)
Ou encore, la ligne 372 emprunte un trajet similaire aux lignes 377, 362, 388 et le HOP ! 302 et par extension au ferroviaire. Une transformation de cette ligne radiale en ligne transversale entre les gares de Castelnau d'E. et la gare de Mérenvielle en passant par la CdC HT cadencé au réseau TER peut apporter une réponse aux besoins du territoire.

Les cartes et sites de transport de la région et du département ne mettent pas assez en avant les correspondances existantes entre les HOP ! et les lignes de car. Du fait que cela n'apparaisse pas ne favorise pas l'utilisation de modes alternatifs à la Voiture Particulière (VP) pour se rabattre sur le HOP.

c) Les lignes conventionnelles hors réseau arc-en-ciel

Quatre lignes gérés par la région traversent le territoire du SCoT Nord Toulousain. Il s'agit des lignes 717, 756, 760 et 848. **Ces lignes sont à vocations interurbaines et visent à relier deux villes pour lesquelles le ferroviaire n'existe pas, à donner une solution de mobilité en heures creuses, ou à remplacer une offre ferroviaire supprimée.**

En 2019 ces lignes ont transporté 115 000 voyageurs environ, soit une hausse de 37 % environ entre 2018 et 2019. La ligne la plus utilisée est la 760 avec presque 90 000 usagers en 2019 et une hausse de 43,9 % entre 2018 et 2019.
Le nombre de passages par jour sur le territoire du SCoT NT est élevé pour la 760 et plutôt faible pour les autres lignes. En particulier la 848, qui propose seulement deux trajets par jour, ou encore la 756 qui en propose trois.

5 *326, 328, 329, 351, 352, 353, 354, 355, 362, 369, 372, 373, 375, 376, 377, 381, 388*

Étant donné que les lignes 756 et 760 desservent les mêmes communes du SCoT, des effets de concurrence pourraient apparaître. Compte tenu de la fréquence et des destinations différentes (Graulhet et Castres) cette éventualité paraît peu probable.
La ligne 717 suit l'ancien barreau ferroviaire qui reliait Villemur-s/T. à St-Sulpice supprimé en 1994 et répond donc à une desserte voyageurs autrefois réalisée par la voie ferrée.
La ligne 848 relie Toulouse à Montauban. Cette ligne suit la voie ferrée et entre directement en concurrence avec le TER. Le faible nombre de passages en heures creuses et le renforcement de l'offre TER en 2020 pousse la région à envisager un arrêt de cette ligne.

d) Réseau TAD

Il existe un service de TAD à vocation sociale sur Grenade ouvert aux habitants du canton de Grenade[6]. Créé en septembre 2013, l'objectif est de permettre aux personnes non motorisées de se rendre à Grenade pour leurs démarches administratives ou d'accéder à certains services absents dans les autres communes,

Le TAD fonctionne deux demi-journées par semaine. Le mercredi après-midi (départ entre 13h et 14h pour Grenade et retour au domicile entre 16h30 et 17h30) et le samedi matin (départ entre 8h et 10h pour Grenade et retour au domicile entre 11h00 et 13h00) sur réservation par téléphone à Taxi Pratviel jusqu'à 18h la vieille du déplacement. Le prix du billet est de 1 euro pour un aller simple comme pour un aller-retour.

D'après les observations recueillies, 90 personnes ont utilisé ce service pour 1600 kilomètres parcourus en moyenne par trimestre en 2019. Comparativement à 2018, cela représente une hausse de 8 % des kilomètres parcourus et 17 % de la fréquentation.

e) Bilan des TC routiers

En prenant en compte tous les modes de transport collectifs routier, le SCoT est desservi par 25 lignes tous modes confondus (TAD, cars conventionnels et HOP!).
Les HOP ! sont considérées comme des lignes structurantes, de par leur fréquence (12 à 15 trajets par jour) essentiellement en HPM / HPS, le temps d'attente régulier (30 minutes) et leur organisation spatiale (Radiales vers Toulouse). Les niveaux de fréquentation montrent qu'ils répondent à un besoin des usagers. Sur les 4 lignes que compte le réseau Arc-en-ciel, 3 ont leur terminus dans le SCoT.

Cependant, ces lignes assez fréquentes ne peuvent pas être déployées partout dans les zones à faible densité. C'est la raison pour laquelle, **ce réseau est complété par des lignes conventionnelles à géométrie variable**. La majorité de ces lignes sont radiales, les terminus, arrêts sur une même ligne peuvent varier selon les horaires et les jours. La fréquence est elle aussi variable tout comme le niveau de fréquentation, témoins de son adaptation à la desserte des territoires peu denses du SCoT.

Certains axes du réseau sont renforcés par des lignes d'autocars interurbains. Ils ont pour vocation à desservir les villes importantes de la région et proposent des arrêts sur les territoires du SCoT. Certains ont des fréquentations élevées comparativement à d'autres. Il en est de même

6 *Bretx, Daux, Grenade, Larra, Launac, Le Burgaud, Menville, Merville, Montaigut sur Save, Ondes, Saint Cézert, Saint Paul sur Save et Thil sauf Aussonne et Seilh*

de la fréquentation qui est variable d'une ligne à une autre. L'objectif principal de ces lignes n'est pas de desservir les communes du SCoT mais plutôt de relier les grandes villes de la région , compléter sur les heures creuses les dessertes des voies ferrées ou remplacer des dessertes autrefois assurées par voir ferrée.

Enfin, un service de TAD à vocation sociale en rabattement ou en diffusion de Grenade permet de compléter l'offre de TC routiers. Son périmètre est limité à 13 communes du canton de Grenade. Il connaît une hausse de la fréquentation entre 2018 et 2019.

L'offre TC routière est variée et mériterait d'être mieux organisée au travers de la mise en place de lignes transversales vers les gares importantes du SCoT et les arrêts importants des HOP ! à minima. Le maintien de certaines lignes conventionnelles radiales vers Toulouse est primordial pour assurer un accès au transport pour tous les territoires.

3.4.1.3 - TC Ferroviaire

a) Réseau existant

Le territoire du SCoT Nord Toulousain est traversé par deux barreaux ferroviaires.

Un barreau relie Toulouse à Montauban et possède deux faisceaux électrifiés. Ce barreau revêt un caractère stratégique important non seulement à l'échelon régional, mais aussi à l'échelon national. Il permet de relier Bordeaux à Toulouse via l'Intercité Bordeaux/Marseille et Paris à Toulouse via le Train à Grande Vitesse Toulouse/Paris-Montparnasse et l'intercité Toulouse/Paris-Austerlitz.
Sur cet axe majeur, le SCoT Nord Toulousain a une gare à Castelnau d'E. Pour le territoire, cette gare est un point d'accès rapide depuis ou vers Toulouse et Montauban.

Un autre barreau relie Toulouse à Albi et Castres. Ce barreau n'est pas électrifié et possède un seul faisceau entre Montrabé et Montastruc-la-C., puis après St-Sulpice. Ce barreau revêt un caractère stratégique non seulement pour la région, car il relie la capitale régionale à Albi[7] et Castres[8] ou seul les TER sont en circulation ; mais aussi pour le SCoT, qui possède trois des quatre gares du territoire sur ce barreau. Dans l'ordre de Toulouse à Albi : Gragnague, Montastruc-la-C. et Roquesérière-B.

7 *8e ville de la région la plus peuplée*
8 *11e ville de la région la plus peuplée*

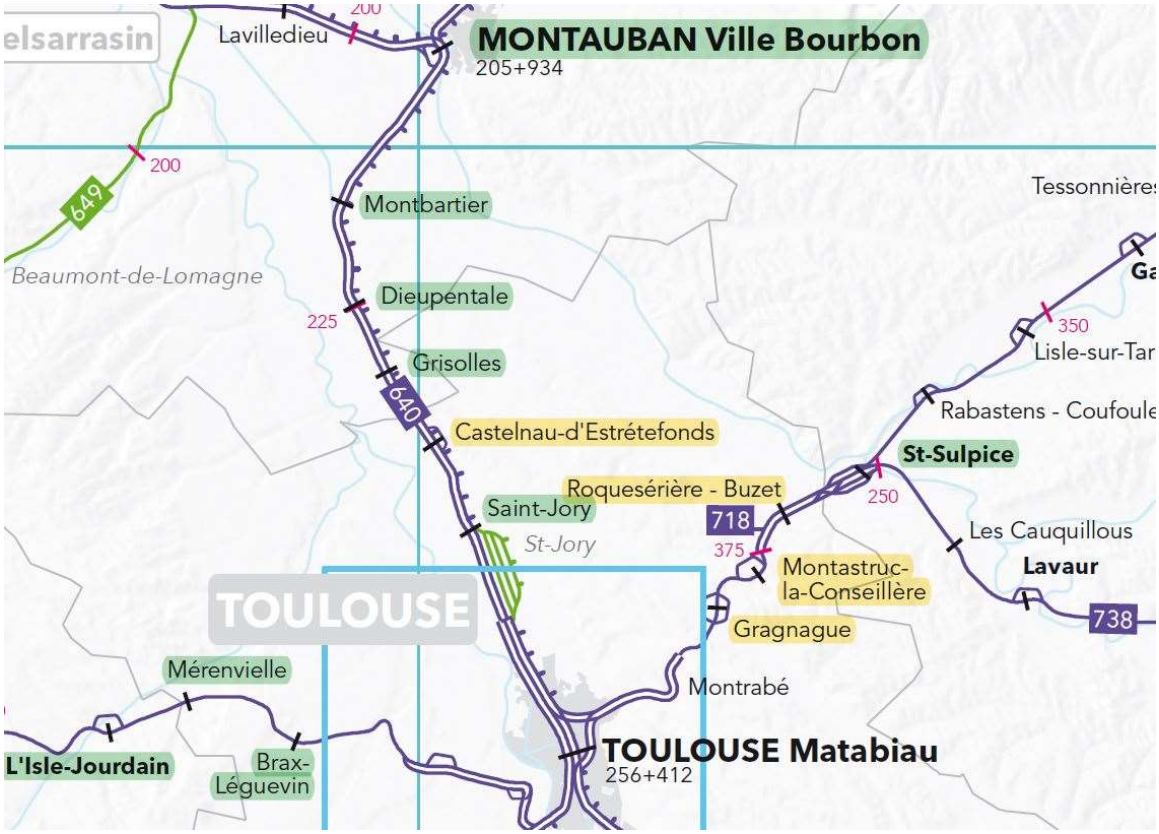


Figure 29: Réseau ferroviaire du SCoT NT (Souces : Atlas SNCF)

Au-delà des limites administratives du territoire du SCoT Nord Toulousain, d'autres gares sont à proximité de celui-ci. Elles sont rapidement atteignables en VP en vue d'utiliser les TER en cas de défaut de l'offre ferroviaire sur la commune ou de dysfonctionnement sur les gares du SCoT.
Sur le barreau Toulouse-Montauban nous avons les gares de Montbartier, Dieupentale et Grisolles, qui sont situées dans la CdC GST&G, la gare de Saint Jory, située dans Toulouse Métropole et appartenant au Ressort Territorial (RT) du Syndicat Mixte (SM) Tisseo Collectivités.
Sur le barreau Toulouse-Castres/Albi nous avons les gares de Lavaur, Les Cauquillous et St-Sulpice situées dans la CdC Tarn-et-Agout (Cdc T&A).
Sur le barreau ferroviaire Toulouse-Auch, nous retrouvons la gare de L'Isle-Jourdain située dans la CdC de la Gascogne Toulousaine (Cdc GT), les gares de Mérenvielle et Brax-Léguevin situées dans la CdC du Save-au-Touch (CdC SaT), et les gares de Pibrac et Colomiers situées dans Toulouse Métropole et fqui ont partie du RT du SM Tisséo Collectivités.

b) Fréquentation des gares du SCoT en 2018

D'après les données de l'open data SNCF, la gare du SCoT Nord Toulousain qui a accueilli le plus de voyageurs en 2018 est celle de Castelnau d'E. et la gare qui en a accueilli le moins est celle de Roquesérière-B.
D'après les données de fréquentation des Jours Ouvrables de Base de la Région Occitanie, la gare du SCoT Nord Toulousain qui a accueilli le plus de voyageurs en 2018

est celle de Castelnau d'E. et la gare qui en a accueilli le moins est celle de Roquesérière-B.

Ces deux sources de données divergent sur ne nombre de voyageurs et l'évolution de la fréquentation entre 2017 et 2018. Ces résultats sont détaillés dans l'annexe X.

c) Performance des temps de trajets à partir des gares du territoire

Entre 2018 et 2020, une nouvelle fiche horaire des TER a été mise en œuvre par la région. La nouvelle grille ferroviaire varie en fonction des gares. Nous avons comparé ces données avec l'ancienne fiche horaire sur tous les critères :

- Le nombre de trajets Aller/Retour (A/R) : Le nombre de trajets est compté de la gare de départ vers Toulouse (ou Montauban) et en sens inverse pour le retour sur une journée ;
- Le nombre de trajets en Heure de Pointe Matin et en Heure de Pointe du Soir (HPM/HPS) : Nous avons retenu une plage horaire comprise entre 7 h et 9 h pour la HPM et entre 17 h et 19 h pour la HPS. Le nombre de trains circulant dans cette plage horaire a été compté ;
- Le temps de trajet A/R : Nous avons fait la moyenne du temps de trajet sur une journée dans un sens et dans l'autre.

La nouvelle fiche horaire comparativement à l'ancienne est plus compétitive en temps de trajet, et fréquence.
En particulier sur les liaisons Castelnau d'E. - Toulouse, et Castelnau d'E. - Montauban. Ce gain est moins marqué sur le barreau Toulouse / Albi – Castres. Comparativement à l'ancienne offre, la nouvelle offre propose un train supplémentaire et le temps de trajet n'a pas changé pour les liaisons Montastruc la C. - Toulouse et Gragnague – Toulouse. Sur la liaison Roquesérière-B. - Toulouse, la nouvelle offre n'a eu aucun impact.
Ces résultats sont détaillés dans l'annexe X.

d) Bilan TC ferroviaires

Le ferroviaire constitue un réseau structurant pour le territoire du SCoT Nord Toulousain. Non seulement il est traversé par deux barreaux ferroviaires, mais il existe des gares facilement atteignables en Haute-Garonne (St-Jory, Pibrac, Colomiers, Mérenvielle et Brax-Léguevin) également dans le Tarn (Lavaur, Les Cauquillous et St-Sulpice), le Tarn-et-Garonne (Montauban, Montbartier, Dieupentale et Grisolles) et le Gers (L'Isle-Jourdain).

Les gares les plus importantes sont celles de Castelnau d'E. et de Montastruc-la-C. de par le nombre de voyageurs transitant en gare et l'offre de trains proposée. Ce sont ces deux gares qui ont accueilli le plus de voyageurs en 2018 que ce soit à partir des données de fréquentation annuelles ou des données issues des comptages en JOB.

D'après les données de fréquentation annuelles, on remarque une baisse de l'usage du ferroviaire entre 2018 et 2019 de 14,9 %, soit une perte de 49 600 voyageurs. Cette baisse est plutôt tendancielle car dans le même temps, le département de la Haute-Garonne perd lui aussi des voyageurs (17 %). Ces informations sont issues des données de billetterie pour le trafic national et régional hors Île-de-France. Compte-tenu de la multiplicité des méthodes de validation de certains billets (billets électroniques, abonnements électroniques, etc.) il est possible que certains passagers ayant des billets non compostables ne soient pas comptabilisés.
C'est la raison pour laquelle nous nous appuyons également sur les données en Jours Ouvrables de Base (JOB). Ces données informent sur la fréquentation des gares sur un jour ouvrable de

base (mardi ou jeudi) le plus représentatif de l'année à partir d'une campagne de comptages des montées dans le train sur une journée du premier au dernier train. La fréquentation journalière est en hausse de 13 % sur le SCoT entre 2017 et 2018. Seule la gare de Gragnague se maintient. Toutes les autres gares ont gagné des voyageurs en semaine.
Afin de comparer les données annuelles de 2018 avec les données JOB de 2018, nous avons divisé les données annuelles par 365 afin d'avoir des données annuelles journalières pour 2018.
Ces deux données apparaissent comme complémentaires. Les données annuelles ont l'avantage de prendre en compte la fréquentation en gare les week-ends et vacances scolaires mais elles sont moins solides pour les comptages en semaine. A l'inverse, les données en JOB sont très solides en semaine mais elles ne prennent pas en compte les trajets en période scolaire et week-ends, moins représentatives de la journée type.

Pour les gares où le trafic annuel par jour est supérieur au trafic JOB, on peut sous-entendre que ce train est largement utilisé en dehors des JOB à savoir : Week-end et vacances scolaires. C'est le cas de Roquesérière-B. A l'inverse, lorsque le JOB est inférieur à la moyenne journalière du trafic annuel, on peut dire que cette gare est largement utilisée en semaine, hors vacances scolaires. C'est le cas pour les trois autres gares du territoire.

Depuis décembre 2019, la région a renforcé l'offre ferroviaire. Ce renforcement est plus visible sur la gare de Castelnau d'E., situé sur un barreau électrifié et possédant deux faisceaux comparativement aux trois gares situées sur le barreau Toulouse/Albi-Castres. Celui-ci n'est non seulement pas électrifié (perte de temps dans l'accélération et le freinage) mais possède un seul faisceau. L'impact de ce changement d'horaire est à suivre de près, compte tenu des enjeux du ferroviaire sur ce territoire.

Ainsi, le levier d'action concernant les gares du territoire du SCoT Nord Toulousain semble prioritaire, en particulier pour :

- **Augmenter l'attractivité de la gare de Castelnau d'E. et Montastruc-la-C., excentrées du cœur de ville afin de les intégrer dans la ville** ; nous avons pu aborder au cours de ce diagnostic l'enjeu fort du développement de la gare de Castelnau d'E., afin de faire de la gare actuelle un véritable pôle d'échanges multimodal garantissant un accès aux transports collectifs de qualité avec les zones d'emploi de l'agglomération de Toulouse (et ses équipements) et de la rendre accessible à tous les modes de déplacements ;
- **Développer la gare de Gragnague en vue d'accueillir plus d'usagers en lien avec les projets du territoire** (futur Lycée) ;
- La gare de la Roquesérière-B. qui propose 1 trajet par jour. Est-ce suffisant sachant qu'une ville comme Buzet-s/T. à proximité pourrait en bénéficier ? Néanmoins, la voie est unique sur ce tronçon ce qui limite les potentialités d'amélioration significative de l'offre ferroviaire.

3.4.1.4 - Intermodalité

L'intermodalité est la capacité d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes de transport dans sa chaîne de déplacement. L'intermodalité doit permettre dans un cadre institutionnel, d'organiser la mobilité en s'appuyant sur les différents matériels et réseaux existants.
Elle suppose de la part des Autorités Organisatrices (AO) d'agir sur la gouvernance (coopération des collectivités), la technique (information multimodale, horaires, arrêts confortables et identifiables) et sur le plan commercial (cohérence tarifaire et billettique). Les détails de cette analyse sont disponible en annexe XI.

a) Gouvernance

La gouvernance de la mobilité sur le territoire du SCoT Nord Toulousain repose sur différents acteurs. Nous avons, d'une part, quatre communautés de communes pouvant exercer la compétence mobilité sur leur territoire ; et d'autre part, une AO régionale[9], opérateur historique du transport ferroviaire régional de voyageurs, qui est aujourd'hui désignée comme chef de file des transports de voyageurs non urbains quel que soit le mode. Mais nous avons aussi une Autorité Organisatrice de second rang (AO2) départementale[10], qui est l'opérateur historique de transport de voyageurs et qui, n'est plus chef de file du Transport Collectif Non Urbain (TCNU).

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) publiée le 26 décembre 2019 a permis de réorganiser les compétences de mobilité pour chaque acteur institutionnel, à commencer par les quatre communautés de communes. Celles-ci ont à choisir avant le 31 décembre 2020 de prendre ou non la compétence mobilité et devenir ou non AOM.

b) Information multimodale

L'information multimodale est fournie par le CR Occitanie (AO) et le CD 31 (AO2) au travers des plans, cartes et fiches horaires sur leur site Internet. Les plans et les cartes sont synthétiques afin d'être comprises par tous les voyageurs. Ainsi, les communes desservies apparaissent en ponctuel et les lignes qui les desservent en lignes de couleur. Les effets d'échelle ne permettent pas, pour une commune donnée, de représenter de manière claire et synthétique l'intermodalité effective pour chaque arrêt de la commune.

Sur le territoire du SCoT NT, plusieurs communes sont traversées par plusieurs lignes, et ces lignes ne desservent pas forcément le même arrêt sur la commune. Par exemple, la commune de Villemur-s/T. est traversée par six lignes et possède huit arrêts différents au total. Sur ces huit arrêts, quatre sont desservis par au moins deux lignes de TC.
En consultant le site de l'AO et l'AO2, les précisions sur les lignes en correspondances ou en interconnexion aux arrêts concernés n'apparaissent pas sur les plans ni dans les fiches horaires. De plus, sur les fiches horaires, la présence ou non de parking VP ou vélo n'apparaissent pas non plus. Seule l'Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est affichée.

Récemment, la région Occitanie a développé une application mobile (application intermodale Occitanie, liO) qui intègre tous les modes de transport exceptés les transports collectifs pour certaines AOM. Cette application propose une vision globale des trajets avec les horaires et temps de trajet en intégrant les TER et le réseau Tisseo et permet au voyageur de disposer d'une information décloisonnée en incluant le réseau TC d'autres AOM complète couvrant la quasi-totalité de la région et à jour.

c) Les lieux de correspondance et d'interconnexion

Afin d'évaluer sur le plan technique les conditions du déroulement de l'intermodalité des voyageurs, nous avons analysé les arrêts des TC sur les réseaux routiers (arrêts HOP !, lignes conventionnelles) et ferroviaires (gares TER) desservant le SCoT Nord Toulousain. Cette analyse

9 *Depuis la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), la région Occitanie est devenue chef de file du transport de voyageurs routier et ferroviaire. Ce rôle d'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) a été renforcé depuis la LOM votée le 24 décembre 2019.*

10 *Le CD 31, AO historique du transport de voyageurs routiers non urbain gère par délégation le réseau Arc-en-ciel sur la Haute-Garonne. Elle devient ainsi une AO2.*

est basée sur l'observation de l'existant. Cela nous a permis de donner un bilan qualitatif simplifié de l'intermodalité à l'arrêt ainsi que de dresser des pistes d'amélioration.

Illustration 1: Photo du parvis de la gare de Castelnau d'E.

Pour les gares de Castelnau d'E. et Montastruc-la-C. :
Ces deux gares sont légèrement excentrées du centre du village mais restent connectées à des habitations proches. Il est possible de venir à la gare à pied ou à vélo depuis le quartier de la gare et il existe des stationnements vélo (sous abri à Castelnau d'E.). Selon l'origine du déplacement (centre bourg) le trajet sera un peu plus difficile compte tenu de l'absence d'infrastructures sécurisante (piste cyclable, trottoirs larges…).
A Castelnau d'E., l'arrêt d'autocar est assez éloigné de la gare et à Montastruc-la-C., il existe un panneau de bus, mais il semble que celui-ci ne soit pas à jour car la gare n'est plus desservie par la ligne 355.
Pour ces deux gares, le mode de rabattement privilégié reste la VP. La zone est aménagée à Castelnau d'E. mais pas à Montastruc-la-C., ce qui n'empêche pas l'espace de stationnement d'être plein.

Illustration 2: Gare de Montastruc-la-C.

De prime à bord, des pistes d'amélioration possibles seraient les suivantes :

- **Développer un rabattement par autocar près de la gare**, afin de baisser l'effet « contraignant » du cheminement entre la gare et l'arrêt de bus pour Castelnau d'E., et enlever l'arrêt de bus non desservi à Montastruc-la-C. ;
- **Développer un réseau cyclable entre la gare et le centre bourg**, afin de sécuriser l'accès, selon les possibilités compte tenu des contraintes foncières et financières ;
- **Créer des abris-vélos au plus près de la gare.** En améliorant le confort à vélo, on peut favoriser le rabattement à vélo, mode de transport écologique ;
- **Aménager la zone de stationnement VP**, en particulier pour Montastruc-la-C. ;
- **Sécuriser le rabattement marche à pied, en particulier à Montastruc-la-C.**, mode de transport écologique, selon les possibilités compte tenu des contraintes foncières et financières afin d'en sécuriser l'accès et de favoriser les rabattements respectueux de l'environnement.

Pour les arrêts sélectionnés des HOP !:
L'état des lieux de l'intermodalité dépend essentiellement de la localisation de l'arrêt. On observe des situations différentes que l'on soit dans le bourg, ou à l'extérieur.

Illustration 3: Arrêt du HOP! 304 à Bessières

Pour les arrêts dans les bourgs, le rabattement piéton est convenable. Il en est de même pour le rabattement VP (stationnement VP à proximité). Les correspondances avec les cars conventionnels se font généralement sur le même arrêt réduisant les contraintes des correspondances. Néanmoins, on dénote l'absence d'abri-voyageurs (en particulier dans la direction de Toulouse), d'abri vélo et de pistes cyclables.
En dehors de l'urbain, (Eurocentre Nord), on observe une continuité piétonne entre l'arrêt et la zone logistique. L'absence de parking VP est compréhensible du fait que l'on soit sur une zone d'emploi où les pendulaires viennent pour travailler en autocar et non pas pour rejoindre Toulouse.

Illustration 4: Arrêt du HOP! 302 à Eurocentre

De prime à bord, des pistes d'amélioration possibles seraient les suivantes :

- **Développer des abris-voyageurs dans la direction de Toulouse,** importants pour favoriser l'utilisation des autocars en particulier pour les usagers allant vers Toulouse ;
- **Apporter une continuité au réseau cyclable entre le centre-bourg et l'arrêt,** afin de favoriser le rabattement à vélo
- **Créer des abris-vélos au plus près de l'arrêt.** En améliorant le confort à vélo, on peut favoriser le rabattement à vélo ;

Pour les arrêts sélectionnés des lignes conventionnelles :
Le bilan est identique aux HOP !. Les conditions de l'intermodalité sont liées à la localisation de l'arrêt dans le bourg ou à l'extérieur.
Tous les arrêts analysés sont dans les bourgs et le rabattement piéton est convenable. Il en est de même pour le rabattement VP (stationnement VP à proximité). Les correspondances avec les cars conventionnels se font sur le même arrêt réduisant les contraintes des correspondances. Néanmoins, on dénote l'absence d'abri-voyageurs (en particulier dans le sens vers Toulouse), d'abri vélo et de pistes cyclables.

Illustration 5: Arret du HOP!301 et 351 à l'arrêt Fronton - Mairie

A première vue, les pistes d'amélioration possibles seraient les suivantes :

- **Développer des abris-voyageurs dans la direction de Toulouse,** importants pour favoriser l'utilisation des autocars en particulier pour les usagers allant vers Toulouse ;
- **Apporter une continuité au réseau cyclable entre le centre-bourg et l'arrêt,** afin de favoriser les rabattement à vélo, mode de transport écologique
- **Créer des abris-vélos au plus près de l'arrêt.** En améliorant le confort à vélo, on peut favoriser le rabattement à vélo, mode de transport écologique.

d) Coordination des grilles horaires entre elles

En prenant en compte l'organisation des lignes du réseau TC traversant les communes du SCoT Nord Toulousain, peu de lignes sont à vocation intermodale bus / bus ou bus / TER. Seules les lignes HOP ! 302, les lignes 326 et 328 apparaissent comme ayant cette vocation.

Afin d'estimer le niveau de coordination des grilles horaires entre elles, nous avons comparé les horaires de passage théorique pour chacune des lignes de car avec les horaires de passage des TER pour la ligne HOP ! 302 (Grenade - Eurocentre - Toulouse) et la ligne 326 (Cadours - Grenade - Castelnau - SNCF) en interconnexion avec le TER en gare de Castelnau d'E. Le temps disponible entre l'arrivée du car et le départ du TER nous donne le délai d'attente pour l'interconnexion.

Nous avons réalisé la même analyse pour la ligne 328 (Le Burgaud - Saint-Cézert – Grenade) en correspondance avec le HOP ! 302 (Grenade - Eurocentre – Toulouse) à son terminus Grenade – Quai de la Garonne. Le temps disponible entre l'arrivée du car et le départ du HOP ! nous donne le délai d'attente pour la correspondance. Les détails de cette analyse sont disponibles en annexe XI.

La ligne HOP ! 302 est bien cadencée avec les TER à destination de Toulouse le matin. Que l'on vienne des communes en amont de l'arrêt Gare de Castelnau d'E. ou en aval, les temps d'attente

sont convenables (8 à 11 minutes en moyenne). Dans le sens retour, on observe des disparités dans les temps d'attente. Même si il y a plus de TER que de HOP ! au départ de la gare de Castelnau d'E. l'après-midi, peu d'horaires offrent un temps d'attente inférieur à 15 minutes.
Pour la ligne 326 en gare de Castelnau d'E. les temps d'attente sont tout à fait convenables (9 à 11 minute en moyenne).

Les délais d'attente pour la correspondance entre la ligne 328 et le HOP ! 302 à Grenade – Quai de la Garonne, sont plutôt convenables (7 à 16 minutes en moyenne). Dans le sens retour le temps d'attente est plus faible (7 minutes) que dans le sens aller le matin (16 minutes).

e) tarification et billétique intégrée

Pour les lignes du SCoT, l'AO et l'AO2 ont leur propre tarification. Les tarifs ne sont pas homogénéisés entre le réseau géré par le CR et celui délégué au CD 31. Le CD 31 possède une tarification zonale. Pour les lignes gérées par le CR, il existe des disparités entre les lignes. Certaines ont une tarification kilométrique (TER et la ligne 848) et d'autres ont une tarification forfaitaire (759, 760 et 717).

Le CR et le CD 31 proposent également leurs propres abonnements. Fréquencio (CR) et Combi 31 jours pour le CD 31, proposent une intégration tarifaire uniquement sur leurs réseaux respectifs et Tisséo. Il n'existe pas d'intégration tarifaire entre le réseau géré par le CR et celui géré par le CD 31.

f) Bilan de l'intermodalité

L'intermodalité repose sur une organisation institutionnelle, technique et commerciale.

Les évolutions institutionnelles ont permis de simplifier les relations entre les acteurs de la mobilité en faveur des voyageurs. **La région, en tant que chef de file pour l'organisation de l'intermodalité hors RT mène différentes actions** en interne (définition des bassins de mobilité…), en collaborations avec les collectivités (CD 31, AOM…), **dans le but de favoriser l'intermodalité et l'usage des TC au-delà des frontières des réseaux**. En prenant en compte l'importance de la métropole Toulousaine dans les trajets domicile-travail (¾ des individus vont vers la métropole), **le couple région/AOM dans l'organisation de l'intermodalité est primordial pour le SCoT Nord Toulousain**.
Les évolutions institutionnelles récentes ont permis au CR de développer une application multimodale disponible uniquement sur smartphone. En rendant accessible aux voyageurs l'ensemble des informations nécessaires à la réalisation de son trajet (horaires, arrêts, lignes…), cet outil décloisonne une information auparavant partielle ou retreinte à un réseau. Portant uniquement sur les horaires de passage, **cette application permet à l'usager de disposer d'une information fiable sur toute sa chaîne de déplacement**.

L'intégration horaire est la première brique d'une intégration tarifaire encore non effective. Il existe encore des frontières aux marges des réseaux du CR et CD 31, résultant de l'historique de ces deux AO. Avec la nouvelle organisation institutionnelle, ces frontières sont appelées à tomber et les acteurs régionaux et départementaux collaborent dans ce sens.

