



TERRITOIRE À ÉNERGIE POSITIVE POUR LA
CRÉISSANCE VERTE
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Plan de mobilité rurale

DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE



SOMMAIRE

1 DÉMARCHE _____ p. 3

- 1 Contexte
- 2 Déroulement
- 3 Approche
- 4 Ressources

2 OFFRE ET DEMANDE DE MOBILITÉ_p. 10

- 1 Démographie
- 2 Déplacements domicile-travail
- 3 Réseau routier
- 4 Covoiturage
- 5 Réseau ferroviaire
- 6 Transports collectifs routiers
- 7 Vélo
- 8 Marche à pied
- 9 Démarches transversales
- 10 Synthèse de l'offre

3 BESOINS DE MOBILITÉ _____ p. 34

4 PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE _____ p. 36

- 1 Définitions
- 2 Témoignages et enseignements

5 ENJEUX IDENTIFIÉS _____ p. 42

- 1 Principe du « vote coloré »
- 2 Enjeux à hiérarchiser

6 SUITE _____ p. 45

7 ANNEXES _____ p. 46

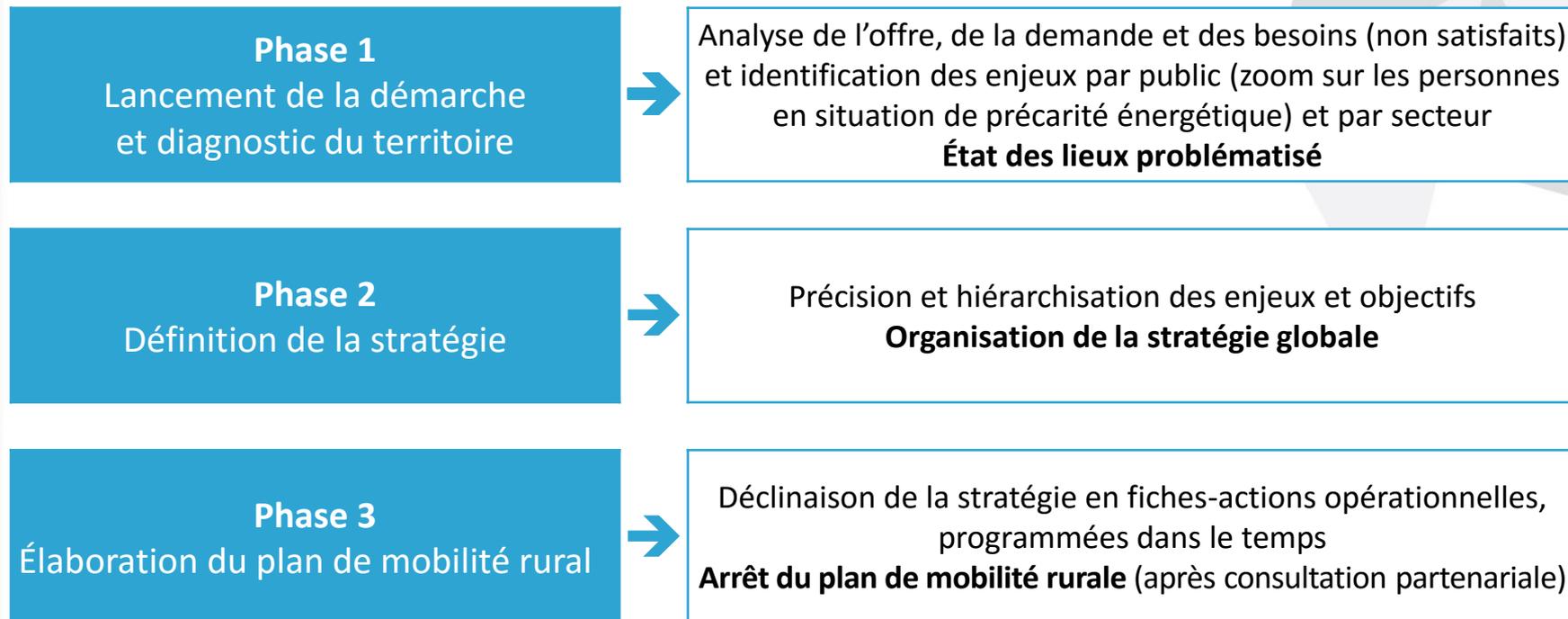
Compte tenu de l'étendue du territoire concerné et de la multiplicité de ses champs, ce diagnostic ne prétend pas à l'exhaustivité. Les informations qu'il apporte ont vocation à dresser un état des lieux synthétique de la mobilité à l'échelle du Sud Toulousain avec une **approche avant tout qualitative**.