Au delà des évolutions institutionnelles permises par la LOM, l'intermodalité passe dans un premier temps par une amélioration des conditions de l'intermodalité en hiérarchisant le réseau.
En général, **les modes massifiés constituent la colonne vertébrale d'un réseau**. Radiales vers l'hypercentre de Toulouse, cadencées, pouvant accueillir un grand nombre de voyageurs,

leur capacité et leur vitesse commerciale supérieures aux TC routiers les rend compétitifs. Son manque de flexibilité peut être limité en proposant des rabattements des autocars vers les gares.
Les TC routiers permettent une desserte fine du territoire. C'est en partie ce qui explique le succès des lignes express HOP !. Complémentaires au ferroviaire en desservant les zones d'emplois à la périphérie de Toulouse, plus flexibles, cadencées à la demi-heure, leur compétitivité se vérifie par leurs niveaux de fréquentation. **Les HOP ! s'apparentent à des lignes structurantes du réseau desservant de manière cadencée les communes les plus denses** ne possédant pas de gares. Néanmoins, ces lignes ne peuvent pas être développées partout. Comme le ferroviaire, les autres lignes d'autocars conventionnelles peuvent pallier ce manque de flexibilité en proposant des rabattements sur les HOP comme la ligne 328 au Quai de la Garonne.
Enfin, les lignes d'autocar conventionnelles, permettent une desserte fine du territoire, adaptée selon les besoins des communes traversées en étant :

- Radiales vers Toulouse (hypercentre et périphérie) ;
- Radiales entre les villes importantes de la région (pas exemple Toulouse Castres ou St Sulpice Montauban...)
- En rabattement vers les gares TER ou terminus de HOP !;
- Transversales en reliant deux gares TER ou des lycées.

Au-delà de l'organisation du réseau, l'aménagement des lieux où est effectuée l'intermodalité (arrêt de bus, gare…) est incontournable. Au préalable, il convient dans un premier temps d'identifier le potentiel intermodal des arrêts du réseau au travers d'études et observation terrain et de hiérarchiser les modes de transport du réseau.
Sur les gares TER, il est primordial de développer une stratégie multimodale de rabattement vers ces lieux en proposant :

- un stationnement au plus près pour les modes les moins impactants sur le plan environnemental et plus éloigné pour les modes les plus impactants en privilégiant un accès proche pour les PMR ;
- un réseau mode actif autour de la gare selon la disponibilité du foncier
- un stationnement abrité pour les vélos

Pour les arrêt des autocars, améliorer l'intermodalité passe à minima par la création d'abri-voyageurs aux arrêts dans le sens de circulation vers Toulouse qui en sont dépourvus. En général dans ce sens de circulation, les voyageurs viennent bien avant le passage du bus afin d'éviter de le rater. En cas de pluie ou autre intempéries, l'absence d'abri peut décourager l'usage des TC.
Au maximum, selon les résultats de l'analyse du potentiel d'un arrêt, accompagner le potentiel multimodal d'un arrêt en vue d'en favoriser l'usage (créer un abri vélo, une aire de stationnement VP bien entretenue, un abri-voyageurs dans les deux sens, et un réseau mode actifs…).

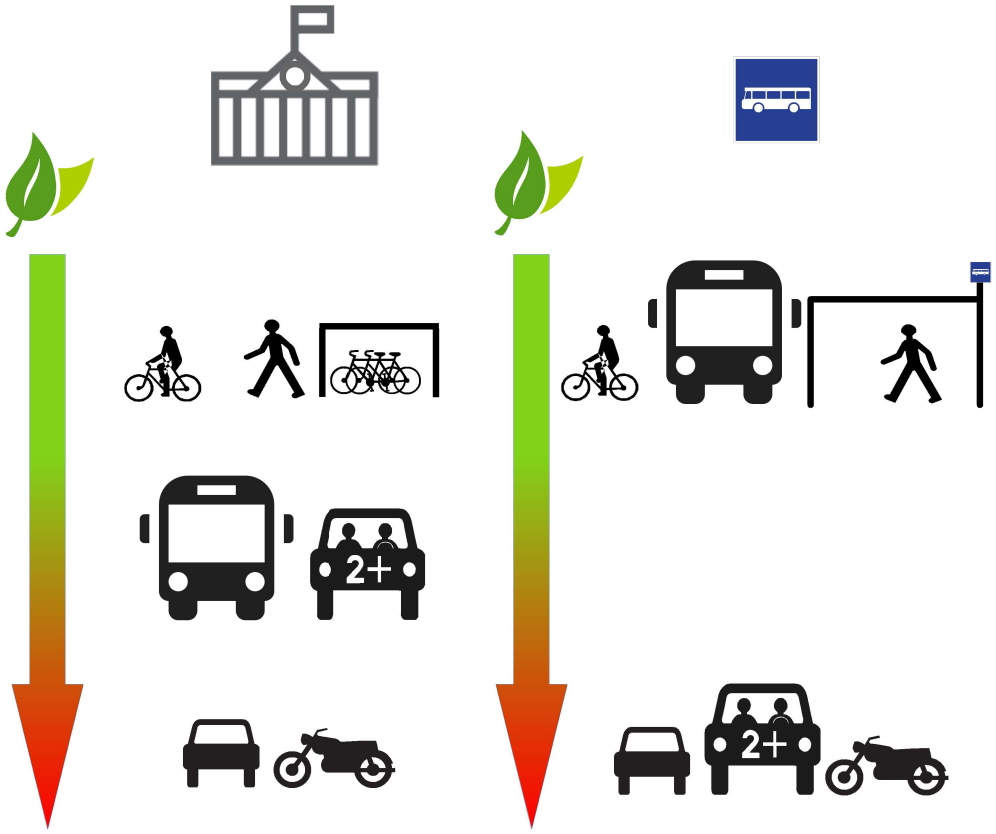


Figure 30: Exemple de stratégie de stationnement multimodal en gare / arret autocar

La diffusion de fiches horaires complètes peut permettre de pallier au manque d'information sur les arrêts intermodaux lié aux effets d'échelle sur les cartes. Ces fiches horaires seraient complémentaires aux plans et cartes du réseau. Cette complémentarité peut être réalisée par les fiches horaires des lignes. Même si peu d'usagers effectuent un trajet incluant le changement de plus de 3 modes de transport, certaines informations sur le caractère multimodal de l'arrêt peuvent être rajoutées. Par exemple :

- Utiliser une icône pour spécifier que cet arrêt est en correspondance avec le numéro de(s) ligne(s) en correspondance (exemple : © 354, 355),
- Utiliser une icône pour l'interconnexion avec le numéro de(s) ligne(s) en l'interconnexion (Exemple : ⓘ TER, 717),
- Utiliser une icône pour les parkings à proximité (Exemple : Ⓟ pour les VP, ✔ pour le vélo).

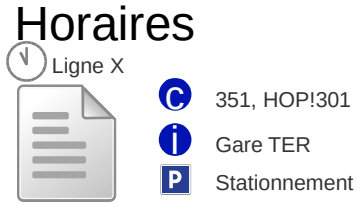


Figure 31: Exemple d'intégration de l'information sur les fiches horaires

Enfin, **ouvrir les données horaires et tarifaires de tous les opérateurs de la mobilité sur la région Occitanie est une nécessité pour le voyageur**. Cela lui permet de disposer de l'ensemble des informations sur l'ensemble de la chaîne de mobilité. Des réflexions dans ce sens

sont en cours. Elles permettront de baisser une des barrières à l'intermodalité.

3.4.1.5 - Bilan et pistes d'actions

Le territoire du SCoT Nord Toulousain est doté d'un maillage en infrastructures de transport assez dense (Autoroutes, routes et ferroviaire, fluvial).

En ce qui concerne le réseau ferroviaire, le territoire est traversé par deux barreaux ferroviaires ponctués de quatre gares dans le SCoT :

- La gare de Castelnau d'E. :

Sur la ligne électrifiée à deux faisceaux reliant Toulouse à Montauban.

- Les gares de Gragnague, Montastruc-la-C. et Roqueserière-B.

Sur la ligne à un seul faisceau non électrifiée reliant Toulouse à Albi et Castres. Entre 2017 et 2018, 333 000 voyageurs ont utilisé le train dans les gares du SCoT. Cela représente seulement 2,3 % du trafic de voyageurs dans le département de la Haute-Garonne (14 millions de voyageurs). On note une baisse de 15 % de la fréquentation des usagers du train en gare entre 2017 et 2018.

Toutefois, les données de fréquentation sur une journée ouvrable de base, la fréquentation est en hausse de 13 % sur le SCoT entre 2017 et 2018. Seule la gare de Gragnague se maintient. Toutes les autres gares ont gagné des voyageurs. Ces différences proviennent des méthodes d'enquête différentes, l'une basée sur le nombre d'oblitérations et l'autre basée sur un comptage des montées dans le train à chaque gare sur un jour représentatif. L'amélioration de la fréquence de l'offre TC dans la région Occitanie en 2020 aura sans doute un effet sur l'usage du mode ferroviaire.

En ce qui concerne le réseau routier, la richesse du territoire nous permet de distinguer quatre types de lignes de transport. :

- **Le réseau HOP ! est ses trois lignes radiales vers les arrêts de métro en périphérie de Toulouse** (HOP ! 301 et 302 à Borderouge et HOP!304 à Balma).

Ils étaient 292 000 usagers en 2019, ce qui représente une augmentation de 0,7 % comparé à 2018. Le HOP ! 301 reste la ligne la plus fréquentée bien que celle-ci ait enregistré un léger recul de 0,89 %. C'est une ligne structurante du territoire comme en témoigne le ratio arrêts en correspondance par rapport au nombre d'arrêts total sur le SCoT proche de 1. Ce caractère structurant ressort peu et pourrait être plus affirmé sur les fiches horaires et les cartes. On pourrait penser qu'il existe une concurrence avec le ferroviaire mais le fait que le HOP ! ne desserve pas la gare centrale atténue ces effets de concurrence. En attendant, renforcer le caractère rapide de ce mode de transport pourrait lui permettre de gagner plus d'usagers (Voie réservée sur la A62 ou la A68…).

- **Les autocars Arc-en-ciel conventionnels et ses 17 lignes assurant une desserte fine du territoire**, aux fréquences variables selon les jours de la semaine et les besoins des territoires

En 2019 les cars ont transporté 535 000 voyageurs environ, soit une hausse de 1,4 % par rapport à 2018. La ligne qui a transporté le plus d'usagers est la ligne 362 avec 140 000 voyageurs. Autre point important à noter, en moyenne, deux passagers sur cinq sont des scolaires. Cette part atteint plus de quatre passagers sur cinq pour certaines lignes (375, 377 et la 354). Des réflexions pourraient être amorcées pour les lignes présentant des niveaux de fréquence assez faibles afin d'accompagner un rabattement vers les gares. Certaines pratiques de rabattement en gare existent. L'objectif serait d'accompagner ces pratiques en proposant des lignes de cars vers ces

gares. Par exemple, il n'existe pas de TC allant du SCoT NT vers les gares du barreau Auch-Toulouse alors que de nombreuses personnes font ce trajet.

- **Quatre lignes de cars inter départementaux traversant le SCoT pour relier les villes d'importance régionale entre elles** .(Toulouse – Castres, Toulouse – Lavaur - Graulhet, St Sulpice – Montauban et Toulouse – Montauban)

En 2019 ces lignes ont transporté 115 000 voyageurs environ, soit une hausse de 37 % environ entre 2018 et 2019. La ligne la plus fréquentée est la 760 avec presque 90 000 usagers en 2019 et une hausse de 43,9 % entre 2018 et 2019. Le nombre de passages par jour sur le territoire du SCoT NT est élevé pour la 760 et plutôt faible pour les autres lignes notamment pour la 848, qui propose deux trajets par jour. Cette ligne qui relie Toulouse à Montauban suit la voie ferrée et entre directement en concurrence avec le TER. Le faible nombre de passages en heures creuses et le renforcement de l'offre TER en 2020 pousse la région à envisager un arrêt de cette ligne.

- **Un service de TAD solidaire fonctionnant sur le canton de Grenade.**

D'après les observations recueillies, 90 personnes ont utilisé ce service pour 1600 kilomètres parcourus en moyenne par trimestre en 2019. Ces deux indicateurs sont en hausse (+17 % pour la fréquentation et +8 % pour les kilomètres parcourus

Le territoire du SCoT est fortement attiré par Toulouse. Il apparaît important de mettre en place les liaisons radiales en TC vers Toulouse. Les TER, les HOP ! et certaines lignes conventionnelles (351, 355, 369, 376…) y contribuent. Compte tenu de la faible densité du territoire, des lignes TC en rabattement vers les gares, les terminus (326, 328) ou les arrêts de ces lignes radiales peuvent desservir finement le territoire.
Les gares situées sur le barreau ferroviaire Auch Toulouse (Pibrac, Brax-L., Mérenvielle) pourraient être reliées au SCoT par des lignes TC en rabattement. Au-delà de Toulouse, certaines lignes peuvent desservir des sous-préfectures et villes moyennes des départements voisins. Ces lignes existent déjà (717, 750 et 760).

Promouvoir l'intermodalité sur de telles distances est assez difficile. En effet, la multiplication des changements de modes de transport est un frein à l'usage des TC. Si à cela s'ajoutent le manque d'information complète et de tarification unifiée, il devient très difficile de limiter l'usage de la VP. Les collectivités territoriales, conscientes de ce problème, travaillent à cette intégration multimodale. Le CR a d'ailleurs mis en ligne une application multimodale intégrant les réseaux Arc-en-ciel, les lignes interdépartementales liO, les TER et le réseau Tisséo.

Néanmoins, d'autres pistes semblent à investir :

- **la hiérarchisation du réseau TC (TER, HOP ! Lignes de car conventionnelles) retranscrits dans des plans et cartes du réseau** ; des fiches horaires qui informent non seulement des horaires de passage mais aussi des lignes TC en correspondance, des gares en interconnexion et des arrêts dotés de parkings ; Une tarification globale et multimodale intégrant les réseaux du CR, CD et Tisséo dans un premier temps.
- **sur les lieux de l'intermodalité, des efforts restent à faire, en particulier sur la mise en place d'aménagements minimisant les temps d'accès à l'arrêt ou la gare pour les modes de rabattement vertueux, le confort de l'usager** (abris vélo, abris-bus, information multimodale…) sur les arrêts d'autocar et quais de gare, en particulier dans le sens HPM le plus important, en direction de Toulouse que ce soit en gare ou en autocar.

Figure 32: Configuration actuelle de la desserte TC de la gare de Castelnau d'Estrétefonds

Il est à noter qu'une démarche est en cours concernant le réaménagement de la gare de Castelnau. Dans cette optique, nous recommandons de préciser dans le cahier des charges :

- les différentes échelles d'analyse permettant de concevoir le projet de PEM (flux de rabattement, projet TER à terme à l'échelle intercommunal, intégration du PEM dans le plan de circulation de la commune pour développer notamment les circulations douces à l'échelle communale, et impacts attendus du projet d'urbanisation sur la modification à envisager du plan de circulation à l'échelle du périmètre d'aménagement du PEM)

- les enjeux de bonne prise en compte dans le projet de l'évolution potentielle des besoins d'aménagement du PEM liés au projet d'urbanisation de la commune et au projet de TER (concevoir un PEM "potentiellement évolutif", notamment sur le stationnement de rabattement et les quais bus en intermodalité) qui évoluera avec l'amélioration récente du cadencement. Le fonctionnement actuel en 'cul de sac' de ce PEM est de ce point de vue à proscrire dans un futur projet (lien avec le projet d'urbanisation nouvelle) ;

- les enjeux de complémentarité à trouver dans ce projet entre les différents modes dans les aménagements du PEM pour conforter son rôle de plateforme de mobilité en zone peu dense (approfondir les aménagements et services de covoiturage, et réflexion sur le stationnement de rabattement) ; enjeux de complémentarité également entre ce secteur à développer et le centre de la commune (qui a déjà subi l'impact du contournement routier entre la gare et le centre).

3.4.1.6 - La mobilité scolaire

Afin de connaître les flux de déplacement domicile-études, nous avons analysé la base de flux INSEE 2015. Les données sont issues de l'exploitation complémentaire du recensement. Les effectifs sont issus du croisement entre le lieu de résidence et le lieu d'études pour les plus de 2 ans. Les actifs de plus de 15 ans ne sont pas concernés ainsi que les trajets de moins de 100 personnes.

Toutefois, compte tenu du sondage, les effectifs supérieurs à 500 peuvent normalement être utilisés en toute confiance. Les effectifs inférieurs à 200 doivent être maniés avec précaution car, en raison de l'imprécision liée au sondage, ils peuvent ne pas être significatifs. A noter que contrairement aux flux domicile-travail, sur cette base de données, les flux inférieurs à 100 scolaires ne sont pas comptabilisés.

En 2015, d'après l'Insee, en dehors des déplacements de moins de 100 scolaires, le territoire du SCoT Nord Toulousain génère 3 992 déplacements domicile-étude répartis sur 24 trajets.
Un trajet est réalisé par 174 scolaires en moyenne, la médiane des scolaires par trajets est de 153 individus et l'écart type est de 61 individus scolaires. L'écart type élevé témoigne de la forte variation du nombre de scolaires par trajets. En effet, le trajet possédant le plus grand nombre de scolaires est le trajet entre Castelnau d'E. / St Jory avec 295 scolaires. Compte tenu du seuil de 100 individus scolaires, le trajet recensé le plus faible est Villemur s/T. / Toulouse avec 105 déplacements.

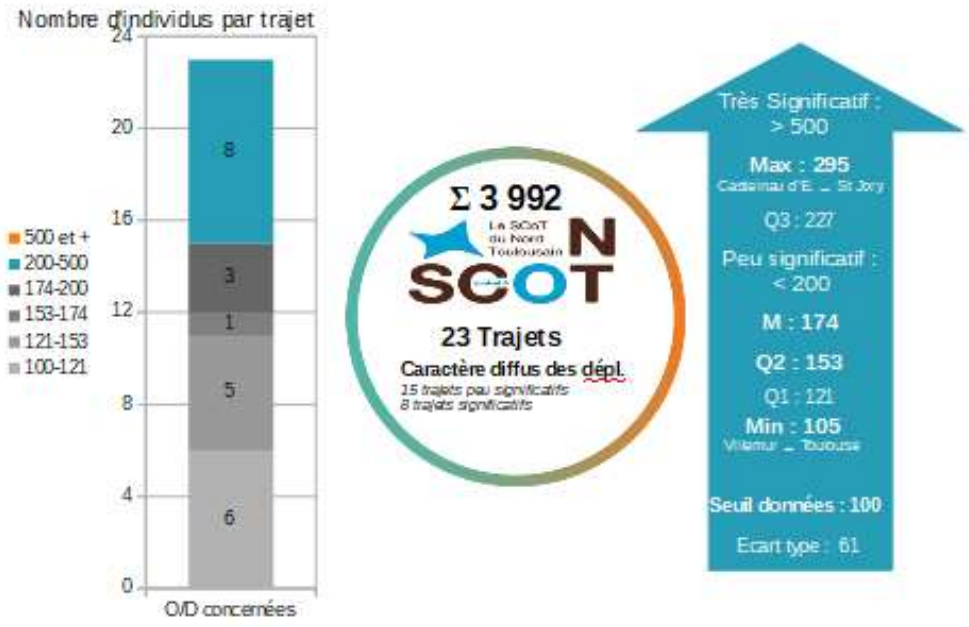


Figure 33: La mobilité scolaire - Principaux flux

Aucun trajet n'est réalisé par plus de 500 personnes, 15 trajets / 24 sont inférieurs à 200 personnes et aucun trajet n'est intra-communal.

On peut estimer que beaucoup de trajets non significatifs sont inférieurs à 100 personnes. De plus, auprès des enfants de 2 à 12, il y a de fortes chances que ces trajets soient intra-communaux.

Sur la base de leurs trajets entre leur commune de résidence vers la commune ou ils étudient, ces données nous permettent de différencier :

- Les entrants : Ce sont ceux qui vivent en dehors du SCoT mais qui étudient sur une des communes du SCoT ;
- Les sortants : Ce sont ceux qui étudient en dehors du SCoT mais qui vivent sur une des communes du SCoT ;
- Ceux qui restent sur le SCoT : Ce sont ceux qui étudient dans une commune du SCoT et qui vivent également.

Les trajets des individus scolaires entrants et des sortants seront considérés dans cette analyse comme **des trajets « ExtraSCoT »** dans la suite de l'analyse. Dans leur trajet domicile-étude, **au moins une commune concernée n'est pas dans le SCoT.**

Les trajets des individus qui restent sur le SCoT seront considérés comme des trajets « IntraSCoT » dans la suite de l'analyse. Dans cette catégorie d'individus, nous pouvons différencier :

- Ceux qui changent de commune tout en restant dans le SCoT : Ce sont ceux qui vivent dans une commune du SCoT et qui étudient dans une autre commune du SCoT ;
- Ceux qui restent dans la même commune du SCoT : Ce sont ceux qui vivent et étudient dans la même commune.

Les individus qui ne font que traverser le territoire, qui ne résident ni n'étudient sur le territoire, n'en font pas partie.

a) O/D extraSCoT

La somme des déplacements « extraSCoT » atteint les 2 979 déplacements, soit le 3/4 des individus scolaires répertoriés par l'INSEE en 2015. En regardant dans le détail, aucun déplacement extraSCoT n'est entrant. Ils sont tous sortants et à destination de la métropole de Toulouse (dont 2 100 vers Toulouse, 279 vers St Jory, 240 vers Blagnac et Aussonne et 120 vers l'Union).

Dans les déplacements « extraSCoT », aucun trajet n'est supérieur à 500 individus scolaires. Les trajets supérieurs à 200 sont : Castelnau d'E./St-Jory (295 scolaires), Lapeyrousse-Fossat/Toulouse (240 scolaires), Montastruc la C./Toulouse (237 scolaires), Fronton/Toulouse (231 scolaires), Merville/Aussonne (229 scolaires), Merville/Blagnac (225 scolaires), Castelnau d'E./Toulouse (215 scolaires). Les communes qui émettent plus de 500 déplacements scolaires en « extraSCoT » sont les communes de Merville (580 scolaires) et de Castelnau d'E. (510 scolaires).

b) O/D IntraSCoT

La somme des scolaires en « intraSCoT » représente 1 013 individus, soit le 1/4 de la totalité de la mobilité domicile-études répertoriée par l'INSEE en 2015. Tous les trajets en « intraSCoT » recensés par l'Insee sont des déplacements intercommunaux.

Aucun trajet n'est supérieur à 500 scolaires. Seul le trajet Bouloc/Fronton est supérieur à 200 individus avec 285 scolaires. Aucune commune n'émet plus de 200 individus scolaires en « intraSCoT » si ce n'est Bouloc (285). Une seule commune attire plus de 500 scolaires domicile-études. Il s'agit de Fronton avec 530 scolaires.

En matière d'information à l'usager, le CD 31 propose une information multimodale coordonnée entre Tisséo et le réseau arc-en-Ciel. Celui-ci n'inclut pas les Transports Express Régionaux (TER). La région Occitanie a développé une application mobile qui vise à intégrer tous les modes de transport excepté les transports collectifs de certaines villes de la région (Montauban, Albi...). Elle réfléchit actuellement à son développement.

3.4.2 - Un usage modes actifs faible

3.4.2.1 - Éléments généraux

La marche

Les enjeux liés au développement de la marche sont multiples, tant à titre individuel que collectif, car la marche :

- est un maillon essentiel de la mobilité quotidienne ;
- est le mode le plus pertinent pour un déplacement de moins de 1 km, ne rejetant ni gaz à effet de serre (GES) ni polluants. Même dans des territoires périurbains et ruraux, le nombre des déplacements courts n'est pas négligeables ;
- est bonne pour la santé : faire au moins 30 minutes d'activités physiques par jour permet de prévenir un certain nombre de pathologies chroniques (obésité, maladies cardiovasculaires, respiratoires, cancers, diabètes, dépression, etc). Marcher régulièrement est donc un facteur indiscutable d'amélioration de la qualité de vie et d'augmentation de l'espérance de vie ;
- est favorable au commerce, contrairement aux idées reçues ; plusieurs études démontrent que les piétons (et cyclistes) sont de meilleurs clients que les automobilistes, dynamisant l'apparition de magasins de petites et moyennes surfaces, réinvestissant le centre des villes, redonnant vie à certains pôles de commerce de proximité. La vie de quartier peut ainsi se réorganiser et redonner le goût de marcher.

L'accessibilité piétonne est fonction d'un certain nombre de paramètres non exhaustifs énumérés ci-après :

- des itinéraires directs, sécurisés et sans trop de traversées de voies ;
- des largeurs minimales de cheminements ;
- des itinéraires dont la surface est non meuble et régulière ;
- des pentes modérées.

Le vélo

L'usage du vélo est un enjeu essentiel de mobilité durable car :

- le vélo est le mode le plus pertinent pour un déplacement de 1 à 3 km ; or la moitié des déplacements quotidiens en France font moins de 3 km, seuls 3 % sont effectués à vélo ;
- plus d'un Français sur deux possède un vélo mais n'en fait pas un usage quotidien, 5 % des Français utilisent de manière quotidienne leur vélo pour se déplacer et 33 % des personnes interrogées déclarent faire régulièrement du vélo en semaine ;

La part modale du vélo est aujourd'hui faible en France (2.7% de l'ensemble des déplacements) et positionne la France 25ème dans l'Union Européenne où la part modale moyenne dépasse 7%. Or ce mode de déplacement est particulièrement efficace, avec des bénéfices sur la qualité de l'air, la santé, l'attractivité des villes, la transition écologique et énergétique, l'accès à la mobilité pour tous ou encore l'emploi. Les enjeux du développement d'un écosystème cyclable sont immenses à la fois en termes d'aménagement (infrastructures dédiées, partage de la voirie, traitement des discontinuités, stationnement sécurisé…) mais également en termes d'accompagnement (offre de services, appui au changement de pratique…).

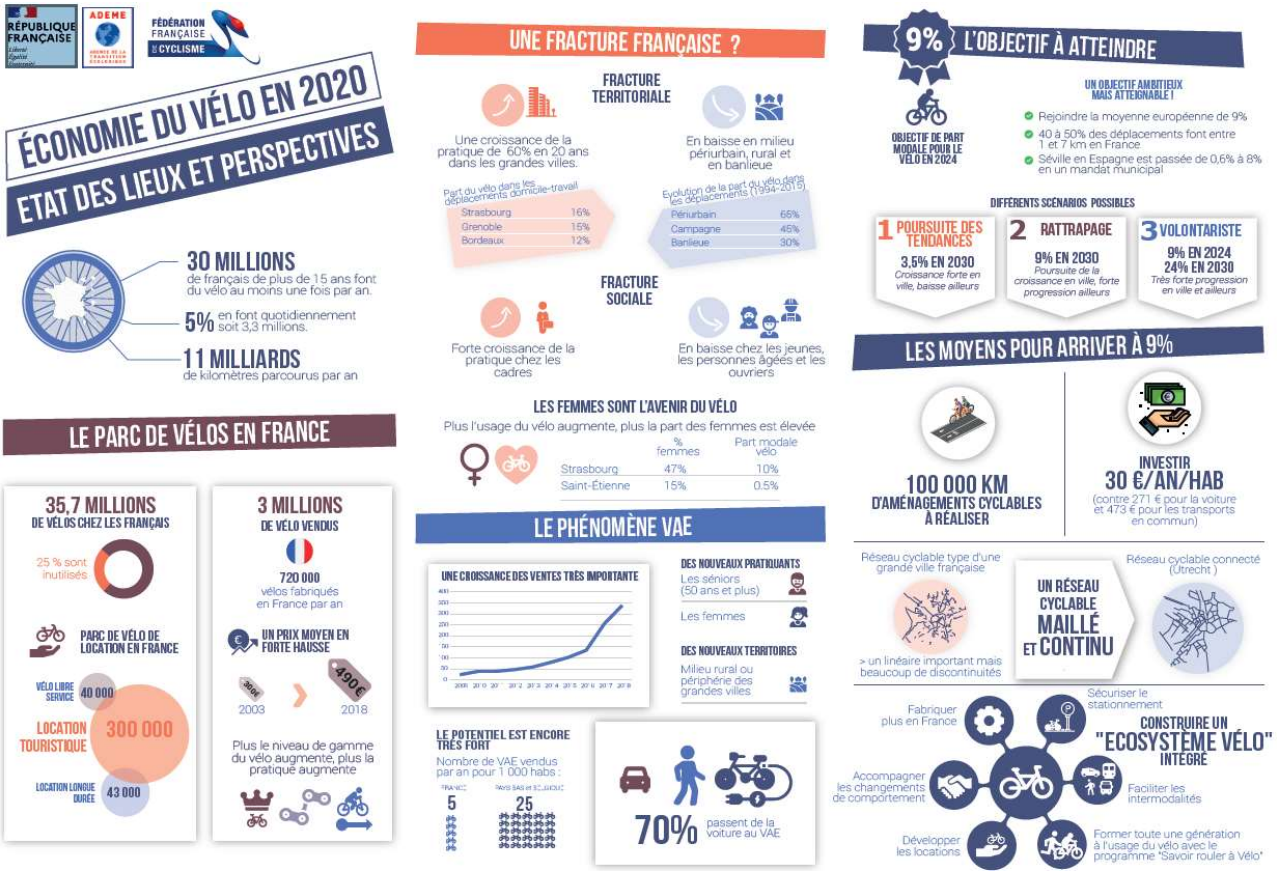


Figure 34: Le vélo présente un potentiel de développement important, même en milieu rural et périurbain

Non-polluant, peu coûteux, accessible à tous et bon pour la santé, le vélo a de nombreux avantages pour les utilisateurs et la collectivité. Le plan vélo et mobilités actives présenté en

septembre 2018 proposé par le Gouvernement a pour objectif de multiplier par trois l'usage du vélo, pour atteindre 9 % des déplacements en 2024.

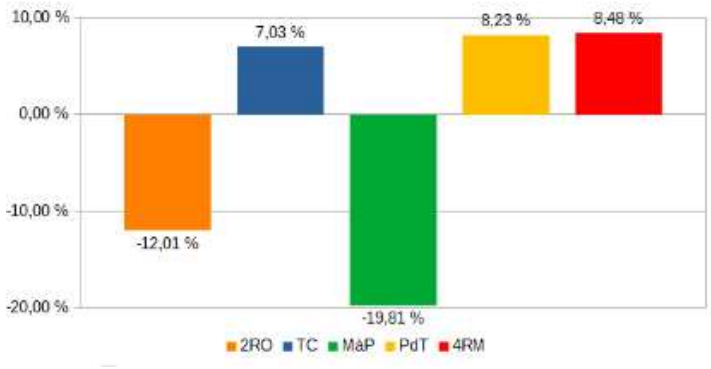
3.4.2.2 - Les modes actifs sur le territoire du SCoT Nord-Toulousain

L'usage des modes actifs est faible : la marche est estimée à 8,5 % de parts modales tandis que le vélo ne dépasse pas 1 %.

La structuration spatiale du territoire, le nombre limité de cheminements piétons et cyclables, le caractère routier de la grande majorité des voiries du territoire sont plusieurs critères qui expliquent ce chiffre.

L'usage semble en régression entre 2011 et 2016 (exploitation de la base RGP INSEE).

Or des initiatives ont eu lieu et des aménagements de qualité existent.



a) Des initiatives et des aménagements existants

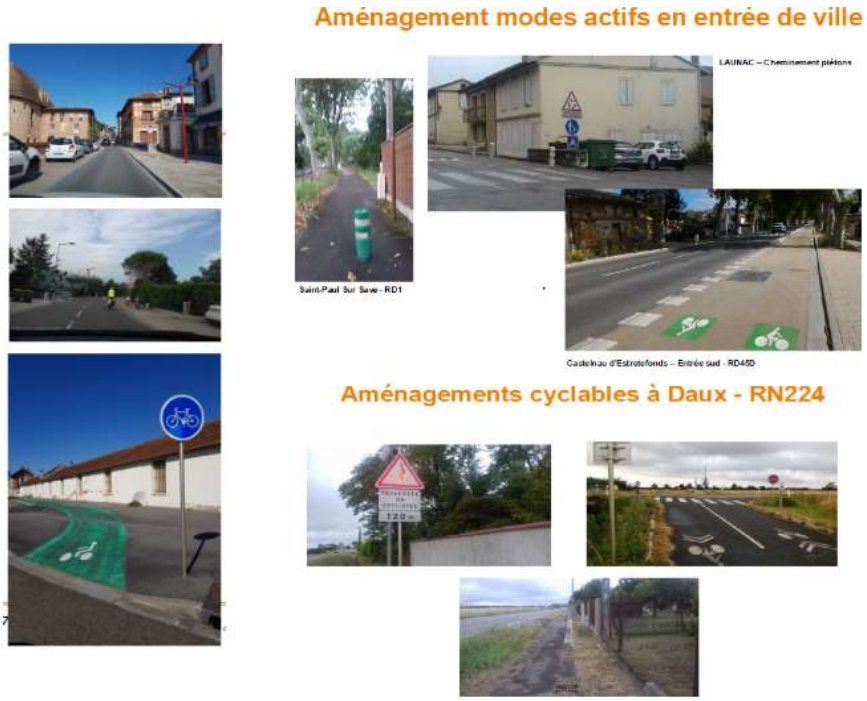


Figure 35: Exemples d'aménagements modes actifs

Les cheminements piétons confortables et sécurisés sont peu nombreux. En ce qui concerne les aménagements pour la marche, le territoire, outre ses polarités, présente les travers des régions plutôt rurales ou périurbaines avec de petits villages. La plupart des trottoirs sont d'une faible largeur (loin des 1,40 m préconisés) et ne permettent pas une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), semblent parfois peu entretenus et s'arrêtent en limite de commune et ne permettent alors pas de faire la liaison avec les communes voisines,

Toutefois, un réel effort de certaines collectivités pour la mise en place de zones apaisées et de réaménagement de cheminements actifs dans le cadre d'une réfection de la voirie est à noter. L'exemple ci-dessous concerne la mise en place d'une zone apaisée en plein cœur du centre-ville de Villemur sur Tarn.

Figure 36: Aménagements modes actifs au centre-ville de Villemur sur Tarn (source Google Maps)

Figure 37: Exemple d'aménagements modes actifs à Fronton (source Google Maps)

3.4.2.3 - Une armature cyclable à formaliser

Le territoire ne dispose pas d'un schéma directeur global, mais la CdC Save et Garonne, qui a intégré désormais la CdC Hauts Tolosans a réalisé un tel schéma (actualisation en projet). Un projet similaire est actuellement lancé par la CdC Côteaux du Girou. Les voies d'eau Garonne et canal latéral sont évidemment des axes qui structureront cette armature cyclable. Des axes traversants Est-Ouest sont quasiment inexistants.

Plusieurs projets nous ont été communiqués : liaison verte entre la forêt de Bouconne et Castelnau, projet d'une passerelle vélo franchissant la Garonne, projet de plusieurs voies douces sur la commune de Gragnague, etc. Les coûts de réalisation ont souvent été identifiés comme un frein à leur réalisation.

Le potentiel de l'itinéraire à grand gabarit qui a perdu sa fonction initiale avec le dernier convoi en février-mars 2020 est à noter,

Les projets de lignes du réseau express vélo (ReV) ont été communiqués en 2019 par le CD et Tisséo. Malheureusement, le territoire n'est pas concerné par la 1ère vague de développement, mais le schéma devra bien évidemment prendre en compte les lignes envisagées au nord de Toulouse en vue de leurs connexions futures.

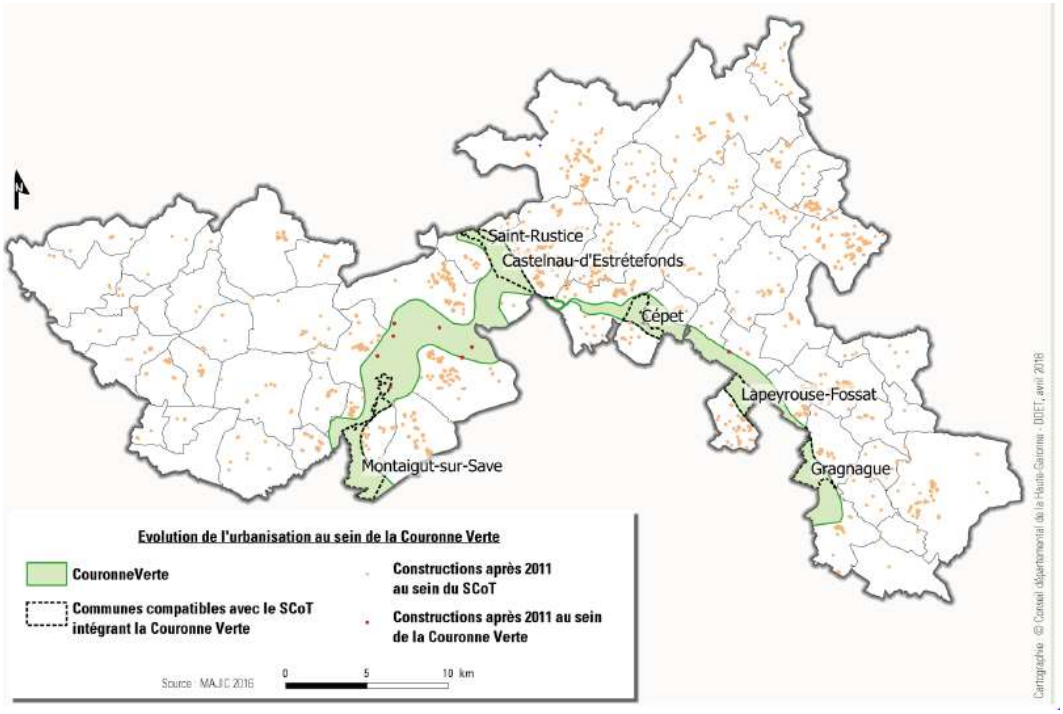


Figure 38: Couronne verte identifiée par le SCoT - Potentiel modes actifs important

Figure 39: Exemples de la RD1 majoritairement dédiée à la circulation VP et PL

3.4.2.4 - De nombreuses discontinuités

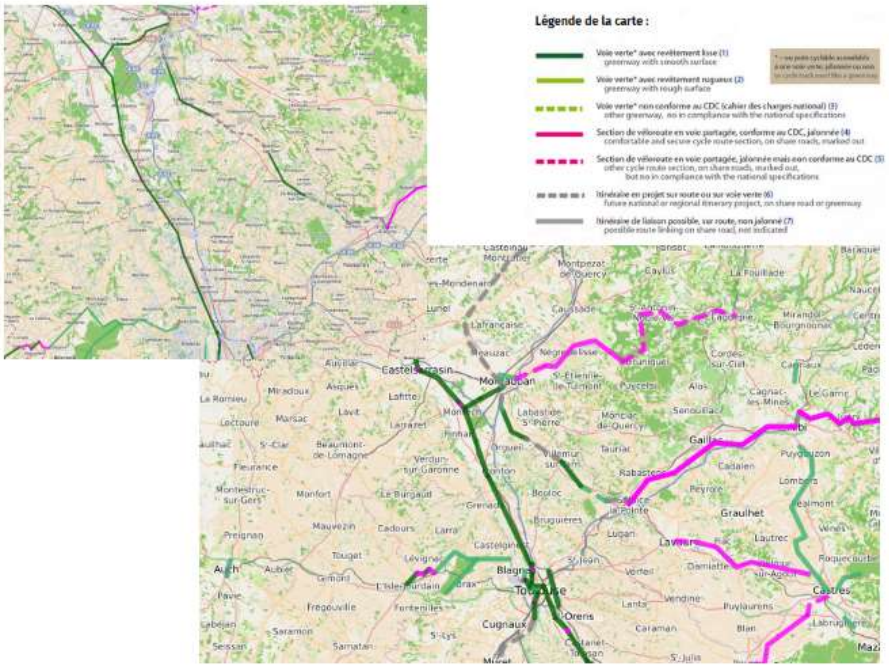


Figure 40: Etat des lieux des Liaisons véloroutes et voies vertes (source AF3V)

Des discontinuités cyclables sont relevées (liaison Ondes-Castelnau, Cepet-St Sauveur, Villemur/ Tarn – Labastide St-Pierre, etc.), et plus globalement entre le centre urbain et la périphérie, et entre des équipements publics (complexes sportifs par exemple) et les zones d'habitat.

Liaisons cyclables et ouvrages d'art

Afin de réaliser la liaison cyclable Cepet-St Sauveur le long du canal latéral, un franchissement de la Garonne est nécessaire, et l'estimation budgétaire de sa création est de 4 M€. Des enjeux d'intégration des voies douces dans toute nouvelle infrastructure, notamment celle permettant le franchissement de la Garonne sont constatés. Il semble que pour des questions de responsabilités juridiques, un pont multimodal voirie/modes actifs ne soit pas envisagé. Nous n'avons pas connaissance de cette disposition juridique mais il pourrait s'agir d'un cas de maîtrise d'ouvrage (MOA) différente entre le projet routier et le projet cyclable (si par exemple l'ouvrage appartient à un maître d'ouvrage et qu'il ne souhaite pas qu'une autre MOA interfère sur son ouvrage). Techniquement, des solutions de superposition de gestion pour faire passer des voies vertes sur les chemins d'exploitation des canaux (canal du midi par exemple) sont souvent proposées.

Par exemple, une voie douce a été aménagée sur les communes de Gond-Pontouvre et Saint-Yriex a proximité de l'Eurovélo 3 qu'elle relie (département de Charente). Sur le tracé, qui suit la route départementale 737 où passent 9.000 véhicules par jour, un pont et un carrefour ont été aménagés de manière à assurer la continuité.

Figure 41: Exemple d'aménagement réalisé au niveau d'un pont

La voie douce est large de 2,5 m, et de 2 m au niveau du pont. Elle a un revêtement (enrobé, asphalte coloré sur le pont, et stabilisé calcaire renforcé en zone Natura 2000), le garde-corps a été rehaussé sur le pont et des bordures défensives ont été installées. Le carrefour a également été sécurisé en aménageant la piste cyclable de manière à permettre aux cyclistes de tourner à droite sans s'arrêter sur la route. Le coût total des travaux était de 224.000 € TTC. Pour le Flow Vélo, deux ponts et une intersections devaient être aménagés sur la RD 732, où 4000 véhicules passent chaque jour. Sur les ponts, une passerelle a été ajoutée afin de permettre l'installation d'une piste cyclable. La piste passe de 2,5 m à 1,70 m, et un dispositif de séparation a été installé: double bordure coulée en place section courante et des glissières à l'approche de l'un des ponts. La couche de roulement a été refaite (enrobé noir, caillebotis ou béton désactivé).Au niveau de la route, la piste cyclable a été aménagée sur le côté de la route, dont elle est séparée.

Le besoin de définir une armature cyclable à l'échelle du territoire du SCoT

La réalisation d'un schéma directeur cyclable à l'échelle du SCoT nous paraît indispensable. L'étude se décomposerait en deux phases :

1 - Phase diagnostic et stratégique qui proposerait un état des lieux de l'offre en termes de mobilités cyclables (identification fine des itinéraires), détermination des besoins et formulation des enjeux et objectifs pour une feuille de route « mobilités cyclables ». Le diagnostic ainsi obtenu apportera une vision synthétique de la mobilité cyclable afin d'y dégager les potentialités et les contraintes du territoire. C'est la confrontation entre les enjeux identifiés et les contraintes et potentialités du territoire qui aidera à formuler les orientations stratégiques.

2 - Élaboration du schéma cyclable qui proposerait la définition d'un programme d'actions du schéma cyclable à l'échelle du SCoT : méthodologie permettant de définir les aménagements à réaliser, ainsi que leur phasage, à partir des besoins identifiés sur le territoire et des principaux pôles générateurs de déplacements. Il visera à assurer un maillage du territoire et intégrera également des solutions innovantes et alternatives permettant de favoriser les déplacements doux.Ce territoire étant interdépendant des intercommunalités et départements limitrophes au sein d'un territoire plus vaste, et la logique socio-économique se déclinant à l'échelle de ce territoire englobant les 4 EPCI d'étude, il conviendra bien évidemment de prendre en compte l'échelle du département et de la région pour développer un travail en cohérence avec ses objectifs, notamment pour ce qui relève de la continuité des véloroutes voies vertes.

Pour information, le programme partenarial "Une voirie pour tous" animé par le Cerema est destiné à construire une culture commune de l'aménagement et de la gestion de la voirie et des espaces publics, visant un partage plus équilibré de ces lieux entre tous les usages urbains, et redonnant toute leur place aux modes actifs ainsi qu'aux autres modes alternatifs à la voiture « solo ». Ce site a pour but de rassembler les productions présentées lors de nombreuses réunions d'échange d'expériences, d'aider les praticiens à accéder à l'information technique et à l'expertise dont ils ont besoin au quotidien, de diffuser largement les connaissances et le savoir-faire.
Pour en savoir plus : http://voiriepourtous.cerema.fr/

3.4.3 - Une politique de non-déplacements en cours de structuration

Les quatre CdC membres du SCoT NT soutiennent la création de Tiers-lieux sur leurs territoires. 6 tiers lieux ont été recensés et 2 au moins sont en projet (Grenade, Bessières, Villaudric, Castelnau d'Estrétefonds, CdC Frontonnais, etc.). Le développement des tiers-lieux fait l'objet d'actions au sein des PCAET. L'entière couverture en fibre optique du territoire est prévue pour 2021-2022. Il est à noter que le site https://www.tierslieuxoccitanie.com/tiers-lieux/?map ne recense aucun tiers-lieu sur le territoire.

3.4.3.1 - CdC Val'Aigo

Consciente des problématiques de mobilité (majorité des déplacements routiers liés aux flux domicile-travail en direction de la métropole toulousaine, saturations du trafic pendant les heures de pointe), la CdC souhaite doter son territoire d'un réseau de tiers-lieux pour favoriser le rééquilibrage territorial. Pour les accompagner dans ce projet, la CdC s'appuie sur la société Relais d'Entreprises (réseau de tiers-lieux pour télétravailleurs et entreprises)

3.4.3.2 - CdC du Frontonnais

A l'initiative de la ville de Fronton, la CdC du Frontonnais réfléchit à la création d'un ou plusieurs tiers-lieux sur son territoire. Une enquête en ligne a été réalisée pour identifier les besoins auprès de tous les actifs Frontonnais (salariés, entrepreneurs, indépendants), projet suivi par le pôle du développement économique de la CdC.
http://www.CdC-dufrontonnais.fr/index.php/entreprises-emploi/developpement-economique

3.4.3.3 - CdC des Coteaux du Girou

3ème axe de sa stratégie de développement économique, la CdC développe un « accompagnement à la création de Tiers-lieux » pour « Éviter les déplacements vers la métropole tout en offrant un confort professionnel identique »
http://www.CdC-coteaux-du-girou.fr/images/base-doc/bulletins/Bulletin_C3G_mag21_V1.pdf

3.4.3.4 - CdC des Hauts Tolosans

La CdC et la ville de Grenade ont mené le projet de création d'un espace de tiers-lieux (en s'appuyant sur la société Relais d'entreprises). L'objectif est de proposer une solution aux difficultés de mobilités pour les salariés de l'aire urbaine de Toulouse et de favoriser le développement durable en limitant l'usage de la voiture.
http://www.hautstolosans.fr/entreprendre-reussir/tiers-lieu

3.5 - Des nouveaux usages prometteurs

3.5.1 - Covoiturage : une organisation en cours de structuration

3.5.1.1 - Eléments généraux

Les différentes enquêtes réalisées auprès des Français montrent un réel intérêt pour la pratique du covoiturage, dont les atouts sont bien identifiés (économie, impact sur l'environnement, renforcement de la solidarité…), mais se heurtent encore à des freins sur lesquels un travail important est encore à réaliser (étude Cerema « Covoiturage courte et moyenne distance – Retour d'expériences, freins et leviers », 2018). On peut notamment relever qu'environ 30 % des personnes ont déjà pratiqué le covoiturage courte-distance (Ifop 2017 donne 28 % et Ipsos 2016 donne 31 %). Pour autant, le taux d'occupation des véhicules est en baisse constante depuis des décennies, démontrant la nécessaire intervention de la puissance publique afin de (re)lancer la pratique du covoiturage.

Depuis le développement des applications smartphone et d'offres innovantes et expérimentales, les services de covoiturage de proximité effectué sur de courtes distances aux motifs essentiellement domicile – travail/études se développent fortement.

Les offres de covoiturage de proximité déployées à l'initiative d'opérateurs privés, de l'économie solidaire ou de collectivités publiques peuvent ainsi prendre des formes variées : plate-forme ou application de mise en relation ou ligne virtuelle de covoiturage, service spontané ou anticipé, service gratuit ou payant.

Ces offres répondent à plusieurs objectifs :

• proposer une offre de mobilité sur un territoire ou répondre à des besoins particuliers (desserte d'une zone économique, report modal, droit à la mobilité...) quand l'offre de transport collectif n'existe pas ou est insuffisante ;

• expérimenter de nouveaux services de transports dans un objectif d'optimisation des coûts de transports publics.

3.5.1.2 - Covoiturage et SCoT Nord-Toulousain

Un système intégré d'aires de covoiturage existe sur le territoire, proposant 250 places environ (fin 2019).

De manière générale, la pratique du covoiturage s'est développée ces dernières années du fait des évolutions sociétales (éloignement des lieux de résidences et des lieux de travail, augmentation du coût du carburant, …) et de la mise en place d'installations d'accompagnement (aires de rencontre et de stationnement, communication, …).

Le rôle du covoiturage vient d'être renforcé dans le cadre de l'organisation de la mobilité d'un territoire par la loi d'organisation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. Le covoiturage était déjà réglementé par la loi de transition énergétique pour une croissance verte (loi TECV).

Le document du SCoT a également défini ce mode de déplacement comme un levier sur son territoire (page 161 du document Diagnostic : « La mobilité et les déplacements des particuliers » ; « Enjeu : report modal d'une partie des déplacements vers des modes moins polluants (modes doux ou les transports publics et collectifs). Un des leviers : facilitation du covoiturage ».

3.5.1.3 - Aires de covoiturage

Le fichier des aires de covoiturage en France est accessible sur la plateforme ouverte des données publiques françaises : data.gouv .fr. Ce fichier Open Data a été créé à l'initiative de l'opérateur de covoiturage Blablacar, et a été partagé sur data.gouv.fr. Les collectivités sont invitées à alimenter cette base de données en renseignant le formulaire de recensement des aires de covoiturage téléchargeable sur le site :
https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/aires-de-covoiturage-en-france/

En 2019, aucune aire de covoiturage présente sur le territoire du SCoT Nord-Toulousain (cartographie ci-dessous) n'est référencée sur cette base de données publiques (fichier national des Aires de covoiturage et autres parkings identifiés par les collectivités locales)

Les aires de covoiturages du territoire du SCoT NT ne sont pas référencées sur le site data.gouv.fr des aires de covoiturages

Certaines communes du SCoT du Nord-Toulousain ont déjà réalisé (en partenariat avec le Département et/ou la Région) et mis en place des aires dédiées au covoiturage (ou parcs-relais connectés aux arrêts du réseau des cars Hop/LiO) sur leurs territoires. Cependant, l'information de l'existence et de la localisation de ces aires de covoiturage/parcs-relais n'est pas systématiquement relayée par les sites internet des mairies (ex : commune de Bretx, localisation d'un parc-relais non référencé)

Le Département de Haute-Garonne a voté en mars 2018 un *schéma départemental de covoiturage*. Ses objectifs est d'optimiser le réseau de voirie et de compléter l'offre des transports en commun.

5 aires de covoiturage du territoire du SCoT NT sont identifiées et localisées sur le site du schéma départemental : https://www.haute-garonne.fr/le-covoiturage-en-haute-garonne

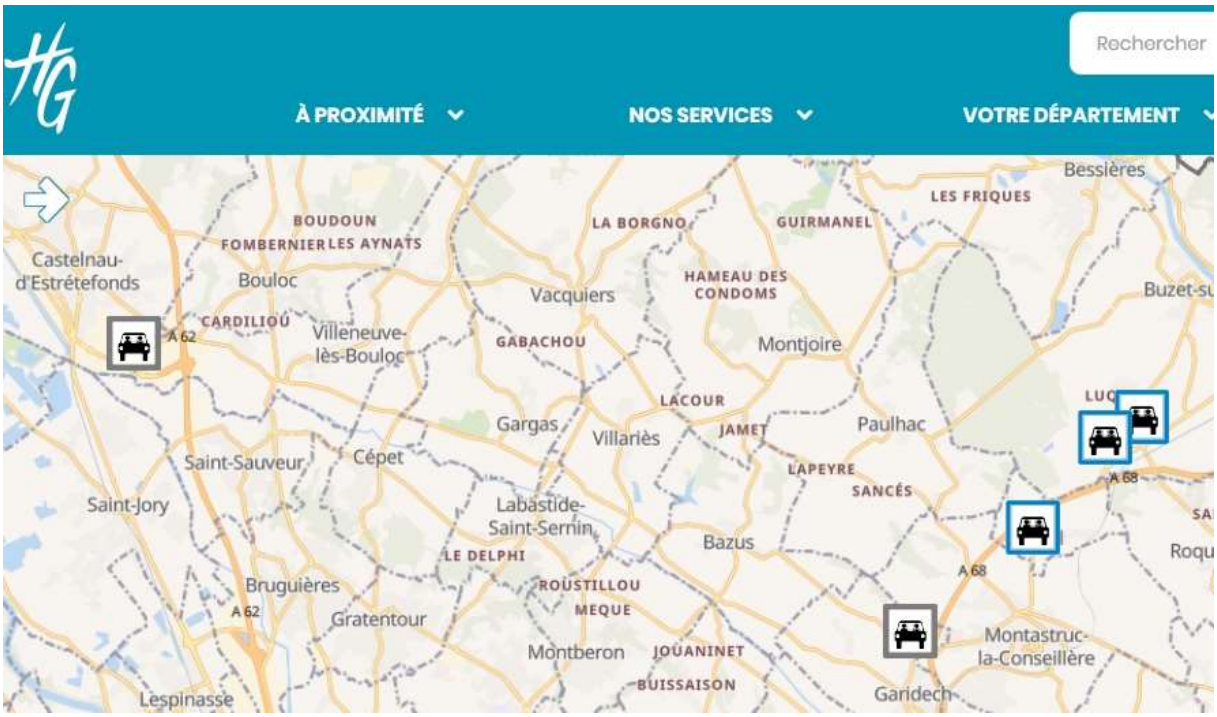


Figure 42: Localisation des aires de covoiturage par le Conseil départemental

Aires en service (250 places proposées environ) : Castelnau d'Estrétefonds (1 aire, 38 places), Buzet-sur-Tarn (2 aires, nombre de places non communiqué), Gémil (1 aire, nombre de places non communiqué), Garidech (1 aire, 80 places environ).

Il est à noter que certaines aires de covoiturage ont été aménagées par le CD à partir du stationnement sauvage constaté.

D'autres structures implantées sur le territoire communiquent sur les aires de covoiturage, à l'instar de la zone d'activités Eurocentre : https://www.eurocentre.fr/francais/moyens-de-transport.html

Figure 43: Aire de covoiturage combinée à l'arrêt TC sur la ZAE EuroCentre

L'aire de covoiturage (connectée avec un arrêt de la ligne 2 du réseau Hop d'autocars) est située sur la RD945 de la zone d'activité Eurocentre (Arrêt EUROCENTRE-SUD de la ligne Hop n°2, située sur la commune de Villeneuve-les-Bouloc) : https://goo.gl/maps/FfXtoMDtAMvquBwX6

Autre exemple d'aires existantes non répertoriées :

Aire de covoiturage/parc-relais (photo ci-dessous) localisée sur la RD 29, au 37 Avenue du Président Kennedy, à Magnanac (Villemur-sur-Tarn), connectée avec plusieurs lignes LiO (Lignes Intermodales d'Occitanie) de cars régionaux.

Figure 44: Aire de covoiturage de Magnanac (Villemur sur Tarn)

https://www.google.fr/maps/place/Parking+PL+%26+Covoiturage/@43.8602024,1.4828275,18.44z/data=!4m5!3m4!1s0x0:0xd939fb94490538d!8m2!3d43.860107!4d1.4835405?hl=fr

3.5.1.4 - Actions et communication des collectivités en faveur du covoiturage

Une partie des communes du SCoT NT ainsi que 2 communautés de communes informent les habitants sur les solutions de covoiturage existantes : soit en listant les liens des sites habituels de covoiturage, soit en complétant ces listes par les propositions de covoiturage de Tisséo (partenariat) ou du Grand Montauban (partenariat) ou en communiquant uniquement sur le partenariat covoiturage avec Tisséo et le Grand Montauban. Quelques communes ne communiquent pas sur le covoiturage en tant que solution de mobilité (mairie de Grenade, mairie de Fronton, mairie de Verfeil, etc.)

Le Conseil Départemental propose un schéma départemental du covoiturage (cf. paragraphe précédent).

Une des actions en faveur du développement du covoiturage sur le territoire du SCoT NT est la signature d'une convention entre la Communauté de Communes du Frontonnais et Tisséo-SMTC (un des objectifs étant de favoriser le covoiturage domicile-travail),

Il est à noter l'initiative passée de la Communauté de Communes des Hauts Tolosans qui a facilité la mise en place d'une plateforme numérique avec la société MobiGIS, qui était située à Grenade (calculateur intermodal + intégrateur de covoiturage + réservation de TAD).

Commune de Castelnau d'Estrétefonds :
La mairie de Castelnau d'Estrétefonds liste uniquement les sites de covoiturage de Tisséo (covoiteo.info, anciennement le site covoiturage.tisseo.f) et du Grand Montauban (covoiturage-grand-montauban.com). (https://www.castelnau-estretefonds.fr/cadre-de-vie/les-transports/)

Commune de Bouloc :
Afin de favoriser le covoiturage lors des déplacements domicile/travail les habitants en direction de la gare de Castelnau d'Estrétefonds, la mairie de Bouloc communique uniquement sur le site de covoiturage de Tisséo. Elle précise que la Communauté de Communes du Frontonnais a signé à ce sujet une convention avec Tisséo-SMTC. (http://www.mairie-bouloc.fr/images/C-GUIDE-PRATIQUE-BOULOC-18-19_evoluprint-1.pdf)

Commune de Layrac sur Tarn :
Sur le site internet de la mairie sont listés les principaux opérateurs de covoiturage (BlablaCar, Citygoo, IDVroom, etc.) ainsi que le site de covoiturage de Tisséo. Le site (obsolète) de Coovia y est toujours indiqué. (http://www.layracsurtarn.fr/fr/action-social-sante/transport.html)

Commune de Mirepoix sur Tarn :
La mairie indique les liens de 2 opérateurs (Blablacar, IDVroom) ainsi que le site de covoiturage de Tisséo. (http://www.mirepoixsurtarn.fr/?page_id=996)

Communauté de communes du Frontonnais :
La CdCF encourage des solutions alternatives, telles que la pratique du covoiturage et de l'autostop organisé. Des partenariats ont été noués avec les sites de covoiturage de Toulouse et de Montauban. (http://www.CdC-dufrontonnais.fr/index.php/amenager-proteger/deplacements)

La synthèse du document d'évaluation du SCoT NT sur le covoiturage évoque que « le covoiturage est encore peu développé au regard des quelques aménagements sécurisés programmés en 2018 (Garidech et Gémil) en plus des places de covoiturage existantes à Castelnau d'Estretefonds. Cependant le stationnement sauvage associé au covoiturage peut être mis en exergue sur le territoire, car il témoigne d'un potentiel d'usage ».

3.5.1.5 - Auto-Stop Participatif Rézo-Pouce

Rézo-Pouce est une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) portant les valeurs de l'économie sociale et solidaire pour promouvoir une mobilité solidaire et durable, et qui propose un service d'autostop participatif.

77 arrêts Rézo-Pouce sont répartis sur 24 communes du SCoT NT. Aucune commune de la CdC des Coteaux du Girou n'en propose. La plupart des observations sur son fonctionnement note un usage très limité. Le déficit d'animation, de communication et de sensibilisation est avancé. Les collectivités se questionnent sur le maintien de Rézo-Pouce.

Communes	Nombre d'arrêts Rézo-Pouce
Bessières	6
Bouloc	10
Bretx	1
Castelnau d'Estretefonds	11
Cépet	3
Daux	1
Fronton	8
Gargas	2
Grenade	5
Larra	1
Launac	4
Le Burgaud	3
Menville	2
Merville	2
Montaigut sur Save	1
Ondes	3
Saint Cézert	1
Saint Paul sur Save	1
Saint Rustice	1
Saint Sauveur	2
Thil	3
Vacquiers	1
Villaudric	2
Villeneuve les Bouloc	3
Communes de la CdC du Frontonnais (en noir) **Communes de la CdC Hauts Tolosans (en rouge)** **Communes de la CdC Val'Aigo (en vert)**	

La communication sur l'auto-stop organisé se fait via le site internet www.rezopouce.fr ou via le site des mairies participant au projet. Exemple de la mairie de Bouloc : http://www.mairie-bouloc.fr/vie-municipale/actualite/388-autonomie-aux-personnes-qui-n-ont-pas-de-vehicule
Le site de la mairie de Bouloc consacre une page complète informant sur la démarche Rézo-Pouce, les modalités d'inscription, la localisation des arrêts, ainsi que les numéros téléphoniques d'information.

3.5.1.6 - Des nouveaux usages constatés

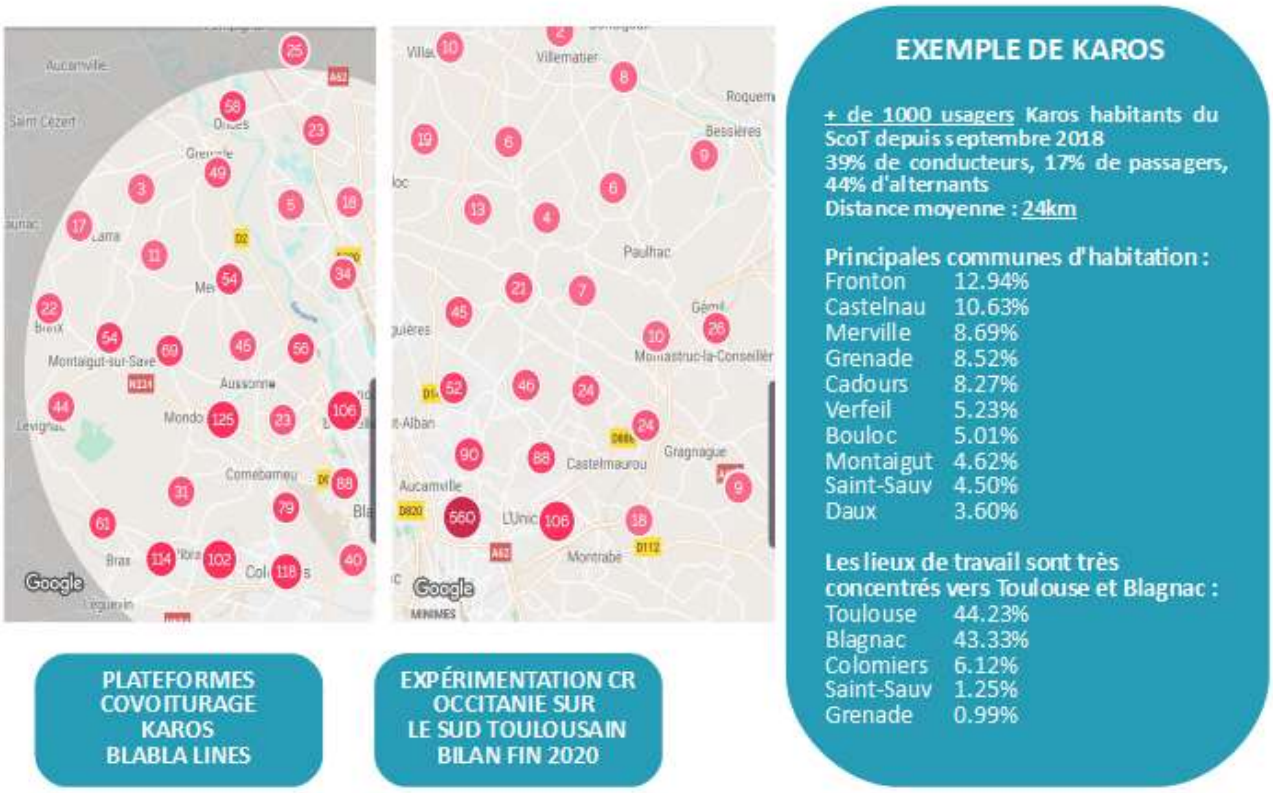


Figure 45: Eléments d'offre et d'usage de la plateforme covoiturage Karos

De nouvelles offres sont apparues récemment, provenant de plateformes privées (Karos et BlablaLines particulièrement). Le projet européen COMMUTE comprend une action covoiturage portée par KAROS depuis septembre 2018 où une communication a pu être faite auprès des salariés d'entreprises participant au projet : ATR, Airbus, Aéroport Toulouse-Blagnac et Safran (pour un total de 40 000 salariés environ).
Un an après son lancement, on pouvait recenser 3860 utilisateurs et 83000 déplacements covoiturage effectués. 36 % des covoitureurs actifs font plus de 10 covoiturages par mois.