- Le plan de mobilité rurale constitue un **outil de planification des déplacements dans les territoires ruraux**, créé par la loi du 15 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TEPCV).
- Ce dispositif répond à plusieurs constats relatifs aux déplacements dans les territoires ruraux :

Faiblesses	Forces
Des déplacements plus longs qu'ailleurs en distance mais pas en temps	De nombreux déplacements courts pour lesquels les modes actifs (vélo, marche à pied...) sont pertinents
Une part importante de déplacements en voiture	Un potentiel de développement des usages partagés de la voiture (covoiturage et autopartage)
Peu de déplacements en transports collectifs hors transports scolaires	De nouveaux services qui facilitent l'intermodalité, en particulier au sein des gares (rabattement en voiture, en vélo...)
Une immobilité plus forte qu'ailleurs surtout chez les personnes âgées ou en situation de précarité	Des pratiques de solidarité locale qui persistent

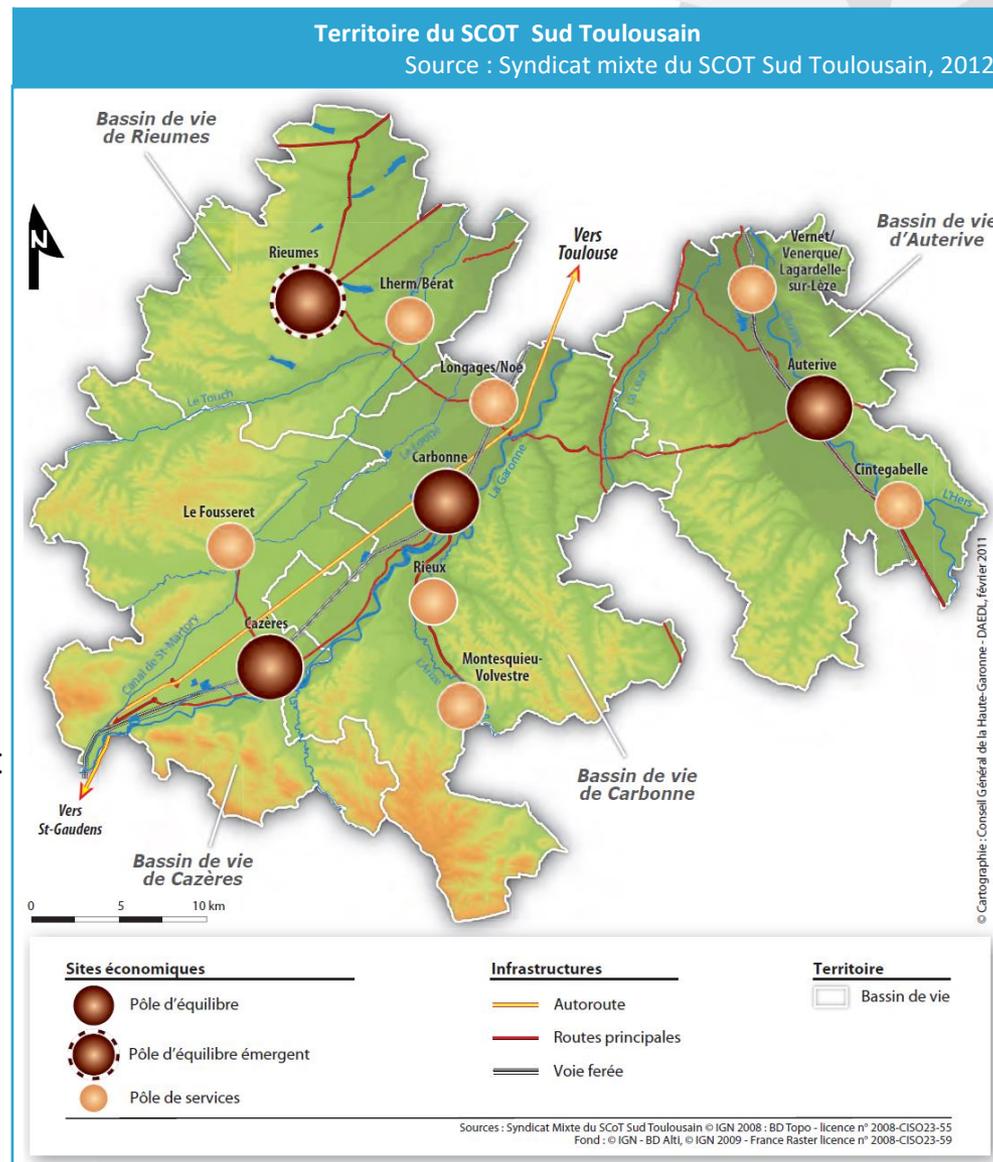
- Fort de ces constats, le plan de mobilité rurale entend répondre à des enjeux :
 - **Sociaux** (amélioration de l'accessibilité aux territoires et aux services, lutte contre l'exclusion...)
 - **Économiques** (développement de l'accessibilité à l'emploi, lutte contre la vulnérabilité énergétique...)
 - **Environnementaux** (diminution des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines...).