3.5.2 - Autopartage : une expérimentation en cours

La commune de Bouloc met à disposition depuis juillet 2019 un véhicule électrique en partenariat avec Renault Mobility. Ce projet communal est facturé à l'usager 2€ de l'heure. Son usage est limité pour l'instant.

3.5.3 - Electromobilité et infrastructures de recharge

Depuis 2010 et la promulgation de la loi Grenelle 2, ce sont les communes qui sont en charge de la création, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures de recharge des véhicules électriques.

Article L.2224-37 du Code général des collectivités territoriales : sous réserve d'une offre inexistante, insuffisante ou inadéquate sur leur territoire, les communes peuvent créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

La LOM confirme le rôle des collectivités territoriales: elles sont incitées à poursuivre leur plan de développement en encourageant l'installation de points de charge, à accompagner les initiatives privées visant à la mise en place d'un réseau de bornes à caractère national accessible.

3.5.3.1 - IRVE (infrastructure de recharge de véhicules électriques) :

Les données concernant les IRVE sur le territoire du SCoT NT (commune concernée, localisation des bornes, nombres de bornes, opérateur) sont rescences dans la grille du document. Ces données sont extraites du site Charge-map. Charge-map est une BD-carto collaborative, référencée, et alimentée par les opérateurs (opérateurs et/ou fournisseurs d'énergie) et les usagers. Elle n'est pas exhaustive.

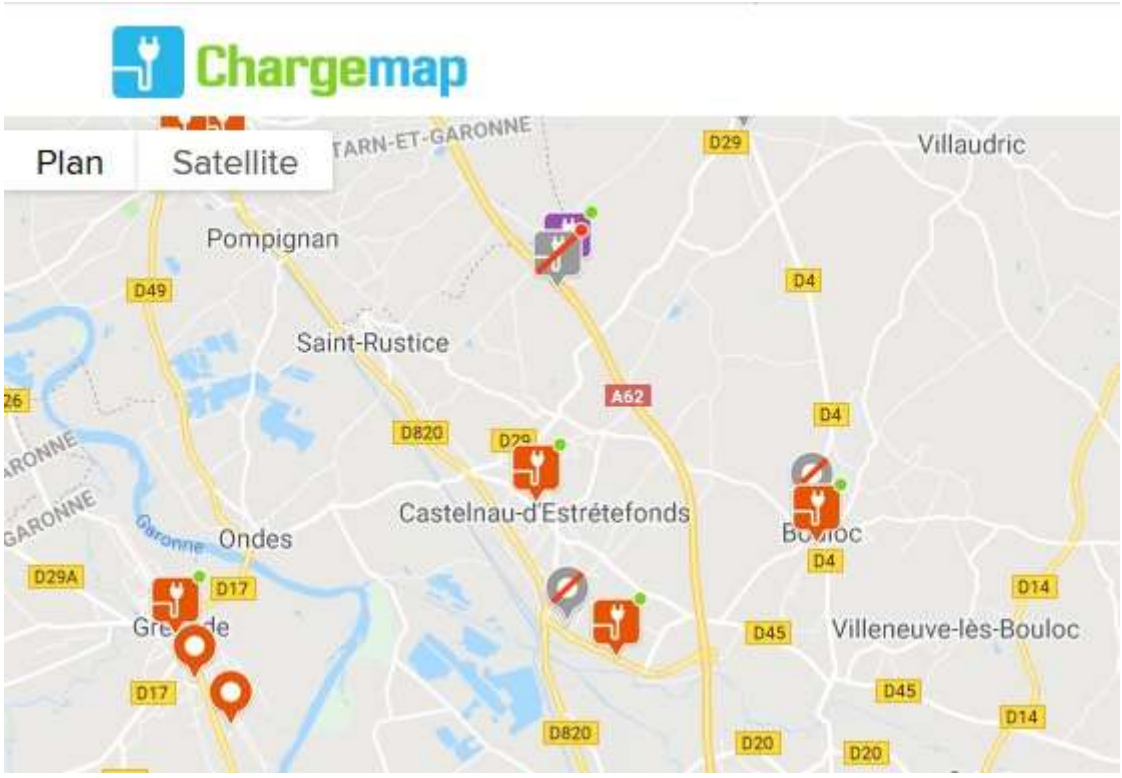


Figure 46: Exemple de localisation des IRVE sur les communes de Grenade, Castelnau d'Estrétefondes et Bouloc via le site internet collaboratif Charge-map : https://fr.chargemap.com/map

Le Syndicat Départemental d'Énergie de la Haute-Garonne (SDEHG) est l'opérateur principal d'IRVE sur le territoire du SCoT Nord-Toulousain. D'autres opérateurs et/ou fournisseurs sont également présents ponctuellement tels Tesla-Superchargers, Intermarché, etc. (cf. paragraphe grille de recensement des IRVE sur le territoire du SCoT NT). Le SDEHG déploie un réseau de bornes de recharge publiques pour véhicules électriques. Les bornes de recharge sont réparties de manière homogène sur le territoire de la Haute-Garonne, tous les 15 à 20 kilomètres. L'objectif du SDEHG est d'encourager le développement du véhicule électrique afin de lutter contre la pollution de l'air et réduire notre dépendance aux hydrocarbures.

3 communes (Grenade, Castelnau d'Estretefond et Bouloc) possèdent à elles-seules 42 % (16 bornes) du parc des 38 bornes de recharge (chiffre non exhaustif) présentes sur l'ensemble du territoire du SCoT NT.

Les bornes de recharge de véhicules électriques de l'ensemble des opérateurs proposent au minimum 1 point de charge, la plupart d'entre elles possèdent 2 points de charges.

Borne de recharge, à Montastruc-la-Conseillère : 1 borne SDEHG (points de recharge : 2)

3.5.3.2 - Communication communale et intercommunale sur les IRVE

Les communes proposant des bornes de recharges sur leur territoire communiquent pour certaines sur l'offre IRVE auprès des utilisateurs de véhicules électriques via les sites internet des mairies, sinon via le site du SDEHG (www.sdehg.fr), ou par voie de presse.

Exemples de communication :

http://www.mairie-buzet-sur-tarn.fr/web/455-borne-de-recharge-pour-vehicules-electriques.php

- Une borne comprend 2 points de charge. Deux véhicules peuvent charger en même temps. Les véhicules acceptés sont les voitures électriques, les voitures hybrides

rechargeables, les vélos et scooters électriques.

https://www.lepetitjournal.net/31t-toulousain/2017/05/07/une-nouvelle-borne-de-recharge-pour-vehicules-electriques/

- Inauguration de la borne de recharge pour véhicules électriques mise en service sur le parking de la mairie de Fronton.

3.5.3.3 - Grille de recensement des IRVE présentes sur le territoire (2019) :

Liste par commune :

Communes	Nombre de bornes	Localisation	Réseau
Bazus	0		
Bellegarde Sainte Marie	0		
Bellesserre	0		
Bessières	**1** **1**	1 chemin des Prieurs Avenue du Pons	CFA Unicem SDEHG
Bondigoux	0		
Bonrepos Riquet	0		
Bouloc	**(total : 3)** **2** **1**	 1 Place de la République 19 Rue des Pellissiers	 SDEHG Intermarché
Bretx	**2**	32 Clauses de la Filouse	SDEHG
Brignemont	0		
Buzet sur Tarn	**2**	7 Rue des Écoles	SDEHG
Cabanac Séguenville	0		
Cadours	**1**	28 Avenue Raymond Sommer	SDEHG
Castelnau d'Estretefonds	**(total 9)** **1** **1** **4** **1** **1** **1**	 1 Rue de l'Ourmède 1 Avenue de Saint Guillan 10 Avenue de Saint Guillan Avenue de Montauban Frontonnais sud, A62 Frontonnais sud, A62	 Mobilygreen DRIVECO Tesla S-charger SDEHG Corri-Door Corri-Door
Caubiac	**1**	33 Le Village	SDEHG
Cepet	0		
Cépet	0		
Cox	0		
Daux	0		
Drudas	0		
Fronton	**1** **1**	38 Route de Toulouse 6 Allée Jean Ferran	Intermarché SDEHG
Garac	0		

Gargas	0		
Garidech	0		
Gaure	0		
Gauré	0		
Gemil	0		
Gémil	0		
Gragnague	0		
Grenade	**(total : 4)** **1** **2** **1**	Rue du Lanoux 3 Impasse de Cabié Rue Chaupy	Renault Freshmile SDEHG
La Magdelaine sur Tarn	0		
Labastide	0		
Lagraulet Saint Nicolas	0		
Lapeyrouse Fossat	0		
Laréole	**2**	32-34 Saint-Martin	SDEHG
Larra	0		
Lasserre Pradere	0		
Launac	**1**	Allée du Foirail	SDEHG
Lavalette	0		
Layrac sur Tarn	**1**	2262 route de Patrou	?
Le Born	0		
Le Burgaud	0		
Le Castéra	0		
Le Grès	0		
Levignac	0		
Menville	0		
Merville	**1**	139-153 Rue des Alouettes	SDEHG
Mirepoix sur Tarn	0		
Montaigut sur Save	**2**	3 Impasse de la Save	SDEHG
Montastruc la Conseillère	**1**	Avenue du Mur de Ronde	SDEHG
Montjoire	**1**	31380 Montjoire	SDEHG
Montpitol	0		
Ondes	0		
Paulhac	0		
Pelleport	0		
Puysségur	0		
Roquesérière	0		
Saint Cézert	**1**	90 Place du Village	?
Saint Jean Lherm	0		
Saint Marcel Paulel	0		
Saint Paul sur Save	0		

Saint Pierre	0		
Saint Rustice	0		
Saint Sauveur	0		
Thil	0		
Vacquiers	0		
Verfeil	**1**	1 Place François Mitterrand	SDEHG
Vignaux	0		
Villariès	0		
Villaudric	0		
Villematier	0		
Villemur sur Tarn	**1**	50 Rue des Huguenots	SDEHG
Villeneuve les Bouloc	0		

3.6 - Transport de marchandises

3.6.1 - Les ZAE du territoire

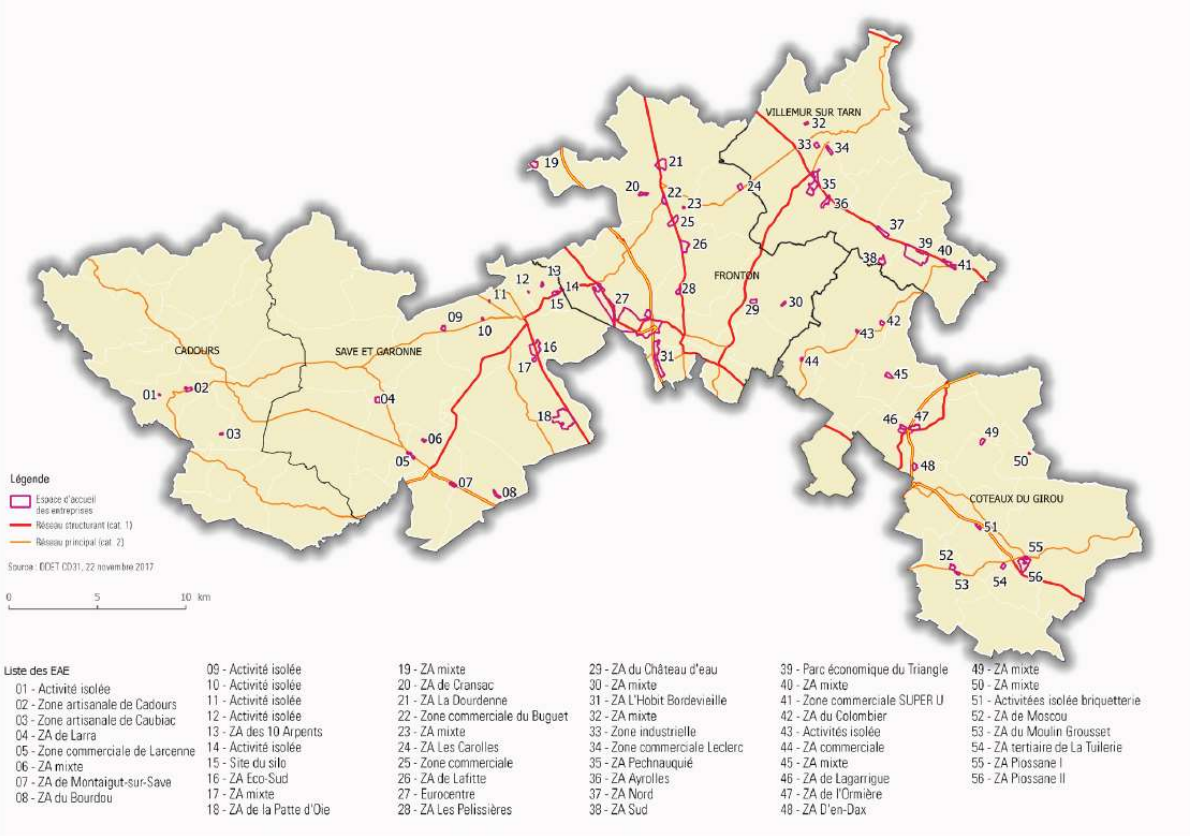


Figure 47: Les ZAE du territoire

L'analyse qui suit se concentre sur la zone logistique Eurocentre, la plus importante zone d'activités économiques du territoire.

3.6.2 - La zone d'activités logistique d'Eurocentre

3.6.2.1 - Présentation de la ZAC Eurocentre

La ZAE (Zone d'Activité économique) Eurocentre est une plate-forme multimodale implantée à 15 kilomètres au nord de Toulouse sur les communes de Castelnau d'Estrétefonds et de Villeneuve-les-Bouloc. Elle se situe à proximité d'un barreau autoroutier d'une importance majeure, constitué de l'Autoroute des deux mers l'A61 et l'A62 (Bordeaux/Toulouse/Narbonne) et de l'A20 (Paris/Toulouse). Elle possède un accès direct sur l'A62 par l'échangeur Eurocentre (10.1).

De plus, une desserte ferroviaire directe depuis le faisceau primaire de SNCF Réseau rendant 60 % des terrains « embranchables » via une Installation Terminale Embranchée (ITE).La ZAE s'étend sur 300 hectares de terrains. 100 hectares sont consacrés à la voirie et aux espaces verts. Les entreprises occupent les 200 hectares restants dont 47 sont dédiés au stockage. Sa taille et la qualité de ses aménagements placent la ZAC Eurocentre parmi les premiers pôles logistiques d'Europe du Sud.

En 2019, La ZAE Eurocentre accueille 150 entreprises dont 109 sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds et 42[11] sur celle de Villeneuve-les-Bouloc pour 4000 emplois.

La nomenclature des entreprises d'EuroCentre est disponible en annexe.

Les trois activités principales des entreprises implantées dans la ZAE Eurocentre sont :

- le commerce de gros (pièces automobiles, matériel agricole, produits alimentaires, pharmaceutiques,...),
- le transport de marchandises (entreposage)
- les activités de services administratifs et de soutien (agences d'intérims, location de véhicules, services administratifs etc.)

Au cours de ces dernières années, le Syndicat Mixte (SM) Eurocentre a dû refuser des demandes d'installations d'entreprises, car la ZAE a atteint sa capacité optimale. Certaines entreprises ont dû s'installer sur la ZAE Grand Sud Logistique voisine à Eurocentre, au sud de Montauban.

C'est le 7 février 1989 que « l'association pour l'étude d'un Eurocentre de marchandises en Midi-Pyrénées » a été créée. Au départ, l'objectif est de lancer une étude de faisabilité d'une plate-forme multimodale de traitement et d'échanges de marchandises à vocation européenne et de rechercher des financements et de préparer la structure juridique porteuse du projet.

La gestion, la commercialisation et l'aménagement de la ZAE Eurocentre est confié à un syndicat mixte. Le comité syndical est composé du CR Occitanie, le CD de la Haute-Garonne et la Communauté de Communes du Frontonnais (CdCF). Il est présidé jusqu'à fin 2020 par La Région Occitanie.

11 *XPO LOGISTICS est implantée sur Villeneuve-lès-Bouloc et Castelnau d'Estrétefonds.*

3.6.2.2 - Accessibilité

Figure 48: Plan de situation de la ZAE Eurocentre

a) Desserte routière

L'échangeur autoroutier (gare de péage sortie 10.1) installé sur le site permet d'accéder directement à l'Autoroute A62 et A20. En 2019, 10 500 Véhicules Légers (VL) par jour et 1200 Poids Lourds (PL) par jour étaient enregistrés. Une subvention du CD de la Haute-Garonne pour l'usage de l'A62 a été mise en place en convention avec Vinci Autoroutes. Il permet aux usagers du réseau autoroutier situé en Haute-Garonne de bénéficier de tarifs réduits calculés en fonction du nombre de trajets mensuels. Ce dispositif s'appelle ZAP 31. Il a été mis en place en 1999 suite à des échanges qui ont suivi la délocalisation d'entreprises de la Zone d'Activités Thibault à la ZAC d'Eurocentre. En 2019, cette subvention était de 1,237 M€ pour, environ, 60 000 bénéficiaires.

L'entretien et l'aménagement des voies de la ZAC (à l'exception de la RD945) sont assurés par le SM Eurocentre.

Desserte Transport Collectif (TC) routier :

Deux lignes interurbaines express (HOP!301 et HOP!302) relient Villemur-sur-Tarn et Grenade à la station de métro Borderouge à Toulouse . Ces lignes empruntent l'autoroute A 62 et desservent la zone d'Eurocentre (Eurocentre Nord et Sud). L'arrêt Eurocentre Sud est desservi par le HOP! 301 et HOP!302. Cet arrêt est en connexion avec une aire de covoiturage d'une quarantaine de places.

Le HOP ! 301 s'arrête à Eurocentre Sud sur la commune de Villeneuve-les-Bouloc. Dans le sens de Toulouse à Villemur s/T, en période non scolaire, cet arrêt est desservi :

- 5 fois toutes les 30 minutes de 7h17 à 9h17 en Heure de Pointe du Matin (HPM)
- 7 fois toutes les 30 minutes de 16h47 à 19h47 en Heure de Pointe du Soir (HPS)

Dans le sens de Villemur s/T à Toulouse, cet arrêt est desservi :

- 6 fois toutes les 30 minutes de 6h30 à 9h00 en HPM
- 6 fois toutes les 30 minutes de 16h30 à 19h00 en HPS

Le HOP!302 dessert deux arrêts sur Eurocentre : Eurocentre Nord à Castelnau d'Estrétefonds et Eurocentre Sud à Villeneuve-les-Bouloc. Cette ligne a l'avantage de passer par la gare de Castelnau d'Estrétefonds ce qui lui permet de servir de navette pour les usagers du TER rejoignant Eurocentre.

Dans le sens de Toulouse à Grenade, en période non scolaire, cet arrêt est desservi :

- 5 fois toutes les 30 minutes de 7h02 à 9h02 en HPM pour Eurocentre Sud
- 5 fois toutes les 30 minutes de 7h04 à 9h04 en HPM pour Eurocentre Nord
- 7 fois toutes les 30 minutes de 16h32 à 19h32 en HPS pour Eurocentre Sud
- 7 fois toutes les 30 minutes de 16h34 à 19h34 en HPS pour Eurocentre Nord

Dans le sens de Villemur s/T à Toulouse, cet arrêt est desservi :

- 6 fois toutes les 30 minutes de 6h13 à 8h43 en HPM pour Eurocentre Nord
- 6 fois toutes les 30 minutes de 6h15 à 8h45 en HPM pour Eurocentre Sud
- 6 fois toutes les 30 minutes de 16h13 à 18h43 en HPS pour Eurocentre Nord
- 6 fois toutes les 30 minutes de 16h15 à 18h45 en HPS pour Eurocentre Sud

Au delà des HOP !, les lignes d'autocars conventionnelles desservent Eurocentre. Il s'agit :

- De la ligne 351 qui dessert Eurocentre Sud (Villeneuve-les-Bouloc). Dans le sens de Toulouse à Villemur s/T, en période non scolaire, cet arrêt est desservi deux fois à 6h10 et 12h20. Dans le sens de Villemur s/T à Toulouse, en période non scolaire, cet arrêt est desservi Une fois à 13h01

- De la ligne la ligne 377 qui dessert uniquement en période scolaire Eurocentre. Dans le sens Toulouse-Grisolles, Eurocentre Sud (Castelnau d'Estrétefonds) est desservi une fois à 8h50 uniquement le Lundi. Dans le sens Grisolles–Toulouse Eurocentre Sud (Villeneuve-

les-Bouloc) est desservi une fois à 16h47 uniquement le Vendredi.

Le Syndicat Mixte Eurocentre ne dispose pas de données sur la fréquentation de ces lignes par le personnel de la zone. D'après les premiers entretiens, la distance entre l'arrêt du car et le lieu de travail, *apparaît* comme un frein à l'utilisation des TC. De plus, cette contrainte couplée à des horaires de passages ne correspondant pas aux besoins spécifiques des employés de la zone (trois 8, horaires décalés) la sécurisation de la zone ne permettent pas d'être pleinement utilisés par les employés de la zone.

Electromobilité

Deux places de stationnement équipées de charge Mobiligreen sont présentes sur le site. L'Eurocentre Hôtel met à disposition de tout public 8 bornes de charge Tesla ainsi qu'une borne universelle.

Figure 49: Borne de chargement électrique à l'hôtel Eurocentre

Covoiturage

Une aire de covoiturage de quarante-et-une places est située à proximité de l'arrêt de bus Eurocentre Sud sur la commune de Castelnau d'Estrétefonds.

Figure 50: Aire de stationnement de covoiturage à l'arrêt Eurocentre Sud

Stationnement

Les salariés ne rencontrent pas de problème de stationnement sur la zone. La règle inscrite dans le PLU a été appliquée lors de la réalisation de la ZAC : Une place de VL par emploi maximum.

Desserte transport ferré de voyageurs

La gare la plus proche est celle de Castelnau d'Estrétefonds. Elle est située au nord de la ZAC proche de la parcelle oCdCupée par BLANC Transport Véhicules. Elle est desservie par le HOP! 302 qui permet de la relier à Eurocentre.

Desserte transport ferré de marchandises

Deux entreprises sont reliées au réseau ferré : Euro Cargo Rail et Blanc Transport Véhicules. Pour cette dernière, 50 % de leurs voitures sont livrées par voie ferrée. Elle est reliée au réseau SNCF par un faisceau de réception entièrement automatisé permettant l'entrée directe des trains complets dans les deux sens des grandes lignes ferroviaires : Nord et Sud.

Eurocentre est également équipé d'un faisceau de manœuvre pour la desserte des utilisateurs (3 voies de 800 mètres) le long de la parcelle occupée par BLANC Transport Véhicules

Cette possibilité avait été abordée à l'origine de la ZAC. Elle a été abandonnée avec la création de l'échangeur autoroutier. De plus, certaines études prouvent que la navigation pourrait affaiblir les berges du canal. C'est la raison pour laquelle cette partie du canal latéral à la Garonne fait partie des voies fluviales de petit gabarit (250t à 400t) dont la vocation est uniquement touristique.

Aucun plan de mobilité employeurs n'existe. La réalisation d'un tel plan à l'échelle de la ZAC pourrait être envisagé. Celui-ci permettrait de mieux *connaître* les déplacements des employés et de favoriser la mise en place de modes de déplacements moins polluants que la voiture solo, d'adapter l'offre TC routière en lien avec le renforcement de l'offre ferroviaire en gare de Castelnau d'Estrétefonds, ou par l'étude d'opportunité d'une navette autonome.

Projet mis en pause il y a quelques années, l'opportunité de la mise en place d'un véhicule

autonome pourrait être étudiée. Celui-ci est expérimenté sur le campus de l'université Paul Sabatier et sur le parking de l'Oncopole à Toulouse et pourrait être mis en œuvre au titre d'une expérimentation sur Eurocentre.

4 - Enjeux identifiés et suite de la démarche

Suite à ce diagnostic, à la tenue du comité technique (23 janvier 2020) et du comité de pilotage (27 février 2020), les enjeux suivants ont été identifiés :

- La prise en compte globale des problématiques de mobilité (échelle large, ensemble leviers d'action mobilité)
- La transformation des gares du territoire en véritables Pôles d'échanges multimodaux (desserte multimodale) favorisant l'accès au bassin de vie de Toulouse et l'Accessibilité multimodale des zones d'emploi du territoire (ZAE Eurocentre, déplacements des salariés d'entreprises, agriculteurs en circuit-court, etc.) et de celles à proximité (Monbartier, Portes du Tarn)
- Le regroupement géographique des zones d'emploi, d'habitat et de services (mixité fonctionnelle, ville des déplacements courts, etc.) et une organisation spatiale qui contient le développement de la voiture
- La réduction de l'usage exclusif de la voiture solo et le développement d'offres alternatives compétitives (covoiturage, modes actifs) pour tous les motifs de déplacement et donc en premier lieu la réalisation de schémas d'organisation à l'échelle du SCoT
- La mobilité de tous et l'accès pour tous aux équipements et services du territoire
- L'accueil de nouvelles populations et le maintien de la qualité de vie

Ils seront soumis prochainement à une priorisation des techniciens du territoire et à la société civile, notamment à travers les évènements cités ci-dessous :

Figure 51: Suite de la démarche

Annexes

ANNEXE I : Liste des personnes et structures rencontrées

Entretiens face-à-face

CdC Hauts Tolosans (07/01/2020) - CdC Frontonnais (13/12/2019)
CdC Val Aïgo (29/11/2019) - CdC Coteaux du Girou (27/11/2019)
Castelnau d'Estretefonds + Grenade + SM SCoT (03/12/2019)

Conseil Départemental 31 / ATD (14/11/2019)
CR Occitanie (24/02/2020) - CAUE 31 (20/12/2019)
DDT 31/82 (19/11/2019 et 16/01/2020)
SM ZAE Eurocentre (05/11/2019) – ASF (31/01/2020)

Entretiens téléphoniques/courriels

PETR Pays Tolosan (15/01/2020) – KAROS (05/02/2020) – CD31 (janvier-février 2020)

ANNEXE II : ACCIDENTS PAR COMMUNES (2014-2016)

Tableau de bord détaillé 19/02/2020

ACCIDENTS PAR COMMUNES

Commune		Popul.	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés	dont BH
31 232	GRENADE	0	21	5	5	25	20
31 118	CASTELNAU-D'ESTRETEFONDS	0	17	2	2	17	12
31 341	MERVILLE	0	15	3	3	19	9
31 094	BUZET-SUR-TARN	0	14	4	4	18	15
31 202	FRONTON	0	11	3	3	28	17
31 079	BOULOC	0	9	4	4	11	6
31 584	VILLEMUR-SUR-TARN	0	9	2	2	19	15
31 573	VERFEIL	0	7	1	1	8	5
31 587	VILLENEUVE-LES-BOULOC	0	6	3	3	10	5
31 553	THIL	0	6	2	2	7	5
31 138	CEPET	0	6	1	1	9	8
31 358	MONTASTRUC-LA-CONSEILLERE	0	6	0	0	11	10
31 265	LAVALETTE	0	6	0	0	9	9
31 516	SAINT-SAUVEUR	0	5	1	1	6	1
31 160	DAUX	0	5	1	1	4	4
31 356	MONTAIGUT-SUR-SAVE	0	5	0	0	11	7
31 228	GRAGNAGUE	0	5	0	0	6	5
31 311	LA MAGDELAINE-SUR-TARN	0	4	2	2	5	3
31 583	VILLEMATIER	0	3	2	2	6	3
31 090	BRIGNEMONT	0	3	1	1	3	2
31 502	LARRA	0	3	0	0	4	3
31 216	GEMIL	0	3	0	0	3	2
31 407	PAULHAC	0	2	2	2	0	0
31 403	ONDES	0	2	1	1	4	3
31 211	GARGAS	0	2	1	1	3	2
31 281	LAUNAC	0	2	1	1	3	2
31 273	LAPEYROUSE-FOSSAT	0	2	1	1	1	1
31 563	VACQUIERS	0	2	0	0	6	1
31 459	ROQUESERIERE	0	2	0	0	5	2
31 098	CADOURS	0	2	0	0	4	2
31 086	BESSIERES	0	2	0	0	2	2
31 501	SAINT-MARCEL-PAULEL	0	2	0	0	2	2
31 383	MONTJOIRE	0	2	0	0	2	2
31 069	BRETX	0	2	0	0	2	1
31 184	DRUDAS	0	1	1	1	1	1
31 093	LE BURGAUD	0	1	1	1	0	0
31 073	BONDIGOUX	0	1	1	1	0	0
31 126	CAUBIAC	0	1	0	0	1	1
31 507	SAINT-PAUL-SUR-SAVE	0	1	0	0	1	1
31 120	LE CASTERA	0	1	0	0	1	1
31 579	VILLARIES	0	1	0	0	1	1
31 469	SAINT-JEAN-LHERM	0	1	0	0	1	1
31 049	BAZUS	0	1	0	0	1	1
31 515	SAINT-RUSTICE	0	1	0	0	1	0

Période d'étude : 01/01/2014 - 31/12/2018 Page 1/Tableau de bord détaillé.xls

ANNEXE III : NOMENCLATURE DES ENTREPRISES

SUR EUROCENTRE ET LEUR NOMBRE EN 2019

Code NAF	Nommenclature NAF	Nombre d'entreprises
C	Industrie manufacturière	10
F	Construction	8
G	Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	40
H	Transports et entreposage	34
I	Hébergement et restauration	6
J	Information et communication	1
K	Activités financières et d'assurance	1
M	Activités spécialisées, scientifiques et techniques	13
N	Activités de services administratifs et de soutien	26
P	Enseignement	2
Q	Santé humaine et action sociale	5
R	Arts, spectacles et activités récréatives	1
S	Autres activités de services	3
	TOTAL	150

ANNEXE IV : Analyse détaillée des trajets domicile-travail « extraSCoT »

Les déplacements « extraSCoT » sortants

La majorité des trajets est statistiquement peu significative. Ils concernent un nombre inférieur à 200 individus. Malgré les limites statistiques, ces trajets nous permettent d'esquisser certaines tendances importantes.

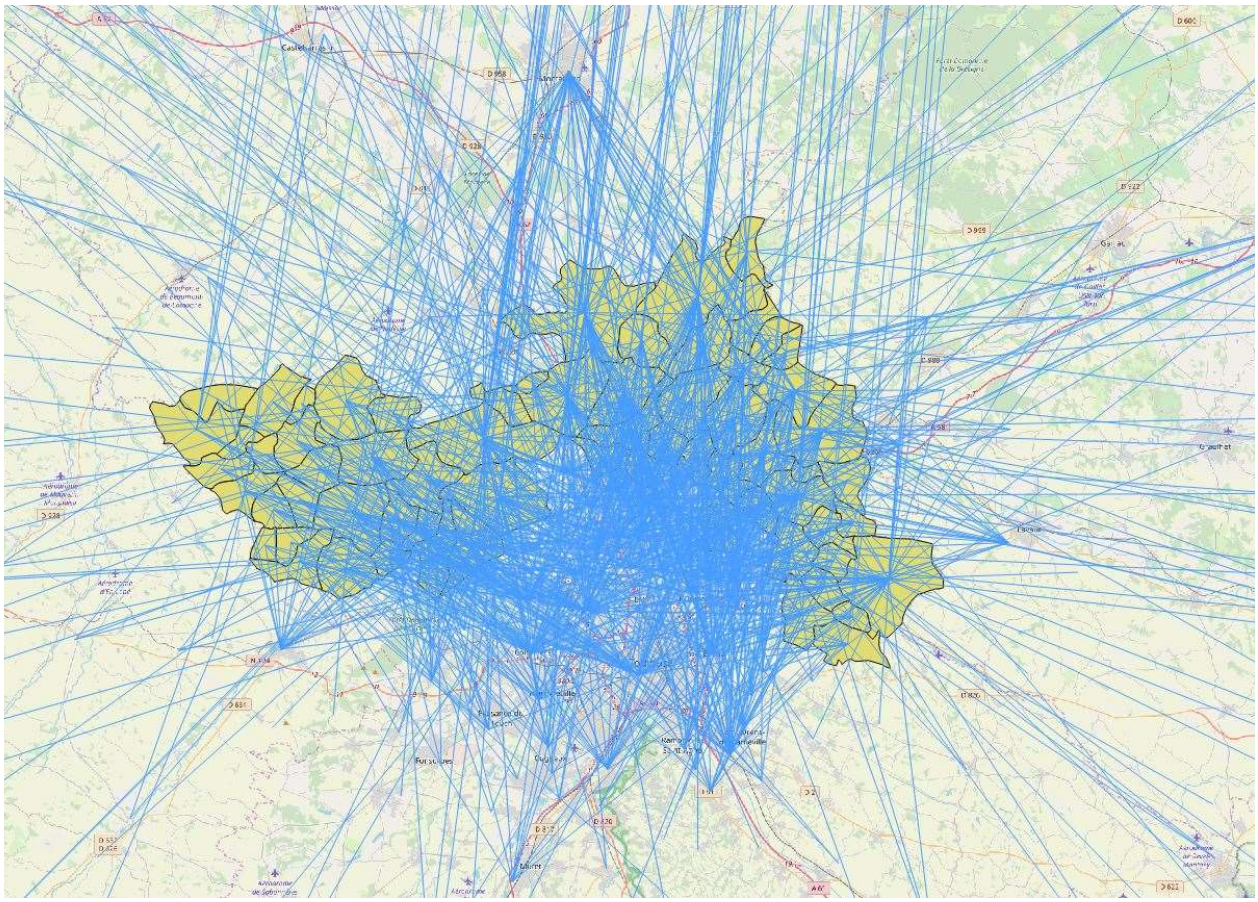


Figure 52: Trajets « extraSCoT » sortants de moins de 200 individus par trajets

A partir de la carte constituée uniquement des trajets « extraSCoT » sortants de moins de 200 déplacements, on remarque que ces trajets sont diffus et regroupent un peu moins de 20 000 pendulaires. Ils sont trois individus sur cinq vont vers la métropole Toulousaine. Dans la métropole, les déplacements se répartissent ainsi : $^1/_3$ va vers Toulouse, $^1/_3$ va vers la zone aéroportuaire (Blagnac / Colomiers) et $^1/_3$ vers d'autres communes.

En ce qui concerne l'origine de ces trajets est elle aussi diffuse. Cependant, Castelnau d'Estrétefonds est la commune qui émet le plus de trajets de moins de 200 individus en dehors du SCoT Nord Toulousain (1 100 individus).

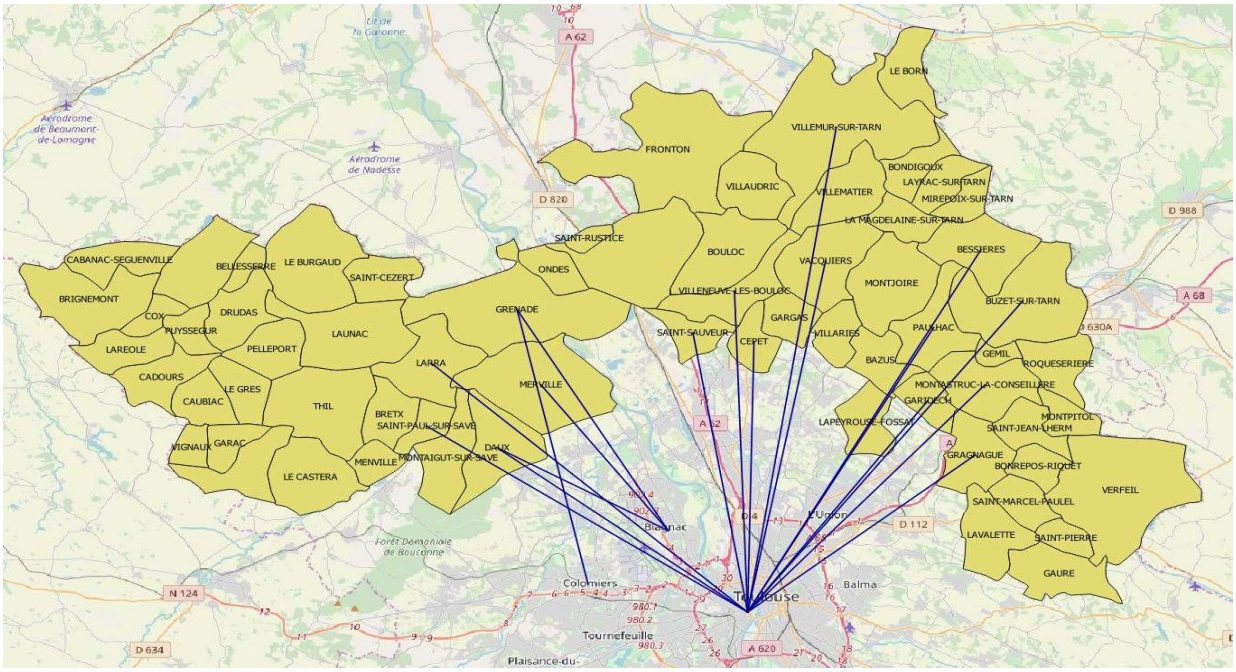


Figure 53: Trajets « extraSCoT sortants » entre 200 et 500 individus par trajets

A partir de la carte constituée uniquement des trajets « extraSCoT » sortants compris entre 200 et 500 individus, on remarque clairement que ces trajets sont à destination de la métropole Toulousaine, principalement à Toulouse. Ces trajets concernent 5 700 individus. Grenade, Merville, Daux appartenant à la Communauté de Communes Hauts Tolosans (CdC HT), ont des trajets qui penchent vers la zone aéroportuaire de Colomiers / Blagnac.

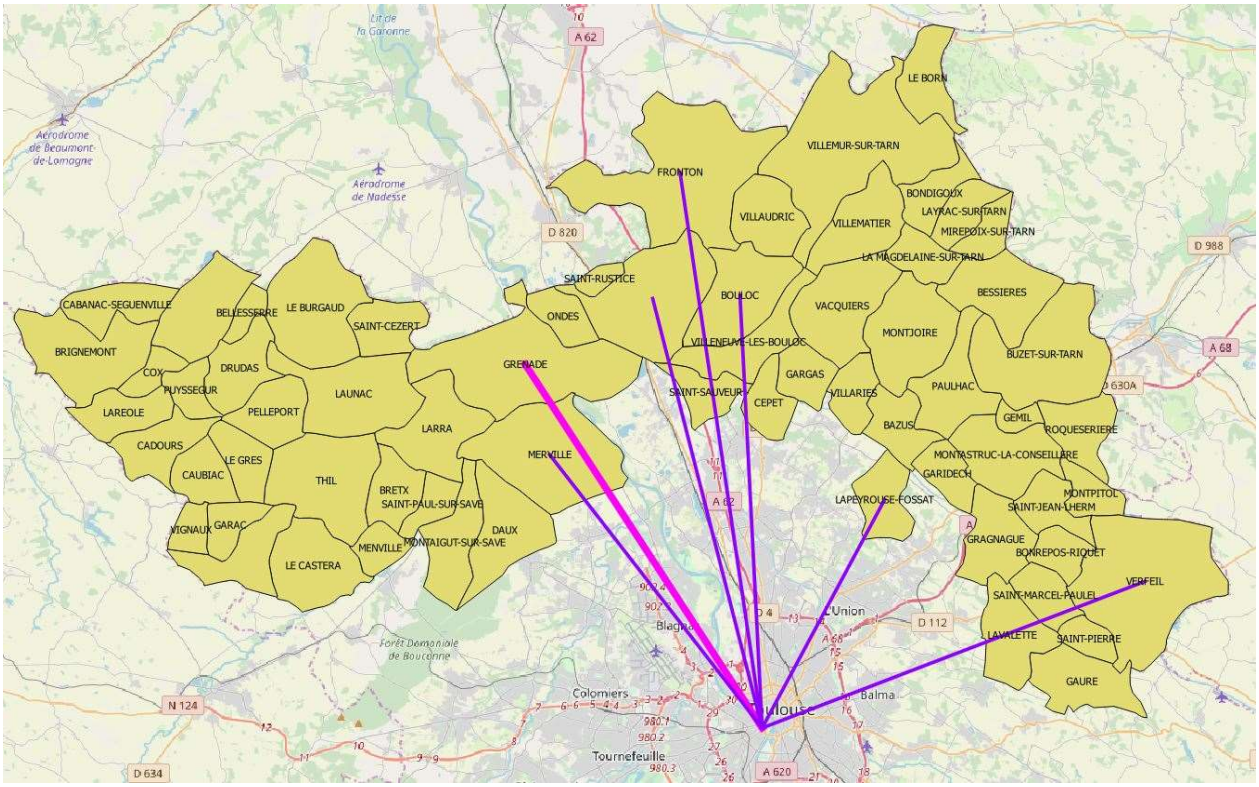


Figure 54: Trajets « extraSCoT sortants » supérieurs à 500 individus

A partir de la carte constituée uniquement des trajets « extraSCoT » sortants supérieurs à 500 individus, on observe que tous les trajets convergent tous vers Toulouse. Cette carte concerne 5 288 individus, tous ses trajets sont statistiquement significatifs, car supérieurs à 500 pendulaires. Le trajet Grenade - Toulouse se distingue des autres, car il concerne un grand nombre d'individus (1 005 individus).

Déplacements « extraSCoT » entrants

La majorité des trajets « extraSCoT » entrants sont statistiquement peu significatifs car ils concernent moins de 200 individus par trajets. Malgré les limites statistiques, ces trajets nous permettent d'entrevoir certaines tendances importantes.

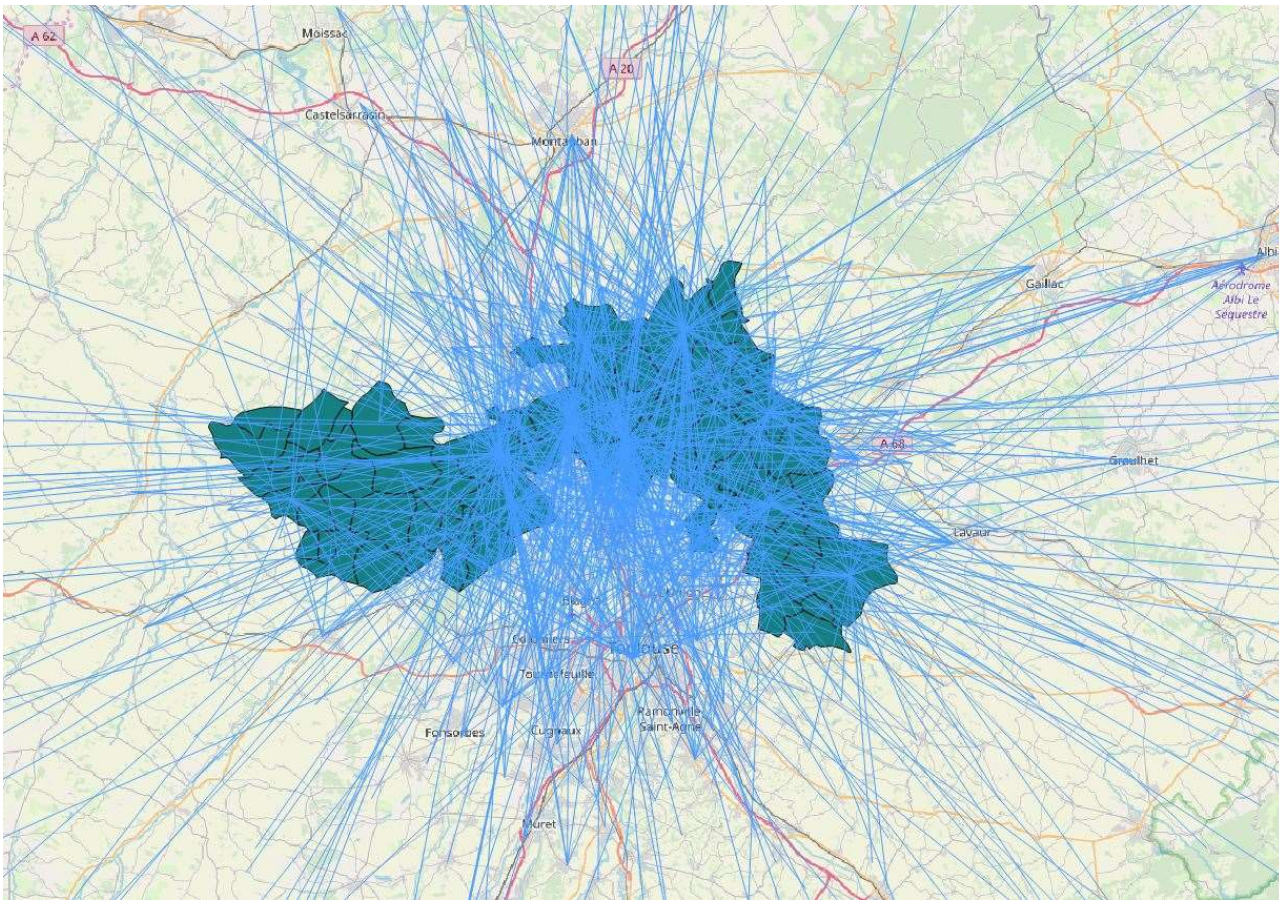


Figure 55: Trajets « extraSCoT » entrants de moins de 200 individus par trajets

Cette carte représente uniquement les trajets « extraSCoT » entrants de moins de 200 individus. Globalement, les trajets sont diffus et regroupent un peu moins de 10 000 pendulaires. Parmi ces individus, deux individus sur cinq viennent de la métropole de Toulousaine (dont $^1/_3$ de Toulouse) et un individu sur cinq de la CdC GST&G.

La destination de ces trajets dans le SCoT est diffuse. Comme nous l'avons constaté précédemment, Castelnau d'Estrétefonds est la commune qui en attire le plus d'individus. Un individu sur 5 va à Castelnau d'Estrétefonds pour y travailler.

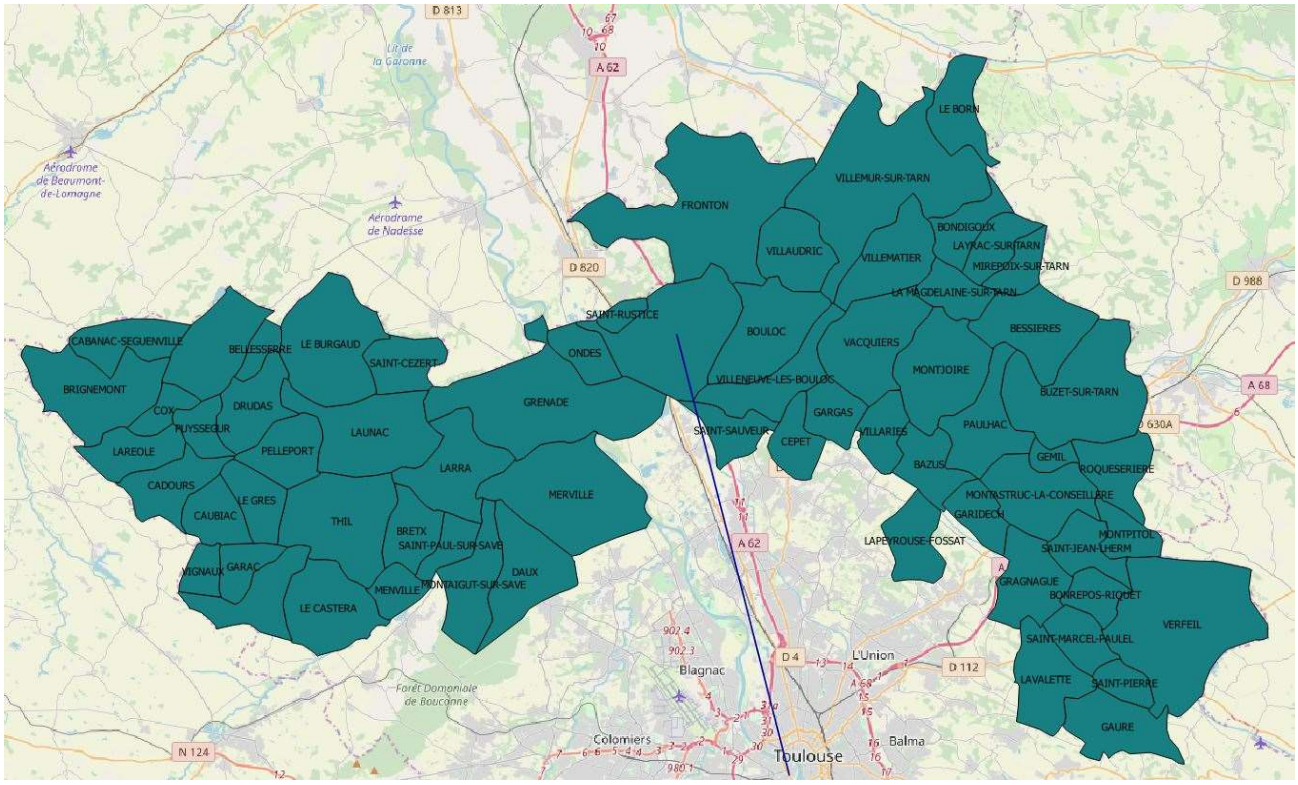


Figure 56: Flux extraSCoT entrants supérieurs à 200 déplacements

Cette carte est constituée uniquement des trajets « extraSCoT » sortants entre 200 et 500 individus. Un seul trajet est concerné. C'est le trajet Toulouse - Castelnau d'Estrétefonds et ses 451 individus.

ANNEXE V : Analyse détaillée des tendances sur les trajets domicile-travail « extraSCoT »

Trajet domicile-travail le plus important par commune

Cette carte illustre la catégorie de trajets « extraSCoT » en plage de couleurs et en « lignes de désir ».

Les communes en bleu sont les communes pour lesquelles le plus grand nombre d'individus concernés par les déplacements « extraSCoT » va vers la commune de Montauban.

Les communes en vert sont les communes pour lesquelles le plus grand nombre d'individus concernés par les déplacements « extraSCoT » va vers la commune de Blagnac.

Les communes en lilas sont les communes pour lesquelles le plus grand nombre d'individus concernés par les déplacements « extraSCoT » va vers la commune de Toulouse.

Les communes en violet sont les communes pour lesquelles plus de la moitié (50 % et plus) des individus concernés par les déplacements « extraSCoT » va vers la commune de Toulouse.

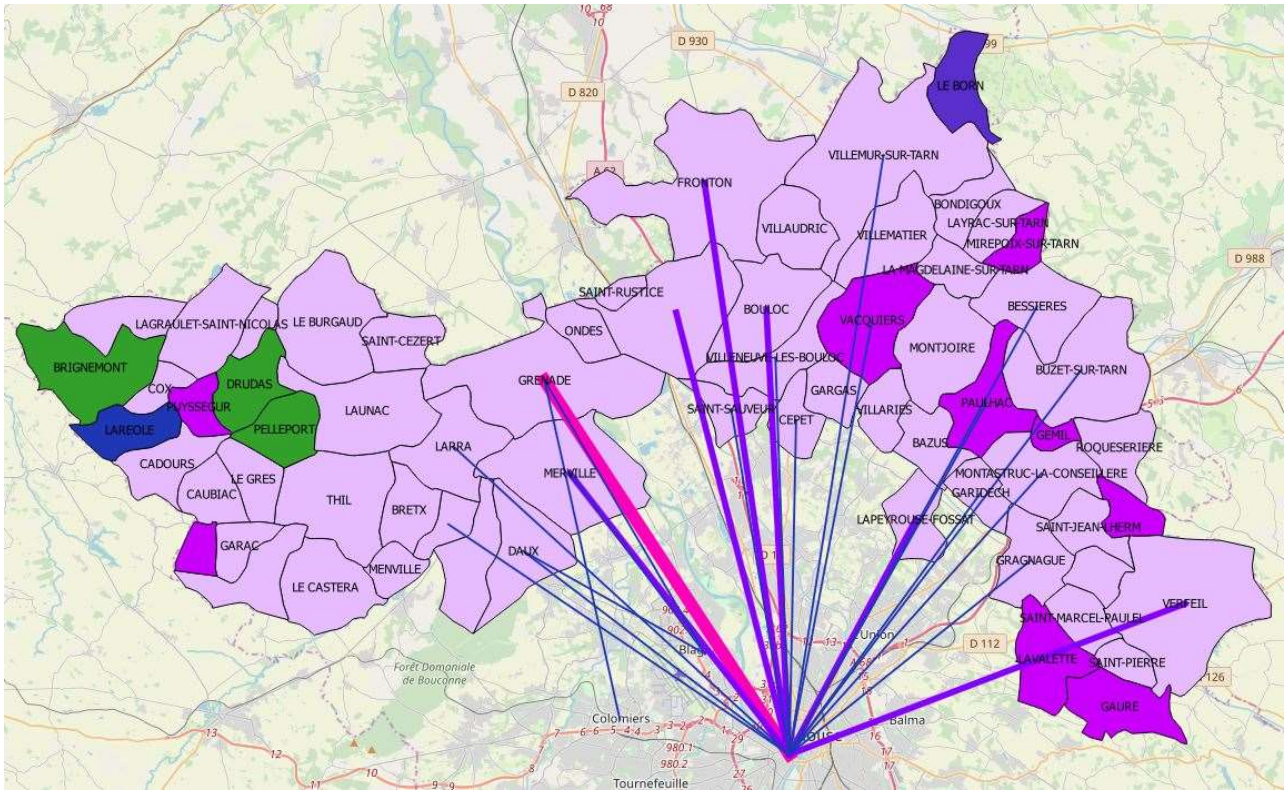


Figure 57: Trajet le plus important selon sa destination

Les « lignes de désir » représentent l'origine et la destination des trajets domicile-travail en dehors des trajets peu significatifs (moins de 200 individus) selon l'échelle de grandeur suivante :

- Les trajets concernant entre 200 et 500 individus apparaissent en bleu
- Les trajets concernant entre 500 et 1000 individus apparaissent en violet
- Les trajets concernant plus de 1 000 individus apparaissent en rose.

Dans la catégorie des trajets « extraSCoT », le groupe de trajet le plus important est sortant en

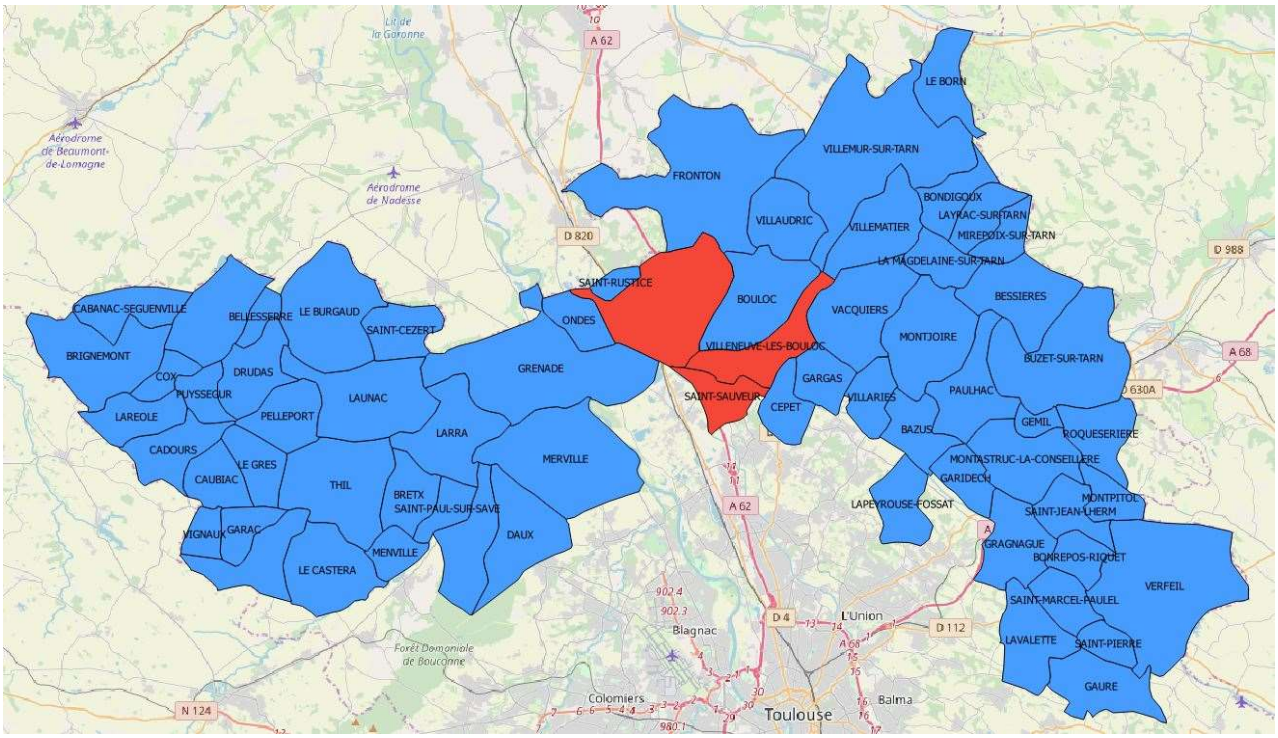
direction de Toulouse. Les trajets vers Toulouse aux effectifs les plus élevés partent de Grenade, Castelnau d'Estrétefonds, Merville, Bouloc, Fronton, Verfeil, Lapeyrousse-Fossat pour ne citer que les trajets significatifs, supérieurs à 500 pendulaires.

Quelques communes de la CdC HT se démarquent. Pour Brignemont, Druas et Pelleport le trajet concernant le plus grand nombre d'individus va vers Blagnac. Pour Laréole le trajet le plus important va vers Montauban.

Le Born est également un cas particulier. En 2015, 50 % des individus travaillant hors du SCoT Nord Toulousain se rendaient à Toulouse et l'autre moitié se rendait à Montauban.

Volume d'individus de la catégorie de déplacement « extraSCoT » du groupe entrants par rapport au groupe sortants

Dans la catégorie de trajets « extraSCoT », la carte ci-dessous compare, pour chaque commune, la somme des individus faisant partie du groupe des entrants par rapport aux sortants. Lorsque le volume des pendulaires du groupe des sortants est supérieure aux entrants, la commune apparaît en bleu sur la carte. Si elle apparaît en rouge, cela veut dire que la somme des pendulaires entrants est supérieure aux sortants.



La majeure partie des communes du SCoT apparaissent en bleu. Cela veut dire que les individus sortants sont majoritaires par rapport aux individus entrants. Seules les communes de Castelnau d'Estrétefonds, Villeneuve-lès-Bouloc et St-Sauveur se démarquent. Ces trois communes attirent plus d'individus qu'elles n'en émettent.

Parmi ces trois communes, Castelnau d'Estrétefonds et Villeneuve-lès-Bouloc « hébergent » la zone logistique d'Eurocentre, pôle attractif de la mobilité domicile-travail. Sur la totalité des déplacements des individus en « extraSCoT » entrants, deux individus sur dix vont à Castelnau d'Estrétefonds et un individu sur dix va à Villeneuve-lès-Bouloc Pour les deux communes, une part importante de ces individus proviennent du ressort territorial (RT) de Tisséo (1 700 déplacements) dont 1 410 viennent de la métropole Toulousaine et 520 viennent de Toulouse.

Castelnau d'Estrétefonds et Villeneuve-lès-Bouloc attirent également des pendulaires depuis le département du Tarn et Garonne (950 déplacements), dont 660 individus de la CdC GST&G et 180 de l'agglomération du Grand Montauban (CA GM).
La zone logistique participe à cette migration alternante. Trois individus sur dix en « extraSCoT entrant » vont vers ces deux communes et la moitié de ces individus vient de Toulouse Métropole. Une meilleure articulation entre le Train et les Transports Collectifs (TC) depuis la Gare de Castelnau d'Estrétefonds Pourrait apporter une une alternative à l'autosolisme.

La commune de St-Sauveur abrite de grandes entreprises telles que Syngenta (1140 employés en 2018[12]) pour environ 800 actifs environ en 2015. Sur les 634 individus en déplacement « extraSCoT » entrants sur la commune de St Sauveur, ce sont en grande partie des haut-garronnais (403 individus), de Toulouse Métropole (320 individus) et principalement des Toulousains (131 individus). Pour les trajets en « extraSCoT » entrants, l'Insee recense 122 déplacements provenant de la CC GST&G sur les 167 individus en provenance du Tarn et Garonne.

12 *http://entreprises.lefigaro.fr/saint-sauveur/ville-31516*

ANNEXE VI : Analyse détaillée des trajets domicile-travail « IntraSCoT »

Les déplacements « intraSCoT » de moins de 200 individus

La carte ci-dessous représente les trajets de moins de 200 individus en « intraSCoT » qu'ils soient inter communaux ou intra communaux. Même si ces trajets sont statistiquement peu significatifs avec un nombre d'individus inférieur à 200, elle permet d'esquisser certaines tendances,

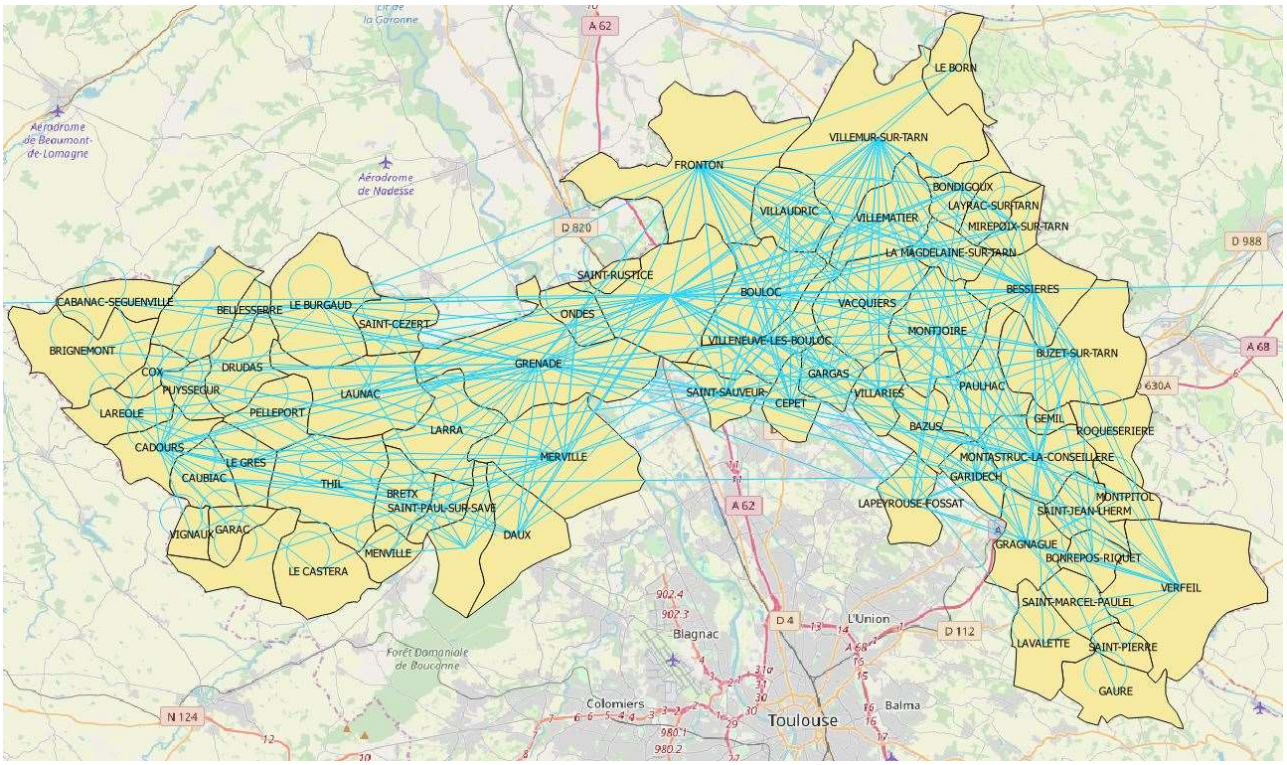


Figure 58: Trajets « intraSCoT » de moins de 200 individus par trajets

Ces trajets sont effectués par 8 367 pendulaires au total. Près de 3 471 individus en « intraSCoT » restent sur leur commune d'habitation. Dans ce cas, ils sont en « intraSCoT » intra communal. Les 4 896 individus restants sont en « intraSCoT » inter communal, car ils changent de commune pour aller travailler.