- L'élaboration du plan de mobilité rurale comporte **3 étapes** :



- L'objectif est de finaliser le plan de mobilité rurale pour la fin de l'année 2016 et de consulter les partenaires début 2017.

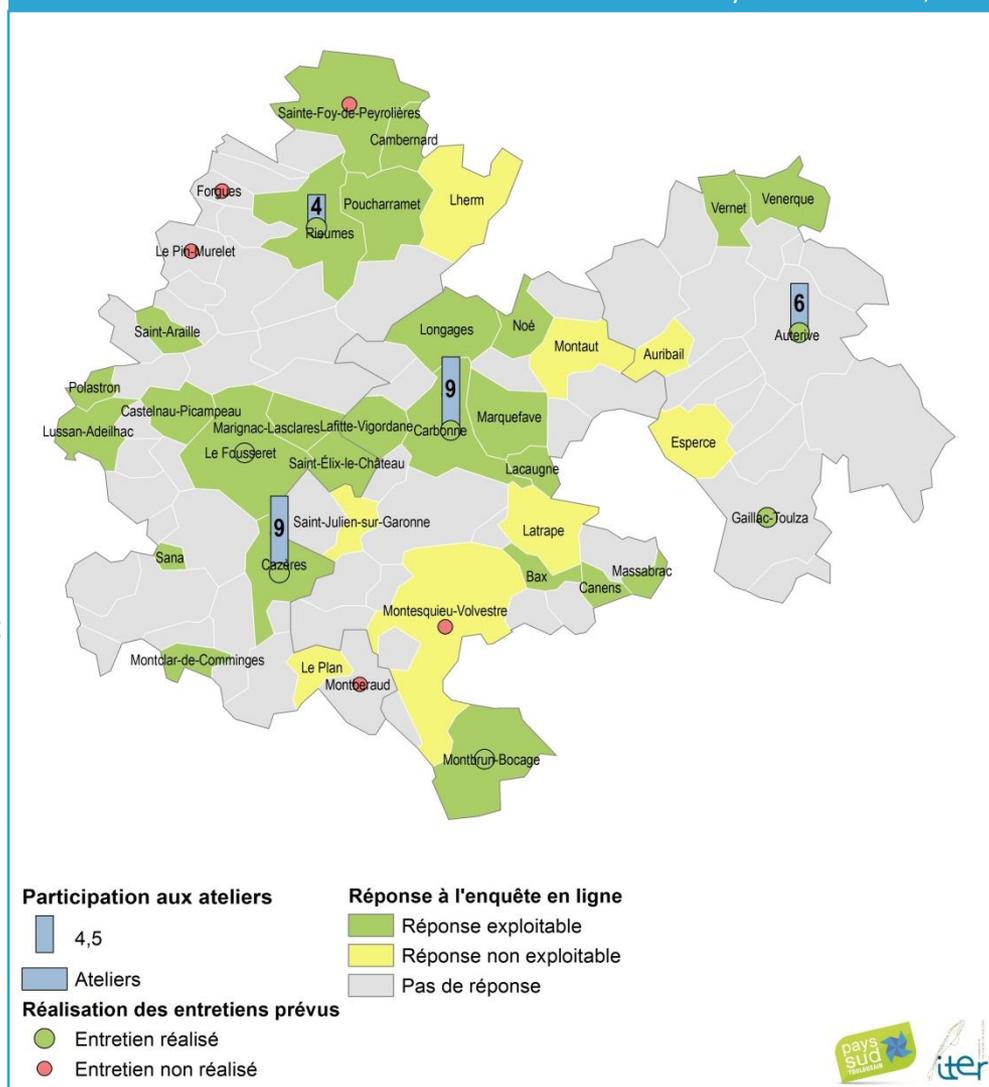
- L'élaboration du plan de mobilité rurale s'appuie sur le territoire du SCOT Sud Toulousain qui a identifié **4 bassins de vie organisés autour de 4 pôles d'équilibre** et de 7 pôles de services.
- Le plan de mobilité rurale prend en compte les **différentes échelles de déplacements** :
 - Déplacements entre le Pays Sud Toulousain et l'extérieur ;
 - Déplacements entre les bassins de vie et les polarités du Pays ;
 - Déplacements internes aux bassins de vie et aux polarités du Pays.