Castelnau d'Estrétefonds (692 individus), Villemur sur Tarn (570 individus) et Grenade (490 individus) sont les communes qui attirent le plus d'individus pendulaires « intaSCoT » dans le SCoT Nord Toulousain.

Les déplacements « intraSCoT » entre 200 et 500 individus

La carte ci-dessous représente les trajets compris entre 200 et 500 individus en « intraSCoT ». Cette carte représente le trajet effectué par 2 112 individus.

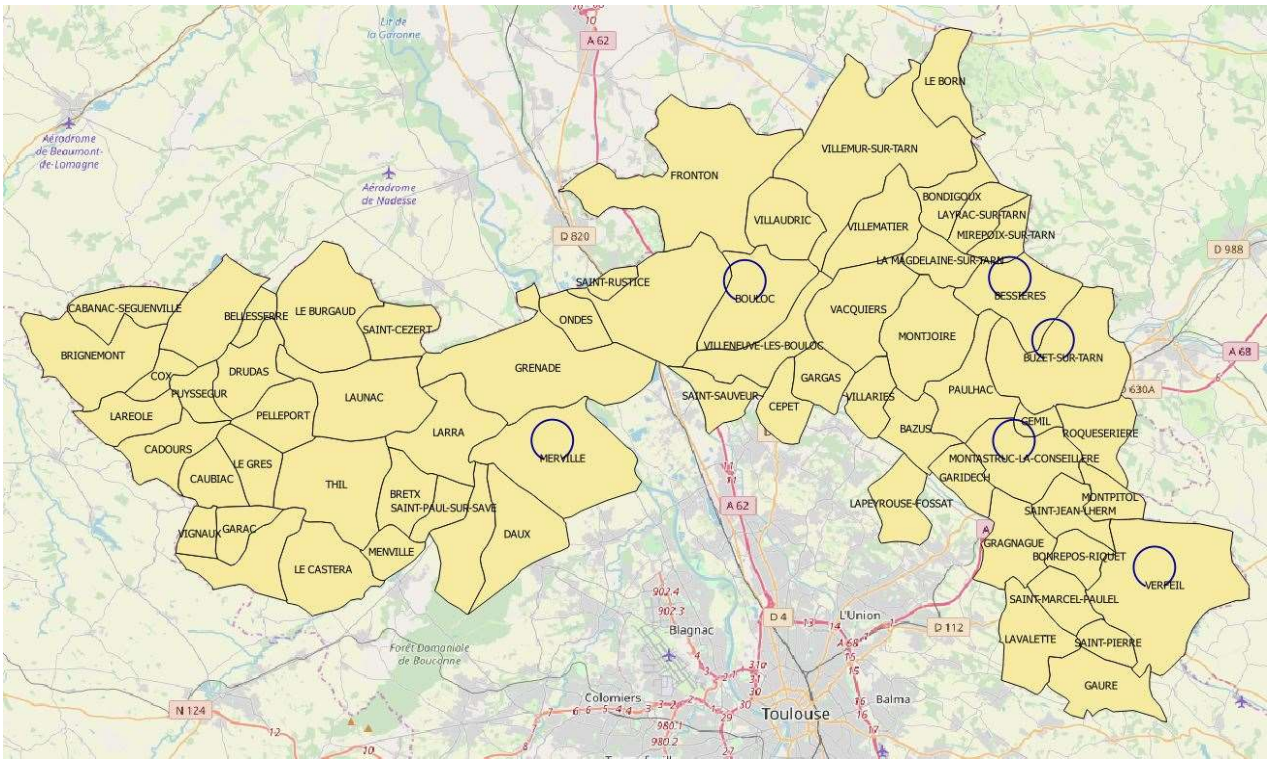


Figure 59: Trajets « intraSCoT » de 200 à 500 individus

Ces trajets sont tous intra communaux. Cela concerne six communes SCoT Nord Toulousain : Il s'agit de Bessieres (441 individus), Verfeil (398 individus), Merville (366 individus), Bouloc (362 individus), Montastruc la Conseillère (318 individus), et Buzet sur Tarn (226 individus).

Les déplacements « intraSCoT » de plus de 500 individus

La carte ci-dessous représente les trajets supérieurs à 500 individus en « intraSCoT ». Cette carte représente le trajet effectué par 3 427 individus, ils sont tous statistiquement significatifs car supérieurs à 500 individus par trajets.

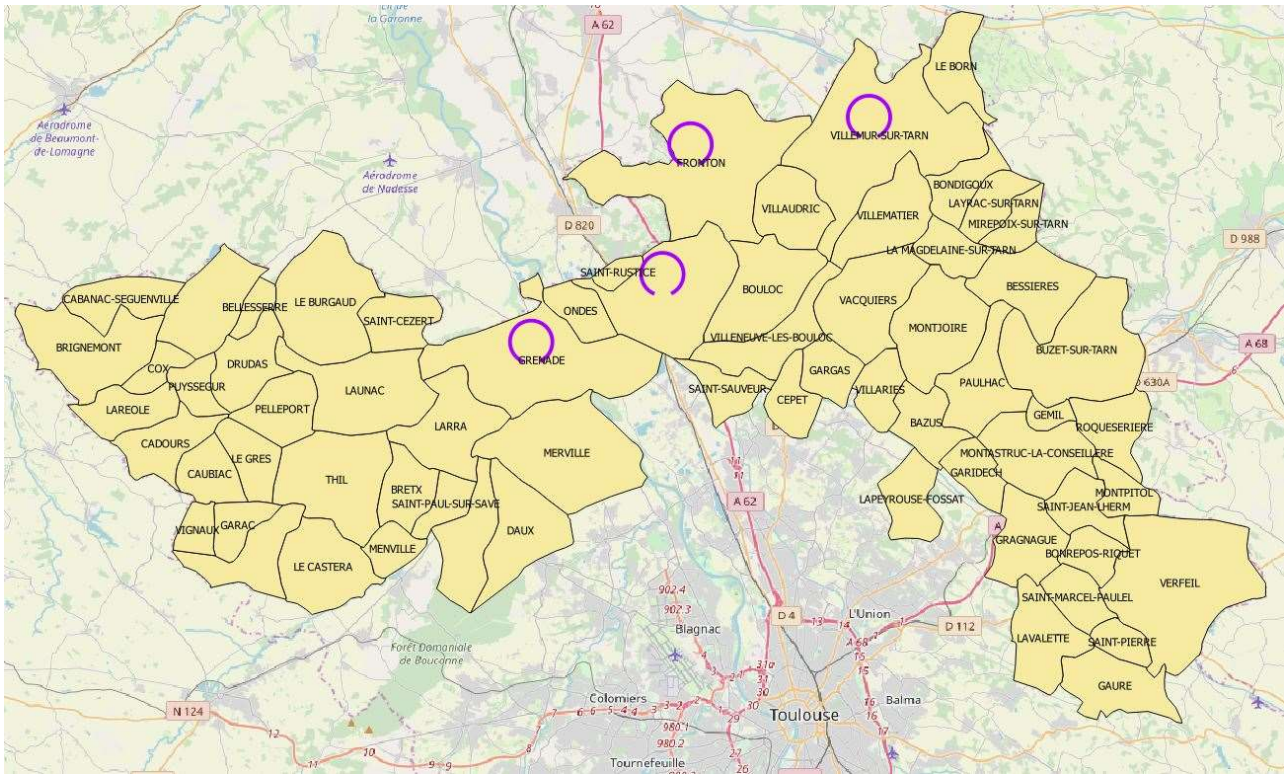


Figure 60: Trajets « intraSCoT » de plus de 500 individus

Ces trajets sont tous intra communaux et concernent quatre communes. Il s'agit de Grenade (965 individus), Castelnau d'Estrétefonds (835 individus), Fronton (822 individus) et Villemeur sur Tarn. (805 individus).

ANNEXE VII : Analyse détaillée des tendances sur les trajets domicile-travail « Intra SCoT »

Les grandes tendances des déplacements intraSCoT
Sur les 13 906 individus en « intraSCoT », le tiers des individus font des trajets inter communaux et les $^{2}/_{3}$ des individus effectuent des trajets en intra communaux.

Afin de mettre en évidence les grandes tendances au-delà du volume de déplacement généré, nous avons réalisé une typologie des communes selon la qualité des trajets « intraSCoT ». Trois qualités de trajets sont mis en évidence :

- Les trajets intra communaux : Ce sont les trajets qui regroupent les individus restant dans la commune d'habitation.
- Les trajets inter communaux sortants : Ce sont les trajets qui regroupent, pour la commune d'habitation, les individus quittant la commune.
- Les trajets inter communaux entrants : Ce sont les trajets qui regroupent, pour la commune du lieu de travail, les individus entrant dans la commune.

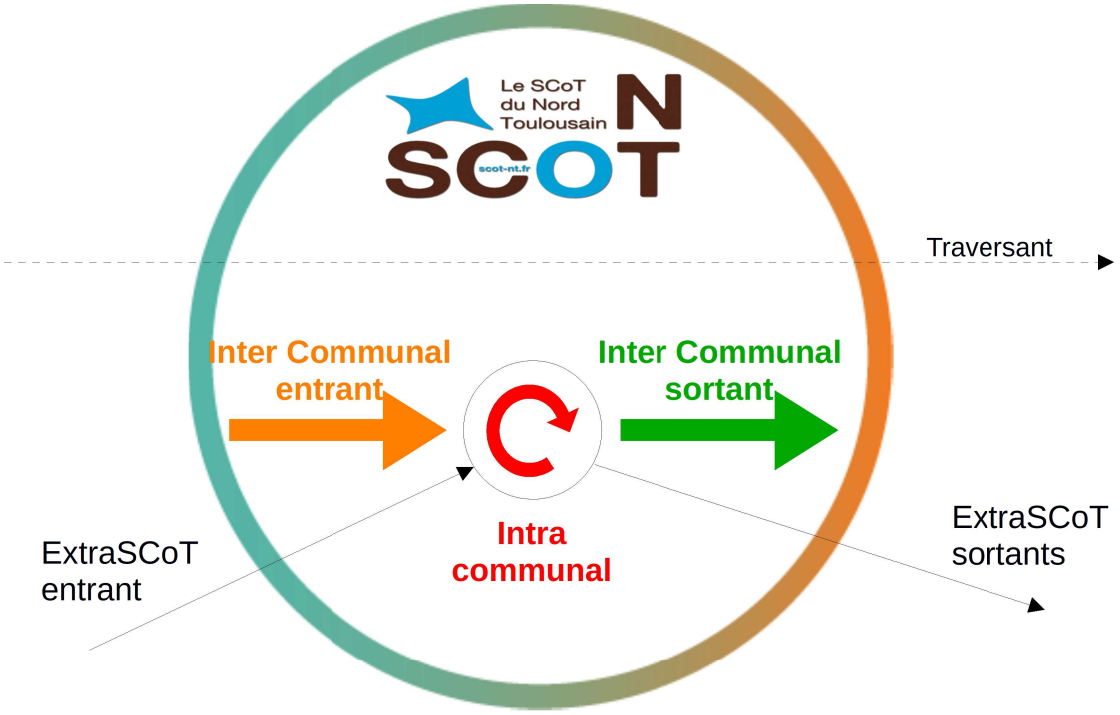


Figure 61: Schéma des 3 types de trajets réalisé par les individus en intraSCoT

Cette analyse schématisée ci-dessous est détaillée en annexe VII nous permet de mettre en évidence 4 tendances :

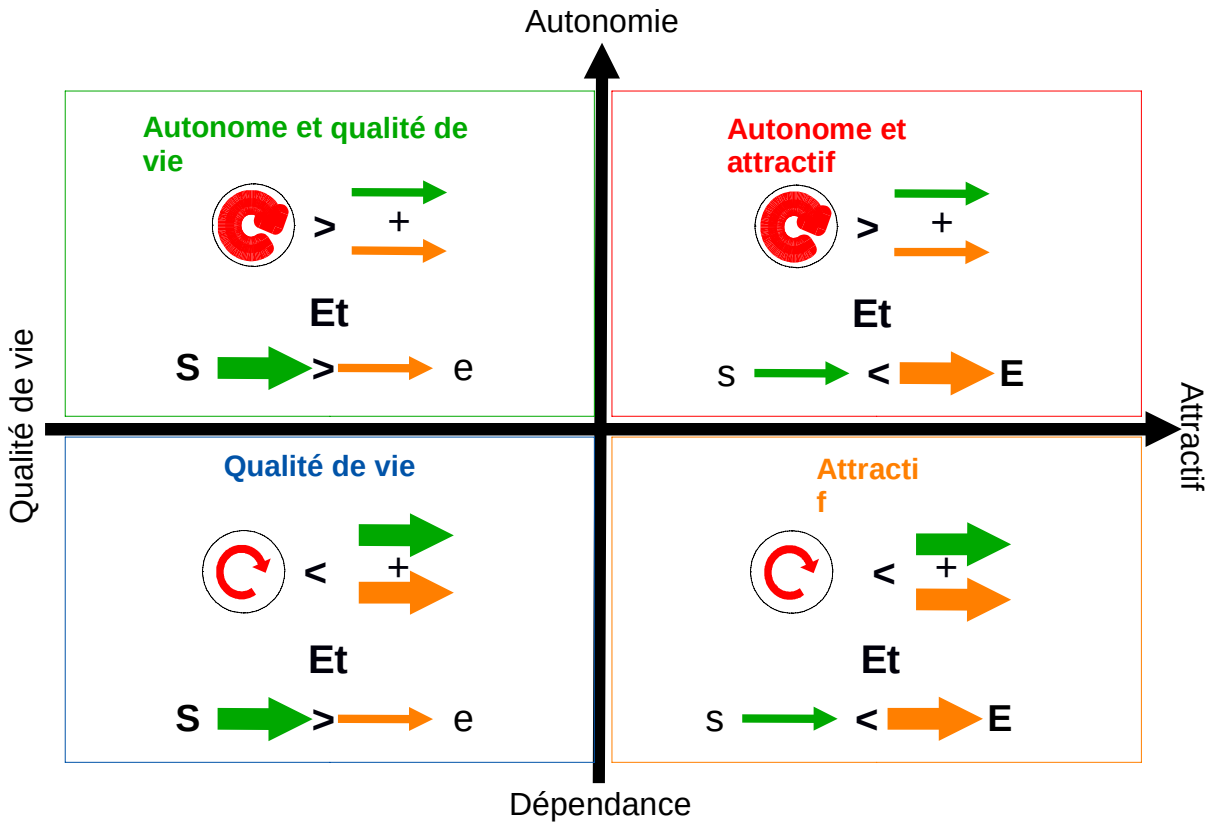


Figure 62: classification par type de flux dominant

Chaque commune du SCoT est représentée sur ce repère orthonormé ce qui nous permet de voir à quelle tendance elle appartient.

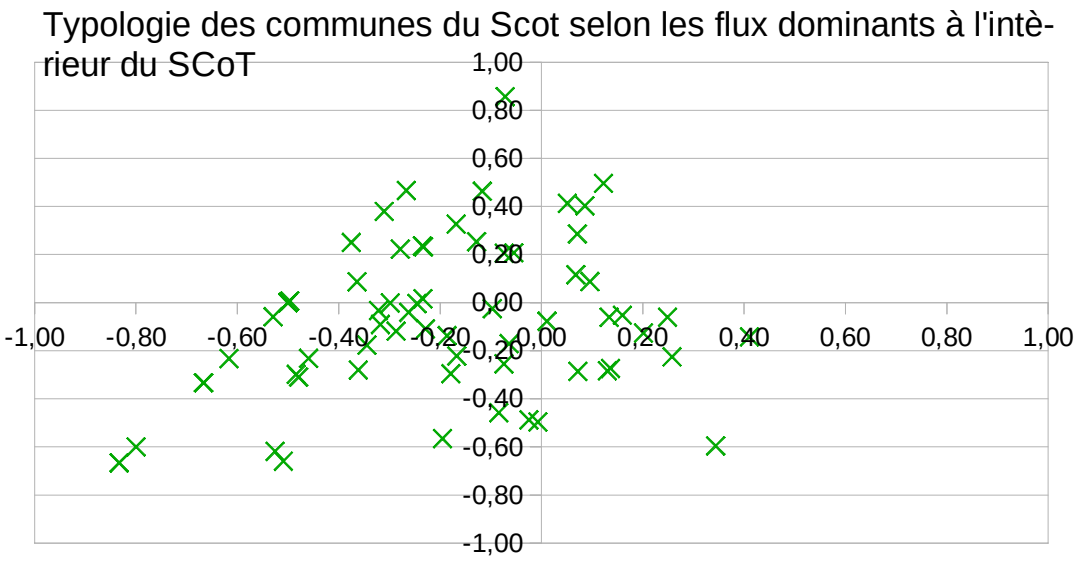


Illustration 6: Typologie des communes du SCoT par flux dominant

- Le groupe des « autonomes et attractifs » (en haut à droite) :

Les communes appartenant à ce groupe ont la particularité suivante :

- Une part d'individus effectuant des trajets intra communaux plus nombreux que ceux réalisant des trajets inter communaux entrants et sortants ;
- Une part d'individus effectuant des trajets inter communaux entrants plus nombreux que ceux qui font des trajets inter communaux sortants.

Pour ces communes, la majorité (plus de 50%) des pendulaires reste dans la commune d'habitation. Parmi les pendulaires qui ne restent pas sur la même commune, ils sont plus nombreux à y venir travailler. Cet indicateur est révélateur d'autonomie/attractivité en terme d'emploi.
Ces communes arrivent non seulement à conserver une part importante des pendulaires de leur commune, mais elles attirent également des pendulaires des autres communes du SCoT Nord Toulousain. Dans ce groupe, on retrouve six communes : Brignemont, Fronton, Grenade, Lapeyrouse-Fossat, Lavalette et Verfeil.

- Le groupe des « attractifs » (en bas à droite) :

Les communes appartenant à ce groupe ont la particularité suivante :

- Une part d'individus effectuant des trajets intra communaux moins nombreux que ceux réalisant des trajets inter communaux entrants et sortants ;
- Une part d'individus effectuant des trajets inter communaux entrants plus nombreux que ceux qui font des trajets inter communaux sortants.

Pour les communes faisant partie de cette catégorie, la majorité des individus ne reste pas travailler sur leur commune d'habitation et parmi les individus effectuant des trajets intercommunaux, ils sont plus nombreux à entrer qu'à en sortir.
Le nombre minoritaire des pendulaires intra communaux et le solde positif des pendulaires entrants par rapport aux sortants révèlent une certaine dépendance aux autres communes du SCoT, mais aussi une certaine attractivité.
Dans ce groupe, on retrouve Bessières, Bretx, Cadours, Castelnau-d'Estrétefonds, Cépet, Garidech, Merville, Montastruc-la-Conseillère, Saint-Sauveur, Villemur-sur-Tarn et Villeneuve-lès-Bouloc.

- Le groupe des « autonomes / qualité de vie » (en haut à gauche) :

Les communes appartenant à ce groupe ont la particularité suivante :

- Une part d'individus effectuant des trajets intra communaux plus nombreuse que ceux réalisant des trajets inter communaux entrants et sortants ;
- Une part d'individus effectuant des trajets inter communaux entrants moins nombreuse que ceux qui font des trajets inter communaux sortants.

Pour les communes faisant partie de cette catégorie, la majorité des individus reste travailler dans la commune d'habitation. Parmi les individus qui effectuent des trajets inter communaux, ils sont plus nombreux à sortir qu'à entrer pour y travailler.
Le nombre des pendulaires intra communaux majoritaire et le solde négatif des pendulaires sortants par rapport aux entrants révèlent une certaine autonomie en termes d'emploi mais aussi une certaine qualité de vie. On peut penser que si les individus réalisant les trajets « intraSCoT sortant » sont plus nombreux que les entrants, les raisons qui les poussent à vivre dans une autre commune que celle de lieu de travail sont liées à des arguments entrant dans leur choix de qualité de vie (loyer, compromis...). Dans ce groupe, on y retrouve un grand nombre de communes : Bazus, Bellegarde-Sainte-Marie, Cabanac-Séguenville, Le Castéra, Daux, Drudas, Garac, Gargas, Gauré, Gragnague, Lagraulet-Saint-Nicolas, Launac, Menville, Montaigut-sur-Save, Pelleport, Roquesérière, Saint-Jean-Lherm, Saint-Marcel-Paulel et Thil.

- Le groupe des « qualité de vie » (en bas à gauche) :

Les communes appartenant à ce groupe ont la particularité suivante :

- Une part d'individus effectuant des trajets intra communaux moins nombreuse que ceux réalisant des trajets inter communaux entrants et sortants ;
- Une part d'individus effectuant des trajets inter communaux entrants moins nombreuse que ceux qui font des trajets inter communaux sortants.

Pour les communes faisant partie de cette catégorie, la majorité des individus ne reste pas travailler sur leur commune d'habitation. Parmi les individus qui effectuent des trajets inter communaux, ceux-ci sont plus nombreux à sortir qu'à entrer pour y travailler.
Le nombre minoritaire des pendulaires intra communaux et le solde négatif des pendulaires sortants par rapport aux entrants révèlent une certaine dépendance en terme d'emploi mais aussi une certaine qualité de vie. On peut penser que si les individus réalisant les trajets « intraSCoT sortant » sont plus nombreux que les entrants, les raisons qui les poussent à vivre dans une autre commune que celle du lieu de travail sont liées à des arguments entrant dans leur choix de qualité de vie (loyer, compromis...).
Dans ce groupe, on y retrouve un grand nombre de communes : Bellesserre, Bondigoux, Bonrepos-Riquet, Le Born, Bouloc, Le Burgaud, Buzet-sur-Tarn, Caubiac, Cox, Gémil, Le Grès, Laréole, Layrac-sur-Tarn, La Magdelaine-sur-Tarn, Mirepoix-sur-Tarn, Montjoire, Montpitol, Ondes, Paulhac, Puysségur, Saint-Cézert, Saint-Paul-sur-Save, Saint-Pierre, Saint-Rustice, Vacquiers, Vignaux, Villariès, Villaudric, Villematier et Larra.

La carte ci-dessous résume les communes et les tendances liées à la qualité des déplacement des individus. Les communes « autonomes / attractives » apparaissent en rouge, les « attractives » en orange, les « autonomes / qualité de vie » en bleu et les « qualité de vie » en vert.

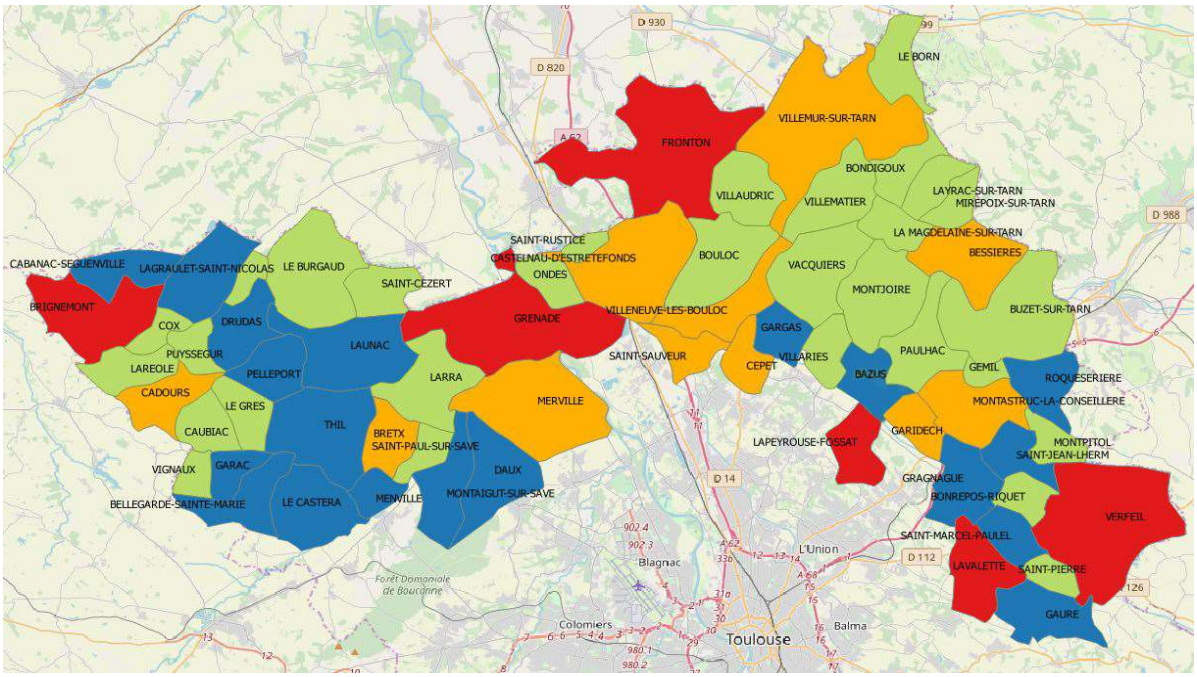


Figure 63: Typologie des déplacements « intraSCoT » dominants

Au delà du nombre d'individus se déplaçant, cette carte nous permet de mettre en évidence les types de déplacements dominants des pendulaires. Cela est à coupler avec le volume de déplacement de chaque commune que nous avons analysé dans l'annexe VI.

ANNEXE VIII : Typologie des déplacements internes et externes au SCoT

Afin de mettre en évidence les grandes tendances au-delà du volume de déplacement généré, nous avons réalisé une typologie des communes selon la qualité des trajets domicile travail. Trois qualités de trajets sont mis en évidence :

- Les trajets intra communaux : Ce sont les trajets qui regroupent les individus restant dans la commune d'habitation.
- Les trajets inter communaux sortants : Ce sont les trajets qui regroupent, pour la commune d'habitation, les individus quittant la commune pour une autre commune du SCoT ou hors du SCoT.
- Les trajets inter communaux entrants : Ce sont les trajets qui regroupent, pour la commune du lieu de travail, les individus du SCoT et hors du SCoT entrant dans la commune.

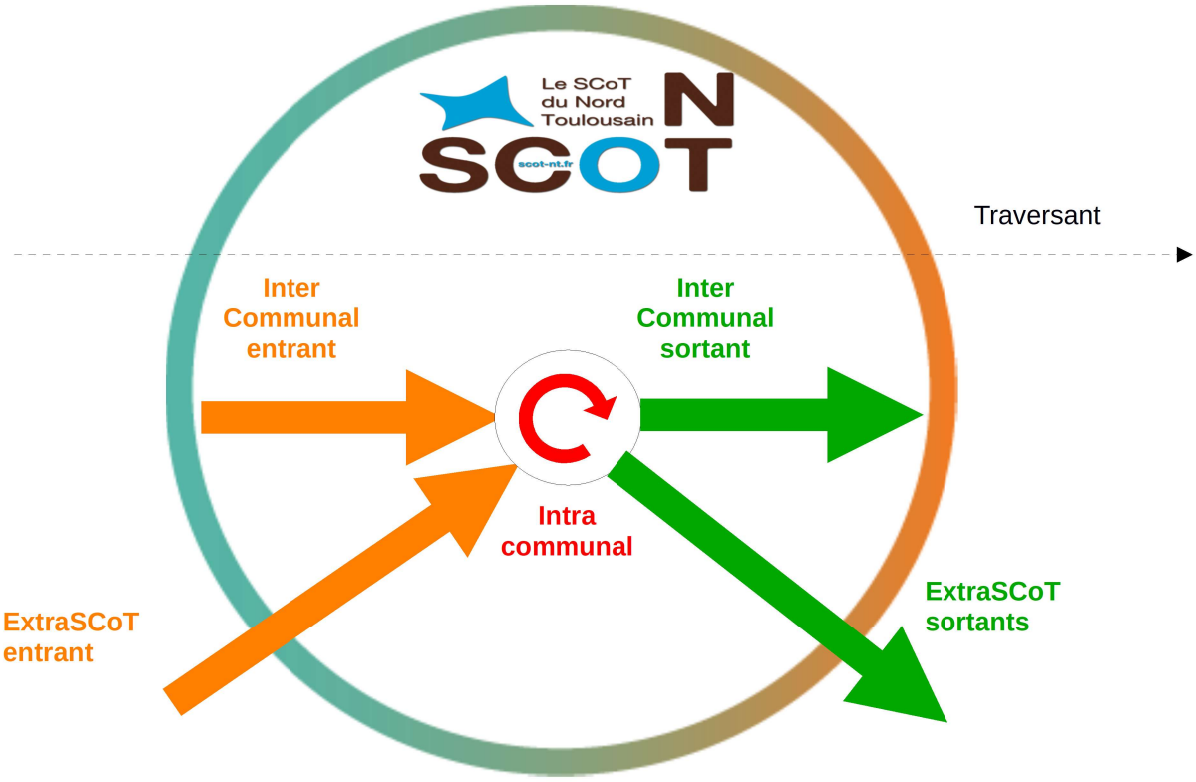


Figure 64: Schéma des 3 types de trajets réalisé par les individus en intraSCoT

Cette analyse schématisée ci-dessous est détaillée en annexe VII et nous permet de mettre en évidence 4 tendances :

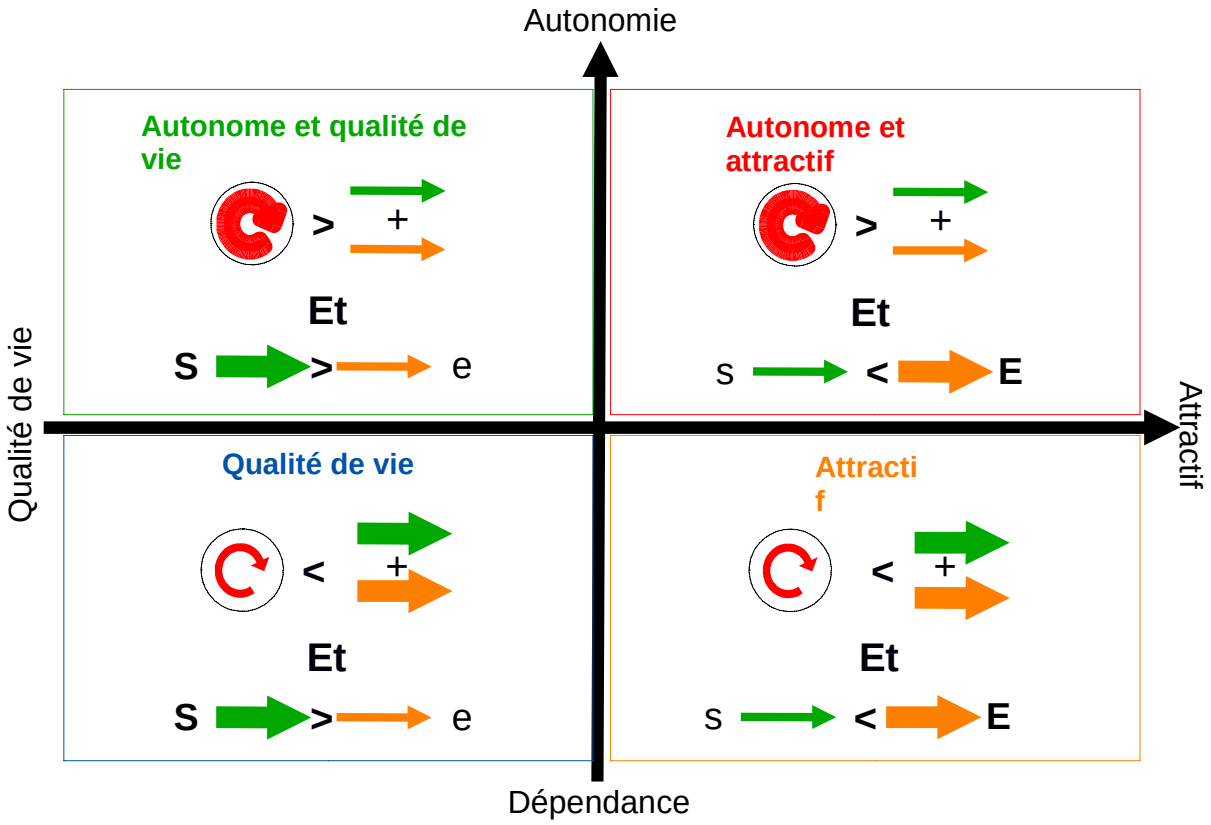


Figure 65: classification par type de flux dominant

Autonomes qualité de vie : Les communes faisant partie de ce groupe sont celles ou les individus effectuant des trajets intra communaux pour se rendre à leur lieu de travail sont plus nombreux que ceux qui entrent/sortent de la commune pour travailler et les individus sortants sont plus nombreux que les individus entrants dans la commune pour travailler.

Autonomes attractifs : Les communes faisant partie de ce groupe sont celles ou les individus effectuant des trajets intra communaux pour se rendre à leur lieu de travail sont plus nombreux que ceux qui entrent/sortent de la commune pour travailler et les individus sortants sont moins nombreux que les individus entrants dans la commune pour travailler.

Attractifs : Les communes faisant partie de ce groupe sont celles ou les individus effectuant des trajets intra communaux pour se rendre à leur lieu de travail sont moins nombreux que ceux qui entrent/sortent de la commune pour travailler et les individus sortants sont moins nombreux que les individus entrants dans la commune pour travailler.

Qualité de vie : Les communes faisant partie de ce groupe sont celles ou les individus effectuant des trajets intra communaux pour se rendre à leur lieu de travail sont moins nombreux que ceux qui entrent/sortent de la commune pour travailler et les individus sortants sont plus nombreux que les individus entrants dans la commune pour travailler.

Chaque commune du SCoT est représentée sur ce repère orthonormé ce qui nous permet de voir à quelle tendance elle appartient.

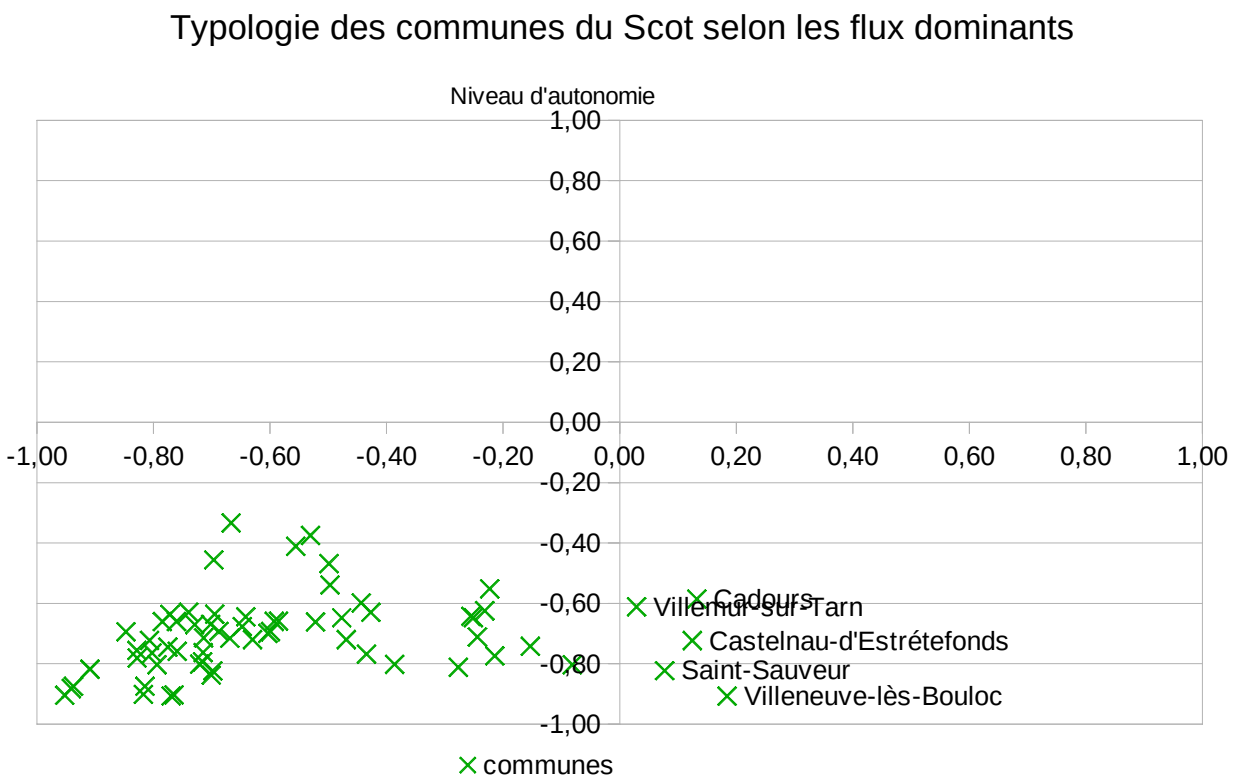


Illustration 7: classification des communes du territoire par type de flux dominant

- <u>Le groupe des « autonomes et attractifs » (en haut à droite) :</u>

Les communes appartenant à ce groupe ont la particularité suivante :

- Une part d'individus effectuant des trajets intra communaux plus nombreuse que ceux réalisant des trajets inter communaux entrants et sortants ;
- Une part d'individus effectuant des trajets inter communaux entrants plus nombreuse que ceux réalisant des trajets inter communaux sortants.

En prenant en compte tous les déplacements pendulaires des communes du SCoT NT, aucune commune n'entre dans ce groupe.

- <u>Le groupe des « attractifs » (en bas à droite) :</u>

Les communes appartenant à ce groupe ont la particularité suivante :

- Une part d'individus effectuant des trajets intra communaux moins nombreuse que ceux réalisant des trajets inter communaux entrants et sortants ;
- Une part d'individus effectuant des trajets inter communaux entrants plus nombreuse que ceux réalisant des trajets inter communaux sortants.

Pour les communes faisant partie de cette catégorie, la majorité des individus ne reste pas travailler sur leur commune d'habitation et parmi les individus effectuant des trajets intercommunaux, ils sont plus nombreux à entrer qu'à sortir.
Le nombre minoritaire des pendulaires intra communaux et le solde positif des pendulaires entrants par rapport aux sortants révèlent une certaine dépendance aux autres communes, mais

aussi une certaine attractivité dans le SCoT et aussi à l'extérieur du territoire.
Dans ce groupe, on retrouve Cadours, Castelnau d'E., St Sauveur, Villemur S/T et Villeneuve-lès-B.

- Le groupe des « autonomes / qualité de vie » (en haut à gauche) :

Les communes appartenant à ce groupe ont la particularité suivante :

- Une part d'individus effectuant des trajets intra communaux plus nombreuse que ceux réalisant des trajets inter communaux entrants et sortants ;
- Une part d'individus effectuant des trajets inter communaux entrants moins nombreuse que ceux réalisant des trajets inter communaux sortants.

En prenant en compte tous les déplacements pendulaires des communes du SCoT NT, aucune n'entre dans ce groupe.

- Le groupe des « qualité de vie » (en bas à gauche) :

Les communes appartenant à ce groupe ont la particularité suivante :

- Une part d'individus effectuant des trajets intra communaux moins nombreuse que ceux réalisant des trajets inter communaux entrants et sortants ;
- Une part d'individus effectuant des trajets inter communaux entrants moins nombreuse que ceux réalisant des trajets inter communaux sortants.

Pour les communes faisant partie de cette catégorie, la majorité des individus ne reste pas travailler sur leur commune d'habitation. Parmi les individus qui effectuent des trajets inter communaux, ceux-ci sont plus nombreux à sortir qu'à entrer pour y travailler.
Le nombre minoritaire des pendulaires intra communaux et le solde négatif des pendulaires sortants par rapport aux entrants révèlent une certaine dépendance en termes d'emploi mais aussi une certaine qualité de vie. On peut penser que si les individus réalisant les trajets « intraSCoT sortant » sont plus nombreux que les entrants, les raisons qui les poussent à vivre dans une autre commune que celle du lieu de travail sont liées à des arguments entrant dans leur choix de qualité de vie (loyer, compromis...).
Dans ce groupe, on retrouve un grand nombre de communes : Brignemont, Fronton, Grenade, Lapeyrouse-Fossat, Lavalette, Verfeil, Cépet, Garidech, Merville, Montastruc-la-Conseillère, Bazus, Bellegarde-Sainte-Marie, Cabanac-Séguenville, Le Castéra, Daux, Drudas, Garac, Gargas, Gauré, Gragnague, Lagraulet-Saint-Nicolas, Launac, Menville, Montaigut-sur-Save, Pelleport, Roquesérière, Saint-Jean-Lherm, Saint-Marcel-Paulel, Thil, Bondigoux, Bonrepos-Riquet, Le Born, Bouloc, Le Burgaud, Buzet-sur-Tarn, Caubiac, Cox, Gémil, Le Grès, Laréole, Layrac-sur-Tarn, La Magdelaine-sur-Tarn, Mirepoix-sur-Tarn, Montjoire, Montpitol, Ondes, Paulhac, Puysségur, Saint-Cézert, Saint-Paul-sur-Save, Saint-Pierre, Saint-Rustice, Vacquiers, Vignaux, Villariès, Villaudric, Villematier, Larra.

ANNEXE IX : Analyse détaillée des transports collectifs routiers

Les lignes HOP !:
Ce sont des lignes TC routières qui se différencient des lignes conventionnelles interurbaines de par leur faible nombre d'arrêts, leur fréquence en heure de pointe du matin et du soir et leur rapidité à rejoindre le métro toulousain aux entrées nord et est de l'agglomération toulousaine (Borderouge, ligne B et Gramont Balma ligne A).
Les lignes HOP sont souvent assimilées à un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), à tort, car elles ne circulent pas sur un site propre sur la totalité de leur trajet.

Ligne	HOP ! 301	HOP ! 302	HOP ! 304
Trajet	Villemur-s/T. - Toulouse - Borderouge	Grenade – Toulouse - Borderouge	Mirepoix-s/T - Balma-Gramont
Communes du SCoT NT desservies	Villeneuve-lès-B., Bouloc, Villaudric, Fronton Villemur-s/T.-s/T.	Villeneuve-lès-B., Ondes, Grenade, Castelnau d'E.	Gragnague, Garridech, Montastruc-la-C., Gémil, Buzet-s/T., Bessieres, Mirepoix-s/T.
Nombre d'arrêts sur le SCoT NT	7	6	7
Arrêts par communes desservies	1 : Villeneuve-lès-B., Bouloc, Villaudric 2 : Fronton et Villemur-s/T.	1 : Villeneuve-lès-B., Ondes, Grenade, 3 : Castelnau d'E.	1 : Gragnague, Garridech, Montastruc-la-C., Gémil, Buzet-s/T et Mirepoix-s/T. 2 : Bessieres
Interconnexion TER	Non	Castelnau d'E.	Non
Interconnexion car	717, 352, 351, 375, HOP 302	326, 328, 372, 377, 388, 848, HOP ! 301	717, 353, 354, 355, 375
Ratio arrêt intermodal / solo	0,83	1	0,88
Arrêt le + intermodal	Villemur-s/T. Av. Kennedy : 717, 375, 351	Gare de Castelnau d'E. : TER, 326, 372 Mairie Ondes : 388, 372, 328	Bessieres Esplanade : 717, 354, 355, 375
Radiales /Transversales	R	R	R
Amplitude	12h30 environ (6h – 18h30 à Villemur-s/T. et 7h à 19h30 à Borderouge)	12h30 environ (6h – 18h30 à Grenade et 6h45 à 19h15 à Borderouge)	12h15 environ (6h – 18h15 à Mirepoix-s/T et 7h00 à 19h15 à Balma-Gramont)
Fréquence/ jour	14 à 15	12	13
Ratio HPM/HPS	4 / 6	4 / 4	4 / 5
Temps trajet	Stable Prise en compte du trafic fluide avant 7h	Stable Prise en compte du trafic fluide avant 7h	Stable Prise en compte du trafic fluide avant 7h
Prix	2,2€/course	2,2€/course	2,2€/course
Fréquentation en 2019	138000	66000	88000
Part Scolaires	38,70 %	22,20 %	29,70 %
Evolution 2018-2019	-0,89 %	2,84 %	1,72 %

Tableau 1: Fréquentation des lignes HOP! En 2019

Les lignes conventionnelles réseau « Arc-en-ciel » :
Le SCoT est traversé par 17 lignes de car conventionnelles du réseau arc-en-ciel (326, 328, 329, 351, 352, 353, 354, 355, 362, 369, 372, 373, 375, 376, 377, 381, 388). Les spécificités de ces lignes sont les suivantes :

		n°ligne	Voy 2019	Evol 2018-19	% scolaires
0 trajet SD	> 5 trajets LV	329	21 600	-6,2%	46,1%
		377	23 000	-0,5%	84,4%
	<5trajets LV	381	9 700	8,7%	39,1%
		352	5 400	3,4%	34,8%
		353	22 700	-1,2%	56,9%
		354	8 900	-5,2%	85,8%
		375	17 100	-8,2%	94,2%
		328	2 200	-9,2%	60,2%
		372	1 500	-59,5%	46,2%
au moins 1 trajet le S	0 trajets le D	376	51 600	11,2%	52,3%
		326	4 200	18,0%	59,4%
	< à 2 trajet le S	388	17 400	15,7%	22,2%
		369	22 200	-13,5%	41,9%
	> 2 trajets le samedi	362	140 000	3,8%	42,8%
		355	78 600	2,4%	61,7%
		351	83 200	0,4%	43,0%
		373	26 000	-11,2%	37,0%

Figure 66: Bilan lignes conventionnelles TC routier

Deux grandes familles peuvent être mis en évidence : celles qui proposent des trajets le week-end et celles qui n'en proposent pas.

- Lignes ne proposant pas de trajets le week-end :

Les lignes 329, 377, 381, 352, 353, 354, 375, 328, 372 font partie de ce groupe. Dans ce groupe, on y différencie celles qui proposent moins de 5 trajets par jour du Lundi au Vendredi de celles qui en proposent plus de cinq par jour.

Les lignes proposant moins de cinq trajets par jour :
Dans cette catégorie de lignes, on retrouve les lignes 381, 352, 353, 354, 375, 328 et 372. Elles ont la particularité de proposer peu de fréquences journalières et aucun trajet le week-end.

Ainsi, la part des scolaires est importante. Hormis les lignes 381 et 352, la part des usagers scolaires est supérieure à la moyenne du réseau arc-en-ciel (44,1%), en particulier pour les lignes suivantes :

- La 354, plus de quatre usagers sur cinq sont des scolaires, elle dessert le Lycée Raymond Naves à Toulouse et le collège de Pechbonnieu,
- La 375, plus de 90 % des usagers sont des scolaires, elle dessert les écoles de Layrac-s/T., Bondigoux et le Lycée de Fronton.

En ce qui concerne l'organisation spatiale, la majorité des lignes de cette catégorie est radiale vers Toulouse sauf :

- La ligne 375 qui est transversale. Elle relie Bessieres au Lycée de Fronton en descendant

la vallée du Tarn et Villaudric,
- Les lignes 328 est en rabattement vers Grenade en passant par Launac Le Burgaud et St-Cézert.

En 2019, la fréquentation des lignes de cette catégorie est inférieure à 31 000 passagers par an (moyenne du réseau de car conventionnels arc-en-ciel). Au-delà de l'intérêt des points desservis, le niveau de rotation journalière ne permet pas d'obtenir des résultats similaires aux lignes présentant des rotations journalières supérieures à cinq trajets par jour.
Pour les lignes 328, 352, 354 et 381, la fréquentation est inférieure à 10 000 passagers par an. Pour la 375 on est en dessous de 20 000 passagers par an. Seule la ligne 353 a un niveau de fréquentation au-dessus des 20 000 passagers par jour.

Entre 2018 et 2019 seules les lignes 381 et 352 voient leur nombre d'usagers augmenter contrairement aux autres lignes qui en ont perdu. Il est intéressant de voir que les lignes dont la part des usagers scolaires est supérieure à la moyenne du réseau arc-en-ciel voient leur fréquentation diminuée. Cela est sûrement lié à une baisse de la fréquentation par les scolaires qui :
- soit se font emmener en voiture,
- soit vont vers d'autres établissements hors du SCoT.

Cette baisse n'est pas compensée par des usages hors scolaires. La faible rotation journalière, les horaires de passages adaptés aux scolaires et l'absence de trajets globalement le week-end et, en particulier le samedi, peuvent expliquer en parti cette non-compensation par les usagers pendulaires. Avec la construction de nouveaux établissements scolaires, cette part peut augmenter en particulier pour la ligne 353 qui passe par Gragnague.

Pour la ligne 372, la fréquentation a diminué de presque 60 %. Cette ligne se superpose à des lignes existantes avec des rotations journalières plus élevées (326, 362, 377, 388, HOP ! 301), qui de plus, sont radiales (362, 377, 388, HOP ! 301) et desservent dans certains cas les mêmes arrêts.

Sur les sept arrêts dans le SCoT Nord Toulousain, un seul est uniquement desservi par la ligne 372. Trois de ces sept arrêts sont partagés avec la ligne 362 (et ses 140 000 passagers par an) et quatre de ces sept arrêts sont partagés avec la lige 388 (et ses 17 400 passagers par an).
La ligne avec laquelle la 372 a le plus d'arrêts en commun est la ligne 377. Sur les seize arrêts de la ligne 372, huit sont partagés avec 377.

Les lignes proposant plus de cinq trajets par jour :
Dans cette famille on y retrouve les lignes 329 et 377.
Ce sont toutes les deux des lignes radiales vers Toulouse avec des niveaux de fréquentation en 2019 plutôt modestes (> à 20 000 passagers) en dessous de la moyenne (31 000 passagers par an). La ligne 377 a la particularité de desservir Grisolles, une commune du Tarn et Garonne. La 329 a la particularité d'avoir trois terminus : la Mairie de Villeneuve-les-B. et la Mairie de Villariès et de Vacquiers.

La part des usagers scolaires est supérieure à la moyenne du réseau arc-en-ciel (44,1 %) traversant le SCoT Nord Toulousain. Pour la ligne 377, quatre usagers sur cinq sont scolaires. Cette ligne dessert le lycée d'Ondes mais aussi le lycée Toulouse-Lautrec.

Entre 2018 et 2019, ces deux lignes ont perdu des usagers. Cette baisse est plus forte sur la ligne 329 (-6,2%) que sur la 377 (-0,5%).

- Lignes proposant des trajets le week-end :

Les lignes 376, 326, 388, 369, 362, 355, 351 et 373 font partie de ce groupe. Dans ce groupe, on y différencie celles qui proposent des trajets le dimanche de celles qui n'en proposent pas.

Les lignes qui proposent des trajets le dimanche :
Dans cette famille on y retrouve les lignes 388, 369, 362, 355, 351 et 373.
Ce sont pour la plupart des lignes radiales vers Toulouse présentant des niveaux de fréquentation élevés. Ceux-ci sont supérieurs à 31 000 voyageurs par an ; la moyenne des voyageurs transportés en 2019 par les car conventionnels du réseau arc-en-ciel ; pour les lignes 355, 351 à très élevé pour la ligne 362.
Avec 140 000 passagers par an, la ligne 362 transporte plus de passagers que les HOP ! 302 et 304. La ligne 362 dessert Grenade et Merville qui ont la particularité d'émettre des déplacements domicile-travail à des taux significatifs non seulement vers Toulouse (1005 Grenade → Toulouse et 770 Merville → Toulouse) mais aussi vers Blagnac (430 Grenade → Blagnac et 380 Merville → Blagnac).
Pour les lignes 373 et 369, les niveaux de fréquentation sont plutôt modestes (supérieurs à 20 000 passagers par an et faibles pour la ligne 388 (moins de 20 000 voyageurs).

La part d'usagers scolaires est inférieure à la moyenne du réseau arc-en-ciel (44,1 %) hormis pour la ligne 355, ou la part des scolaires atteint les 61 % d'usagers. Cette ligne non seulement dessert directement des écoles (Bondigoux et Layrac-s/T.) mais aussi le Lycée Raymond Naves à Toulouse.

Entre 2018 et 2019, seules deux lignes ont perdu des usagers. Il s'agit des lignes 369 et 373. Ces deux lignes sont parallèles et desservent la même zone (Hauts Tolosans vers la zone aéroportuaire avant d'arriver à Toulouse).

Les lignes ne proposant pas de trajet le dimanche :
On y retrouve les lignes 376, 326. Au-delà de ce point, ces deux lignes sont diamétralement différentes que ce soit :

- Au niveau de l'organisation de la ligne :
  La 376 est radiale à partir de Verfeil vers Balma Gramont tandis que la 326 est en rabattement depuis les communes de la CdC des Hauts Tolosans vers la gare de Castelnau d'E.
- Au niveau de la fréquentation :
  La ligne 376 a transporté en 2019 52 000 passagers, tandis que la 326 n'en a transporté que 4000.

Le nombre d'usagers scolaires est plus élevé que la moyenne du réseau arc-en-ciel (44,1 %), en partie car il n'y a aucun trajet le dimanche et très peu le samedi. De plus, la ligne 376 dessert entre autres un collège à Verfeil et un Lycée à Toulouse.

Entre 2018 et 2019 ces deux lignes ont gagné des usagers. Cette ligne est donc bien insérée dans son territoire et répond aux besoins comme le témoigne cette hausse de la fréquentation (+11 % pour la 376 et +18 % pur la 326). La 376 dessert des établissements scolaires mais aussi une clinique à Lavalette. La 326 permet aux communes des Hauts Tolosans de se connecter à la gare de Castelnau d'E.

Les lignes conventionnelles hors réseau arc-en-ciel :
Quatre lignes gérées par la région traversent le territoire du SCoT Nord Toulousain. Il s'agit des lignes 717, 756, 760 et 848. A la différence des lignes du réseau arc-en ciel, ces lignes sont en

cabotage sur le SCoT. Elles n'ont pas vocation à desservir finement le territoire. Les fréquences journalières des arrêts desservis sur le SCoT sont faibles (moins de 6 dessertes par jour et par sens), hormis pour la ligne 760 qui relie Verfeil à Toulouse et Castres 16 à 17 fois par jour et qui est la ligne la plus fréquentée. Sur ces lignes la tarification est forfaitaire sauf pour la 848 qui a une tarification kilométrique.

	0 trajet SD	< à 2 trajet le S		> 2 trajets le S
N°Lio	**717**	**756**	**848**	**760**
Origine / destination	ST SULPICE / MONTAUBAN	TOULOUSE / GRAULHET	TOULOUSE / MONTAUBAN	TOULOUSE / CASTRES
Communes desservies	BUZET BESSIERES VILLEMATIER VILLEMUR	VERFEIL ST-MARCEL-P. LAVALETTE	CASTELNAU d'E.	VERFEIL
Nombre d'arrets	11	7	2	2
A/R du L-V par communes	BUZET 6/6 BESSIERES 6/6 VILLEMATIER 5/5 VILLEMUR 5/5	VERFEIL 3/3 LE CRAC 3/3 LAVALETTE 3/3	CASTELNAU d'E. 2/2	VERFEIL 17/16
Voy 2019	2623	24481	#	87413
Evol 2018-19	41,30 %	12,50 %	#	43,90 %

Figure 67: Bilan lignes liO conventionnelles

Réseaux TAD :
Il existe un service de TAD à Grenade, sur l'ancienne Communauté de communes Save & Garonne[13] (CdC SG). Elle permet aux personnes non motorisées de se rendre à Grenade.
Afin de compléter l'offre TC routière, la CdC SG a créé ce service en septembre 2013, en partenariat avec le Conseil départemental.

Un minicar vient chercher à leur domicile les personnes qui ont réservé pour les emmener à Grenade, puis les ramène, quelques heures plus tard, devant chez elles ! Ce service est assuré par un transporteur local, les Taxis PRATVIEL. Il fonctionne deux demi-journées par semaine, le mercredi après-midi et le samedi matin, à destination de Grenade.

Les réservations se font jusqu'à 18h le mardi pour un déplacement le mercredi et jusqu'à 18h le vendredi pour un déplacement le samedi auprès des Taxis PRATVIEL
Le TAD n'est pas réservé à une catégorie de public, il est ouvert à tous les habitants des treize communes de Save & Garonne et coûte 1 euro.

13 *http://www.hautstolosans.fr/transport-a-la-demande*

ANNEXE X : Analyse détaillée des transports collectifs ferroviaires

Fréquentation des gares du SCoT en 2018

- Les données Opendata SNCF :

Les données annuelles sont issues des données Open Data Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF). Elle représente la fréquentation annuelle des gares voyageurs de 2015 à 2018. Ces informations sont issues des données de billetterie pour le trafic national et régional hors Île-de-France. La méthodologie de calcul a été revue afin de fiabiliser les estimations de fréquentation annuelle, notamment concernant la prise en compte des voyages effectués par les abonnés des transports conventionnés régionaux.

Gare	Voyageurs (2018)	Evol 2017-18	Part voy. Département
Castelnau d'E.	201 000	-17,0%	1,4%
Montastruc-la-C.	118 000	-11,6%	0,8%
Roquesérière – B.	1 300	-142,4%	0,0%
Gragnague	13 300	0,9%	0,1%
ScoT	***333 500***	***-14,9%***	***2,3%***
Haute G	***14 330 400***	***-17,3%***	***100%***

Figure 68: Usagers du train sur les gares du SCoT sur un an

D'après les données de l'open data SNCF, les TER ont transporté 333 500 voyageurs à partir des gares du SCoT Nord Toulousain en 2018. Le nombre de voyageurs transporté représente seulement 2,3 % du trafic voyageurs du département. La gare du SCoT Nord Toulousain qui a accueilli le plus de voyageurs en 2018 est celle de Castelnau d'E. avec 201 000 voyageurs. La gare qui accueille le moins de voyageurs et celle de La Roqueserière-B. avec 1300 voyageurs en 2018.

- Les données Jours Ouvrable de Base (JOB)

Les données en JOB nous fournissent une information sur la fréquentation des gares sur un jour ouvrable de base (mardi ou jeudi) le plus représentatif de l'année. Une campagne de comptage des montées dans le train est lancée sur une journée du premier au dernier train de la journée et permet de prendre en compte le nombre exact de montée dans une gare. Selon le type de billets, il peut y avoir des différences avec le nombre de compostage, d'où l'intérêt de ces comptages réalisés 1 à 2 fois par an. D'après les données de fréquentation des Jours Ouvrables de Base de la Région Occitanie, la fréquentation journalière est en hausse de 13 % sur le SCoT entre 2017 et 2018. Seule la gare de Gragnague se maintient. Toutes les autres gares ont gagné des voyageurs en semaine.

Gare	Voyageurs (2017)	Voyageurs (2018)	Evolution 2017
Castelnau d'E.	791	944	16,2%
Montastruc-la-C.	440	481	8,5%
Roquesérière – B.	1	2	50,0%
Gragnague	64	64	0,0%
ScoT	***1 296***	***1491***	13,1%

Figure 69: Usagers de la gare du SCoT sur un Jour Ouvrable de Base

- Comparaison des données annuelles et JOB :

Afin de comparer les données annuelles de 2018 avec les données JOB de 2018, nous avons divisé les données annuelles par 365.

GARES	M/jour (OpenDATA 2018)	JOB 2018
Castelnau d'E.	551	**944**
Montastruc la C.	323	**481**
Gragnague	37	**64**
Roquesérière – B.	**4**	2

Figure 70: Comparaison des fréquentations moyennes par jour et par JOB

Pour les gares ou le trafic annuel par jour est supérieur au trafic JOB, on peut sous entendre que ce train est largement utilisé en dehors des JOB à savoir : week-end et vacances scolaires. C'est le cas de La Roqueserière-B. A l'inverse, lorsque le JOB est inférieur à la moyenne journalière du trafic annuel, on peut dire que cette gare est largement utilisée en semaine, hors vacances scolaires. C'est le cas pour les trois autres gares du territoire.

Performance des temps de trajets à partir des gares du territoire :

Entre 2018 et 2020, une nouvelle fiche horaire des TER a été mise en œuvre par la région. La nouvelle grille ferroviaire varie en fonction des gares. Le tableau ci-dessous présente les grandes lignes de la fiche horaire au regard de trois critères :

- Le nombre de trajets Aller/Retour (A/R) : Le nombre de trajets est compté de la gare de départ vers Toulouse (ou Montauban) et en sens inverse pour le retour sur une journée,
- Le nombre de trajets en Heure de Pointe Matin et en Heure de Pointe du Soir (HPM/HPS) : Nous avons retenu pour la HPM une plage horaire comprise entre 7 h et 9 h et entre 17 h et 19 h pour la HPS. Le nombre de trains circulant dans cette plage horaire a été compté
- Le temps de trajet A/R : Nous avons fait la moyenne du temps de trajet sur une journée dans un sens et dans l'autre

Ancienne fiche horaire					
Gare	Castelnau d'E. → Toulouse	Castelnau d'E. → Montauban	Montastruc-la-C. → Toulouse	Gragnague → Toulouse	Roquesérière – B. → Toulouse
Nombre de trajets A/R	20 / 18	18 / 20	19 / 20	7 / 9	1 / 1
Nombre de trajets HPM/HPS	5 / 5	3 / 2	7 / 6	3 / 3	0 / 0
Temps trajet (en min) A/R	16 / 16	20 / 20	18 / 18	14 / 13	24 / 22
Nouvelle fiche horaire					
Nombre de trajets A/R	29 / 27	26 / 29	19 / 20	8 / 9	1 / 1
Nombre de trajets HPM/HPS	8 / 7	4 / 4	7 / 6	3 / 3	0 / 0
Temps trajet (en min) A/R	15 / 15	19 / 19	18 / 18	14 / 13	24 / 23

Figure 71: Comparaison entre l'ancienne et la nouvelle fiche horaire TER

- La gare de Castelnau d'E. :

Vers Toulouse :

La nouvelle offre de train vers Toulouse propose en A/R 29 trains / 26 sur une amplitude de 15h40 / 13h54. Le temps de trajet moyen A/R de 15/15 minutes, le temps médian de 17/15 minutes et l'écart type très faible (3 secondes!!), rendent la liaison vers Toulouse attractive et fiable.
De plus l'offre en HPM (7 à 9 h) / HPS (17 à 19 h) vers Toulouse est importante (8/7).

L'ancienne offre proposait en A/R 20/18, en HPM/HPS 5/5 trains, et un temps de trajet moyen de 16 minutes. Il apparaît clairement que la nouvelle offre est plus compétitive que l'ancienne.

Vers Montauban :

La nouvelle offre de train vers Montauban propose en A/R 26 trains / 29 sur une amplitude de 14h06 / 15h48. Le temps de trajet moyen A/R est de 19/19 minutes, le temps médian de 20/23 minutes et l'écart type très faible (4 secondes!!), rendent la liaison vers Toulouse attractive et fiable.
De plus l'offre en HPM (7 à 9 h) / HPS (17 à 19 h) vers Montauban est faible (4/4).

L'ancienne offre proposait en A/R 18/20, en HPM/HPS 3/2 trains, et un temps de trajet moyen de 20 minutes. Il apparaît clairement que la nouvelle offre est plus compétitive que l'ancienne.

- La gare de Montastruc-la-C. :

Vers Toulouse

La nouvelle offre de train vers Toulouse propose en A/R 19 trains / 22 sur une amplitude de 14h24 / 17h44. Le temps de trajet moyen A/R de 18/18 minutes, le temps médian de 17/18 minutes et l'écart type très « très » faible (2 secondes!!), rendent la liaison vers Toulouse attractive et fiable.
De plus l'offre en HPM (7 à 9 h) / HPS (17 à 19 h) vers Toulouse est importante (7/6).

L'ancienne offre proposait en A/R 19/20, en HPM/HPS 7/6 trains, et un temps de trajet moyen de 18 minutes.

- La gare de Gragnague :

Vers Toulouse

La nouvelle offre de train vers Toulouse propose en A/R 8 trains / 9 sur une amplitude de 11h31 / 12h06. Le temps de trajet moyen A/R de 14/13 minutes, le temps médian de 14/13 minutes et

l'écart type très « très » faible (1 secondes!!), rendent la liaison vers Toulouse attractive et fiable. De plus l'offre en HPM (7 à 9 h) / HPS (17 à 19 h) vers Toulouse est importante (3/3).

L'ancienne offre proposait en A/R 7/9, en HPM/HPS 3/3 trains, et un temps de trajet moyen de 14/13 minutes. L'offre est sensiblement la même que celle proposée en 2018.

- La gare de La Roqueseriere-B. :

Vers Toulouse

Il n'y a eu aucun changement entre l'ancienne et la nouvelle offre. Cependant le trajet retour en 2018 est 1 minute plus rapide que la nouvelle offre.

2020			
	Départ	Arrivée	Temps
Vers T	06:24:00	06:48:00	00:24
Vers la R	16:36:00	16:59:00	00:23
2018			
	Départ	Arrivée	Temps
Vers T	06:22:00	06:46:00	00:24
Vers la R	16:37:00	16:59:00	00:22

Figure 72: Comparaison entre l'ancienne et la nouvelle fiche horaire des TER à la Roqueserière-Buzet

ANNEXE XI : Analyse détaillée de l'intermodalité sur le SCoT NT

Présentation de l'intermodalité aux voyageurs

- Sur les cartes :

A la lecture des différents plans du réseau de TC traversant le territoire du SCoT NT, on remarque que plusieurs communes sont traversées par plusieurs lignes.

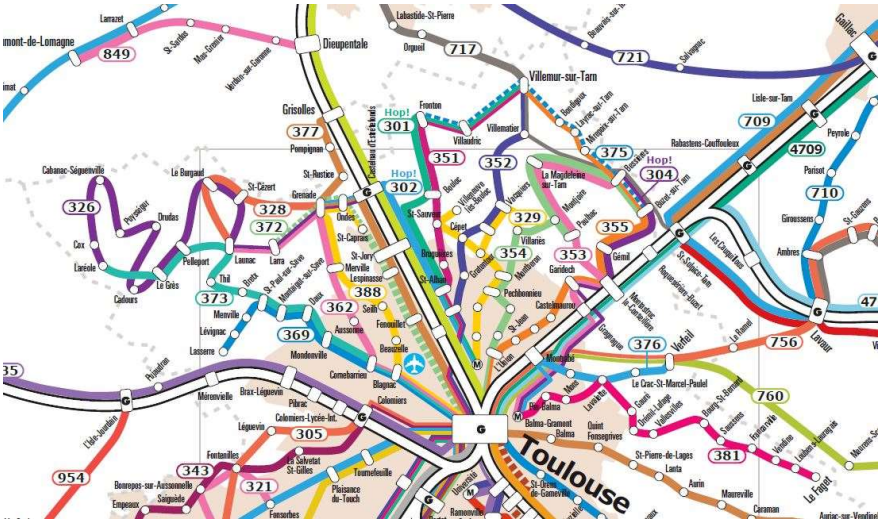


Figure 73: Réseau TC de la région Occitanie sur le SCoT NT (Sources : https://lio.laregion.fr)

Par exemple, sur la carte ci-dessus présentée sur le site de la région, seules les communes intermodales sont représentées en rond en forme de capsule pour le car et en rectangle si la ville possède une gare et si des cars y circulent.

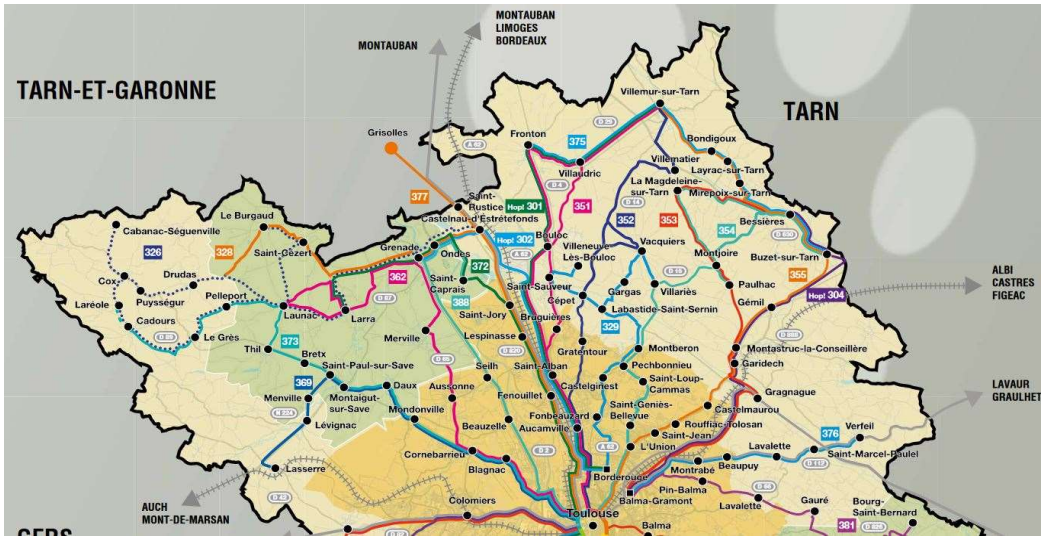


Figure 74: Carte du réseau TC dans le nord de la Haute-Garonne (sources :https://www.haute-garonne.fr)

Il en est de même sur la carte éditée sur le site de du département. Les arrêts correspondent aux villes traversées. Elles sont représentées par un point noir. A la lecture des deux cartes, les communes les plus intermodales sont :

- Grenade est traversée par sept lignes : HOP ! 302, 326, 328, 362, 372, 377, 388,
- Villemur-s/T. est traversée par six lignes : le HOP ! 301, 351, 352, 355, 375, 717,
- Bessières est traversée par six lignes : le HOP ! 304, 353, 354, 355, 375, 717,
- Buzet-s/T. est traversée par cinq lignes : le HOP ! 304, 354, 355, 375, 717,
- Castelnau d'E. est traversée par cinq lignes : HOP ! 302, 326, 377, 848, TER,
- Ondes est traversée par cinq lignes : HOP ! 302, 326, 372, 377, 388.

- <u>Sur les fiches horaires :</u>

En regardant précisément les fiches horaires des lignes TC intermodales dans certaines communes, il existe des disparités entre les arrêts.

Par exemple pour Grenade :

Arrêts	Quai de la Garonne	Mairie	Maison de retraite	Engarres	St-Sulpice	Proxima	St-Carpais
302	oui	non	non	non	non	non	non
326	non	oui	non	non	non	non	non
328	oui	oui	oui	non	non	non	non
362	non	oui	oui	oui	non	non	non
372	non	oui	oui	non	non	non	non
377	non	oui	non	non	non	non	non
388	non	oui	non	non	oui	oui	oui

Tableau 2: Arrêts intermodaux à Grenade

La ville possède sept arrêts desservis par sept lignes différentes. Cela n'apparaît pas dans les plans ni dans les fiches horaires. Trois arrêts sur sept sont intermodaux. L'arrêt « mairie » accueille 6 lignes. De plus la présence ou non de parking VP ou vélo n'apparaît pas sur la carte ni à minima sur la fiche horaire de la ligne correspondante. Seul l'Accessibilité Personnes à Mobilité

Réduite (PMR) est affichée.

Par exemple sur Castelnau d'Estrétefonds :

Arrêts	Gare	Mairie	Eurocentre Nord
302	oui	oui	oui
326	oui	non	non
377	oui	oui	non
848	non	oui	non
TER	oui	non	non

Tableau 3: Arrêts intermodaux à Castelnau d'E.

La ville possède trois arrêts desservis par cinq lignes différentes. Cela n'apparaît pas dans les plans ni dans les fiches horaires. Deux arrêts sur trois sont intermodaux. L'arrêt « gare » accueille quatre lignes. De plus la présence ou non de parking VP ou vélo n'apparaît pas sur la carte ni à minima sur la fiche horaire de la ligne correspondante. Seul l'Accessibilité PMR est affichée.

Par exemple sur Villemur-s/T. :

Arrêts	Place st Jean	Leclerc	Kennedy	Pechnauquié	Victor Hugo	Churchill	D29 Gare	Gardouille
301	oui	non	oui	non	non	non	non	non
351	oui	oui	oui	non	non	non	non	non
352	oui	oui	non	oui	non	non	non	non
355	oui	non	non	non	non	non	non	non
375	non	oui	oui	non	oui	oui	non	non
717	non	non	oui	oui	non	non	oui	oui

Tableau 4: Arrêts intermodaux à Villemur

La ville possède huit arrêts desservis par six lignes différentes. Cela n'apparaît pas dans les plans ni dans les fiches horaires. Quatre arrêts sur huit sont intermodaux. L'arrêt « Place St-Jean » accueille quatre lignes. De plus la présence ou non de parking VP ou vélo n'apparaît pas sur la carte ni à minima sur la fiche horaire de la ligne correspondante. Seul l'Accessibilité PMR est affichée.

Les conditions de l'intermodalité :
Afin d'évaluer les conditions du déroulement de l'intermodalité des voyageurs, nous avons réalisé une analyse basée sur l'observation de l'existant sur les réseaux routiers (arrêts HOP ! et lignes conventionnelles) et ferroviaires (gares TER) desservant le SCoT Nord Toulousain.

Pour le ferroviaire, nous avons choisi d'analyser les deux gares les plus fréquentées (Castelnau d'E. et Montastruc-la-C.) du SCoT.

Pour le HOP !, compte tenu du caractère structurant de ces lignes, l'analyse porte sur les trois lignes. Les arrêts sélectionnés sont non seulement les terminus mais aussi un arrêt intermédiaire central (Mairie, école, église...) sur la commune drainant le plus de voyageurs sur la ligne. Ces arrêts analysés sont pour le HOP ! 301 Fronton Mairie, pour le HOP ! 302 à Castelnau-d'E. Eurocentre et pour le HOP ! 304 à Bessières Esplanade.

Pour les lignes conventionnelles, nous avons choisi d'analyser les deux lignes les plus fréquentées (351 et 362) du SCoT. Comme pour les HOP !, les arrêts sélectionnés sont non seulement les terminus mais aussi un arrêt intermédiaire central (Mairie, école, église...) sur la commune drainant le plus de voyageur sur la ligne. Ces arrêts analysés sont pour la ligne 362 à Merville Mairie et pour la ligne 351 à Fronton Mairie.

Ces analyses sont basées sur de l'observation de l'existant vise, selon le mode de rabattement utilisé pour rejoindre l'arrêt (marche à pied, vélo, VP, bus/HOP!), à donner une note allant de 0 (impossible) à 3 (accessible, stationnement bien dimensionné et sécurité dans le déplacement vers l'arrêt et lors du changement de véhicule) pour chaque mode observé. Cette note nous a permis de donner un bilan qualitatif simplifié et des pistes d'amélioration présentées dans le chapitre intermodalité

- En gare TER :

Gare de Castelnau d'E. :

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
HOP !	Arrêt est un peu loin de la gare (200 m) Pas d'Abri-voyageurs dans le sens vers Toulouse. Zone peu sécurisante pour traverser. Trottoir assez large pour cheminer à la gare depuis l'arrêt sur la D29	**2**
Car	Arrêt est un peu loin de la gare (200 m) Pas d'abri-voyageurs dans le sens vers Toulouse. Zone peu sécurisante pour traverser. Trottoir assez large pour cheminer à la gare depuis l'arrêt sur la D29	**2**
Voiture	Simple d'accès depuis la D29 Stationnement proche de la Gare Beaucoup de places (env. 200)	**3**
Vélo	Rangements vélo nombreux et sous abris Stationnement sur le quai de la gare. 11 racks pour y ranger son vélo ou autre. Pas de piste cyclable sur la rue reliant la RD à la gare.	**2**
Marche	Un trottoir large pour emmener à la gare depuis la D29 et vers le village	**3**

Tableau 5: Intermodalité à la gare TER de Castelnau d'E.

Gare de Montastruc-la-C. :

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
Car	Arrêt proche de la gare(355) Pas d'abri-voyageurs Zone peu sécurisante pour traverser. Trottoir réduit pour cheminer vers La Conseillère Fiche horaire du car plus conforme ?	**0**
Voiture	Simple d'accès depuis la RD888 Stationnement proche de la Gare Beaucoup de places (env. 150) Pas aménagé, vite plein	**2**
Vélo	Rangements vélo nombreux Pas d'abri Stationnement sur le quai de la gare. 6 racks pour y ranger son vélo ou autre. Pas de piste cyclable	**1**
Marche	Trottoir réduit pour cheminer vers le centre bourg	**2**

Tableau 6: Intermodalité à la gare TER de Montastruc-la-C.

- Aux arrêts HOP !

HOP ! 301 : Villemur-s/T. – Place St-Jean

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
Car	Arrêt identique au HOP! 301 Abri-voyageurs seulement dans un sens Zone sécurisante pour traverser Trottoir assez large pour cheminer	**2**
Voiture	Simple d'accès Stationnement proche de l'arrêt Beaucoup de places	**3**
Vélo	Pas de rangements vélo Pas de piste cyclable	**0**
Marche	Trottoir assez large pour cheminer	**3**

Tableau 7: Intermodalité au terminus du HOP!301

HOP ! 301 : Fronton - Mairie

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
Car	Arrêt identique au HOP! 301 Abri-voyageurs seulement dans un sens Zone sécurisante pour traverser Trottoir assez large pour cheminer	**2**
Voiture	Simple d'accès Stationnement proche de l'arrêt Beaucoup de places	**3**
Vélo	Pas de rangements vélo Pas de piste cyclable	**0**
Marche	Trottoir permettant de cheminer	**3**

Tableau 8: Intermodalité à l'arrêt Fronton - Mairie

HOP ! 302 : Grenade - Quai de la Garonne

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
Car	Arrêt identique au HOP! 302 Abri-voyageurs Zone moyennement sécurisante pour traverser Trottoir assez large pour cheminer mais pas entretenu	**3**
Voiture	Simple d'accès Stationnement proche de l'arrêt Beaucoup de places	**3**
Vélo	Rangements vélo sans abri Pas de piste cyclable	**1**
Marche	Trottoir assez large pour cheminer mais pas entretenu	**2**

Tableau 9: Intermodalité au terminus du HOP!302

HOP ! 302 : Castelnau d'E. - Eurocentre Nord

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
Car	Arrêt identique au HOP! 302 Abri-voyageurs dans les deux sens Zone moyennement sécurisante pour traverser Trottoir pour cheminer	**2**
Voiture	Pas de stationnement à proximité Simple d'accès	**0**
Vélo	Pas de stationnement vélo à proximité Pas de piste cyclable	**0**
Marche	Trottoir pour cheminer	**1**

Tableau 10: Intermodalité à l'arrêt Castelnau d'E. - Eurocentre Nord

HOP 304 : Mirepoix – Salle des Fêtes

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
Car	Arrêt identique au HOP! 304 Abri-voyageurs dans un sens Zone sécurisante pour traverser Trottoir pour cheminer	**3**
Voiture	Pas de stationnement à proximité Simple d'accès	**3**
Vélo	Pas de stationnement vélo à proximité Pas de piste cyclable	**0**
Marche	Trottoir pour cheminer	**3**

Tableau 11: Intermodalité au terminus du HOP!304

HOP 304 : Bessieres - Esplanade

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
Car	Arrêt identique au HOP! 304 Abri-voyageurs uniquement vers Mirepoix Zone sécurisante pour traverser Trottoir pour cheminer	**2**
Voiture	Stationnement à proximité Simple d'accès	**3**
Vélo	Stationnement vélo avec abri à proximité Pas de piste cyclable	**2**
Marche	Trottoir pour cheminer	**3**

Tableau 12: Intermodalité à l'arrêt Bessieres - Esplanade

- Aux arrêts de car conventionnels :

351 : Villemur-s/T. – Place St-Jean

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
Car	Arrêt identique au HOP!301 352 et 355 Abri-voyageurs seulement dans un seul sens Zone sécurisante pour traverser Trottoir assez large pour cheminer	**2**
Voiture	Simple d'accès Stationnement proche de l'arrêt Beaucoup de places	**3**
Vélo	Pas de rangements vélo Pas de piste cyclable	**0**
Marche	Trottoir assez large pour cheminer	**3**

Tableau 13: Intermodalité au terminus du car 351

351 : Fronton - Mairie

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
HOP !	Arrêt identique au HOP!301 Abri-voyageurs seulement dans un sens Zone sécurisante pour traverser Trottoir assez large pour cheminer	**2**
Voiture	Simple d'accès Stationnement proche de l'arrêt Beaucoup de places	**3**
Vélo	Pas de rangements vélo Pas de piste cyclable	**0**
Marche	Trottoir permettant de cheminer	**3**

Tableau 23: Intermodalité à l'arrêt Fronton - Mairie

362 : Lara - Les érables

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
Car	Arrêt identique au 372, 326 Abri-voyageurs Zone sécurisante pour traverser Trottoir assez large pour cheminer	**3**
Voiture	Simple d'accès Stationnement proche de l'arrêt Peu de places	**3**
Vélo	Pas de rangements vélo Pas de piste cyclable	**0**
Marche	Trottoir large permettant de cheminer	**3**

Tableau 14: Intermodalité au terminus du car 362

362 : Merville - Mairie

MODE	COMMENTAIRES	NOTE / 3
Car	Abri-voyageurs dans un sens Zone sécurisante pour traverser Trottoir assez large pour cheminer	**2**
Voiture	Simple d'accès Stationnement proche de l'arrêt Beaucoup de places	**3**
Vélo	Pas de rangements vélo Pas de piste cyclable	**0**
Marche	Trottoir large permettant de cheminer	**3**

Tableau 15: Intermodalité à l'arrêt Merville - Mairie

Coordination des grilles horaires :
D'après l'analyse du chapitre 3.4et de l'annexe VIII, la majorité des lignes TC sont radiales à destination de Toulouse. Il existe quelques lignes transversales desservant soit la gare TER (326), des établissements scolaires (375) ou bien un terminus de ligne HOP !. Hormis les lignes de car en interconnexion avec le TER (326 et HOP!302) ou en correspondance avec le HOP!302 (328), la plupart des lignes TC fonctionne sur son propre corridor entre les communes desservies et Toulouse.

Cette analyse portera sur La ligne HOP ! 302 (Grenade - Eurocentre - Toulouse) et la ligne 326 (Cadours - Grenade - Castelnau - SNCF). Elles sont toutes les deux en interconnexion avec le TER en gare de Castelnau d'E.
Nous analyserons également la ligne 328 (Le Burgaud - Saint-Cézert – Grenade) qui est en correspondance avec le HOP ! 302 (Grenade - Eurocentre – Toulouse) à son terminus Grenade – Quai de la Garonne.

Les horaires de passage théorique pour chacune des lignes nous permettent de mesurer le temps disponible à l'interconnexion et à la correspondance dans le cadre d'une liaison entre le SCoT et Toulouse dans le sens aller le matin et retour le soir.

Temps de correspondance en gare de Castelnau d'E. :
D'après Google map, le temps de marche à pied théorique entre la gare et l'arrêt du HOP ! 302 gare de Castelnau d'E. prend environ trois minutes pour effectuer 250 mètres. Cela suppose que le piéton marche à 5 km/h. Lorsque la durée de l'interconnexion bus / TER est égale ou inférieure à quatre minutes, nous avons choisi de reporter ce temps à l'horaire de passage du prochain TC.
Entre 5 et 15 minutes on considère que le temps d'attente est plutôt bon. Il permet à l'usager de

rejoindre plus ou moins sereinement la station de train ou l'arrêt de bus. Au delà de 15 minutes nous considérons ce temps trop long.

- *Horaires de passage en gare de Castelnau d'E. du HOP ! 302 à partir de Castelnau d'E. et Eurocentre :*

Ce sens de circulation concerne les voyageurs prenant le HOP ! 302 à partir de Castelnau d'E. Mairie et Eurocentre pour rejoindre la gare TER.

Vers Toulouse																	
Arrivée HOP ! 302				*07:10*		07:40		*08:10*		*08:40*		*09:10*					**Moyenne**
Départ de TER	06:14	06:45	06:54	*07:12*	07:23	07:45	07:54	*08:14*	08:22	*08:44*	08:54	*09:14*	09:23	09:53	10:44	11:33	
Délais					**00:13**	**00:05**	**00:14**		**00:12**		**00:14**		**00:13**				**00:11**
Depuis Toulouse																	
Arrivée TER	14:29	15:12	*16:03*	16:19	*17:02*	17:11	17:37	17:47	18:07	18:15	*18:36*	18:45	19:03	19:40	20:20	20:55	**Moyenne**
Départ HOP!302			*16:06*	16:36	*17:06*	17:36		18:06			*18:36*						
Délais			**00:33**	**00:17**	**00:34**	**00:25**	**00:29**	**00:19**	**00:29**	**00:21**							**00:25**

Pour un voyageur utilisant le HOP ! 302 à partir de Castelnau d'E. Mairie et Eurocentre pour rejoindre la gare TER afin de se rendre sur Toulouse pour son trajet aller, l'arrivée du HOP ! 302 induit des délais d'attente trop courts (inférieurs à 4 minutes). Cela peut obliger les voyageurs à utiliser le train suivant. En intégrant cette contrainte, les temps d'attente sont convenables (11 minutes en moyenne).
Pour le trajet retour depuis Toulouse, les temps d'attente entre le TER et le HOP ! 302 sont longs. EN moyenne le voyageur attend 25 minutes. Selon les horaires cette attente peut être réduite à 19 minutes ou rallongée à 34 minutes.

- *Horaires de passage en gare de Castelnau d'E. du HOP ! 302 à partir de Grenade et Ondes :*

Ce sens de circulation concerne les voyageurs prenant le HOP ! 302 à partir de Grenade ou Ondes pour rejoindre la gare TER.

Vers Toulouse																	
Arrivée HOP ! 302	06:06	06:36		07:06		07:36		08:06		08:36							**Moyenne**
Départ de TER	06:14	06:45	06:54	07:12	07:23	07:45	07:54	08:14	08:22	08:44	08:54	09:14	09:23	09:53	10:44	11:33	
Délais	**00:08**	**00:09**		**00:06**		**00:09**		**00:08**		**00:08**							**00:08**
depuis Toulouse																	
Arrivée TER	14:29	15:12	16:03	16:19	17:02	17:11	*17:37*	17:47	*18:07*	18:15	*18:36*	18:45	19:03	*19:40*	20:20	20:55	**Moyenne**
Départ HOP!302				16:40	17:10		*17:40*		*18:10*		*18:40*		19:10	*19:40*			
Délais				**00:21**	**00:08**	**00:29**	**00:33**	**00:23**	**00:33**	**00:25**	**00:34**	**00:25**	**00:07**				**00:23**

Pour un voyageur utilisant le HOP ! 302 à partir de Grenade ou Ondes pour rejoindre la gare TER afin de se rendre sur Toulouse pour son trajet aller, l'arrivée du HOP ! 302 induit des délais de d'attente sont convenables (8 minutes en moyenne). Ces délais sont régulier sur les 6 passages des bus.
Pour le trajet retour depuis Toulouse, les temps d'attente entre le TER et le HOP ! 302 sont plus longs. En moyenne le voyageur attend 22 minutes. Selon les horaires cette attente peut être réduite à 7 minutes ou rallongée à 34 minutes. Ces rallongements sont principalement dus à des délais d'interconnexion trop courts (inférieurs à 4 minutes). Cela peut obliger les voyageurs à utiliser le train suivant ce qui rallonge les délais d'attente.

- *Horaires de passage en gare de Castelnau d'E. de la ligne 326 :*

Cette ligne est en rabattement sur la gare. Les usagers voulant aller sur Toulouse viennent du

Vers Toulouse																		
Arrivée 326				06:58				08:05								12:35	**Moyenne**	
Départ de TER	06:14	06:45	06:54	07:12	07:23	07:45	07:54	08:14	08:22	08:44	08:54	09:14	09:23	09:53	10:44	11:33	12:45	
Délais				**00:14**				**00:09**								**00:10**	**00:11**	
depuis Toulouse																		
Arrivée TER	12:28	13:15	14:29	15:12	16:03	16:19	17:02	17:11	17:37	17:47	18:07	18:15	18:36	18:45	19:03	19:40	20:20	20:55	**Moyenne**
Départ 326	12:35								17:50					18:53				
Délais	**00:07**								**00:13**					**00:08**				**00:09**

même sens de circulation. De plus, l'arrivée de cette lige en gare se fait à proximité du parvis de la gare. Néanmoins, nous abaissons le seuil de 4 minutes à 2 minutes.
Pour un voyageur utilisant la ligne 326 pour rejoindre la gare TER afin de se rendre sur Toulouse pour son trajet aller, les délais de d'attente sont convenables (11 minutes en moyenne).
Pour le trajet retour depuis Toulouse, les temps d'attente sont légèrement plus courts (9 minutes en moyenne).

- *Horaires de passage à l'arrêt Grenade Quai de la Garonne de la ligne 328 :*

Cette ligne est en rabattement sur la gare. Les usagers voulant aller sur Toulouse viennent du même sens de circulation. De plus, l'arrivée de cette lige en gare se fait à proximité du parvis de la gare. Néanmoins, nous abaissons le seuil de 4 minutes à 2 minutes.

Vers Toulouse							
Arrivée 328		06:15	*07:00*		07:55		**Moyenne**
Départ HOP !302	06:00	06:30	*07:00*	07:30	08:00	08:30	
Délais		**00:15**	**00:30**		**00:05**		**00:16**
depuis Toulouse							
Arrivée HOP !302	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	**Moyenne**
Départ 328		17:25		18:30				
Délais		**00:05**		**00:10**				**00:07**

Pour un voyageur utilisant la ligne 328 pour rejoindre le HOP!302 afin de se rendre sur Toulouse pour son trajet aller, les délais sont variables. Cela est dû en partie par le fait que le bus de 7h00 ne permet pas une correspondance avec le HOP!302 (qui part à 7h00). Ces délais trop courts peuvent contraindre les voyageurs à utiliser le bus suivant et d'attendre 30 minutes. En intégrant cette contrainte, les temps d'attente sont plutôt convenables (16 minutes en moyenne) sur les trois passages des bus 5 à 30 minutes.
Pour le trajet retour depuis Toulouse, les temps d'attente entre le TER et le HOP ! 302 sont convenables (7 minutes en moyenne) sur les deux passages de l'après-midi.

Bilan :
La ligne HOP ! 302 est bien cadencée avec les TER à destination de Toulouse le matin. Que l'on vienne des communes en amont de l'arrêt Gare de Castelnau d'E. ou en aval, les temps d'attente sont tout à fait convenables.
Dans le sens retour, on observe des disparités dans le cadencement. Même s'il y a plus de TER que de HOP ! Au départ de l » gare de Castelnau d'E. l'après-midi peu d'horaires offre un temps d'attente inférieur à 15 minutes.
Pour la ligne 326 en gare de Castrelnau d'E. les temps d'attente sont tout à fait convenables. Nous remarquons un faible nombre de rotations.

Pour la correspondance entre la ligne 328 et le HOP!302 à Grenade – Quai de la Garonne, les temps d'attente sont plutôt convenables. Dans le sens retour le temps d'attente est plus faible que dans le sens aller le matin. Nous remarquons un faible nombre de rotations.

ANNEXE XII : Glossaire

AO : Autorités Organisatrices
Collectivité publique qui a pour mission de définir la politique de desserte et la politique tarifaire des transports selon la Loi d'Orientation de la Mobilité.

AO2 :Autorité Organisatrice de second rang
Lorsque une AO délègue l'organisation d'un service de transport public à une autre personne morale de droit public ou privé, dénommée autorité organisatrice de second rang, pour l'exploitation d'un transport à la demande.

AOM :Autorité Organisatrice de la Mobilité
Elle assure l'organisation du réseau de transport urbain sur son ressort territorial, anciennement périmètre de transport urbain (PTU).

Autosolisme : Action de circuler seul dans une automobile

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service, généralement un bus fonctionnant sur site propre avec une fréquence élevée.

CAGM : Communauté d'Agglomération du Grand Montauban

CdC HT : Communauté de Communes Hauts Tolosans

CdC GST&G : Communauté de Communes du Grand-Sud Tarn et Garonne

CdC SG : Communauté de communes Save et Garonne

CD : Conseil Départemental
Nouvelle appellation du Conseil général, assemblée élective qui administre le département.

CR :Conseil Régional
Assemblée élue qui gère les affaires dont la Région a la charge.

ExtraSCoT :
Renvoie à tout ce qui se passe à l'extérieur du SCoT, ou dont l'origine et la destination est à l'extérieur du SCoT.

EMD : Enquete Ménage Déplacements

GES : Gaz à Effet de Serre

HPM : Heure de Pointe Matin
Moment où la majorité des personnes actives se rendent à leur lieu de travail. Nous avons retenu la plage horaire entre 7h et 9h du matin.

HPS : Heure de Pointe du Soir
Moment où la majorité des personnes actives quittent leur lieu de travail. Nous avons retenu la plage horaire entre 17h et 19h du soir.

IntraSCoT :
Renvoie à tout ce qui se passe à l'intérieur du SCoT. Dans ce cas il comprend tout évènement ou fait dont l'origine et la destination est à l'intérieur du SCoT.

Intra communal :
Renvoie à tout ce qui se passe à l'intérieur de la commune. Dans ce cas il comprend tout évenement ou fait dont l'origine et la destination est à l'intérieur de la commune.

Inter communal :
Renvoie à tout échange entre deux communes.

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
Loi qui vise à organiser les services publics de transports en France. Elle a été promulguée le 24 décembre 2019.

O/D : Origine-Destination
Critère de définition d'un déplacement, ou l'action d'aller d'un endroit à un autre pour un motif précis. Il se déroule à partir d'une origine jusqu'à une destination, par un ou plusieurs modes de transport à l'aide desquels un certain trajet est réalisé.

Pendulaires :
Déplacement journalier de la population entre les lieux de domicile et les lieux de travail ou de scolarité.

Rabattement :
Action de rabattre quelque-chose vers un lieu de convergence.

RT : Ressort Territorial
Zone où le transport public est considéré comme urbain et sur lequel l'AOM a en charge l'organisation des transport collectifs

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale
Outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale.

TAD : Transport A la Demande

TC : Transports Collectifs
Ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes.

TCNU : Transport Collectif Non Urbain
Transport collectif organisé en dehors du ressort territorial d'une AOM

TER : Transport Express Régionaux
Désigne tous les trains de desserte régionale et locale exploités par la SNCF (sauf en Île-de-France, où le Transilien occupe la place du TER). Les trains TER des régions limitrophes atteignent toutefois l'Île-de-France et notamment Paris.

VP : Voiture Particulière
Véhicule de transport de personne comportant au minimum 4 roues et 9 places assises au maximum (siège du conducteur compris)

Cerema / Cerema Sud-Ouest – Rapport – Novembre 2018

Cerema Sud-Ouest
rue Pierre Ramond – CS 60013 – 33166 Saint-Médard-en-Jalles – Téléphone +33 (0)5 56 70 66 33 – www.cerema.fr
Siège social : Cité des mobilités – 25, avenue François Mitterrand – CS 92 803 – F-69674 Bron Cedex – Tél : +33 (0)4 72 14 30 30

Cerema Effi-sciences intègre le réseau des instituts Carnot