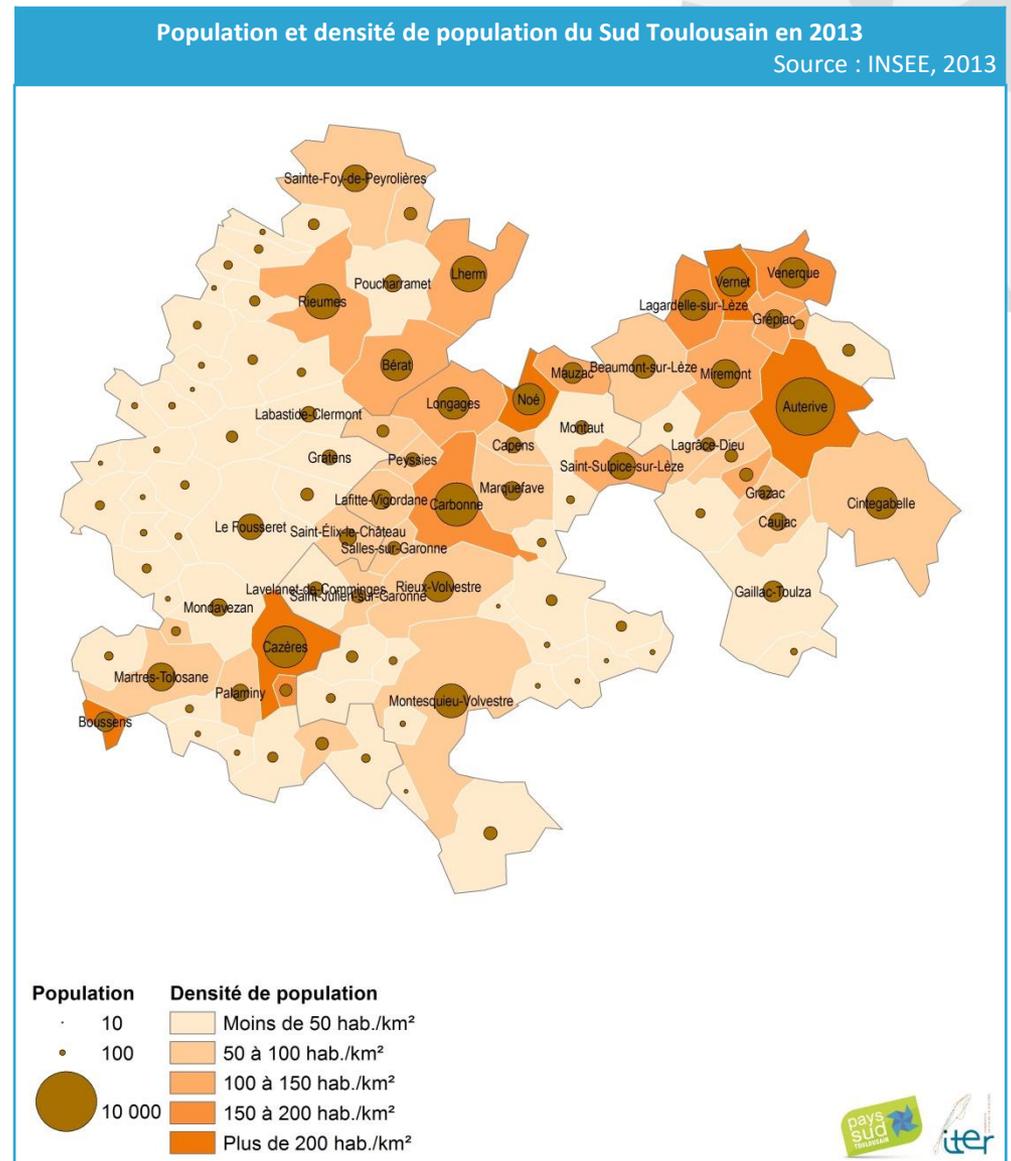
- L'élaboration du plan de mobilité rurale repose sur :
 - La **prise en compte des démarches existantes** : SCOT (schéma de cohérence territoriale) Sud Toulousain, PCET (plan climat-énergie territorial), étude « tiers-lieux », assises de la mobilité... ;
 - L'**analyse des données existantes** : statistiques de l'INSEE, éléments fournis par les autorités organisatrices... ;
 - Un **travail de concertation spécifique** :
 - Enquête en ligne auprès des 99 communes qui a recueilli 34 réponses dont 26 exploitables ;
 - Entretiens avec 7 communes (sur 12 prévues) représentatives de la diversité du Pays et d'autres partenaires locaux ;
 - Série de 8 ateliers territoriaux, soit 2 par bassin de vie qui ont rassemblés un total de 28 participants ;
 - Quelques rencontres avec des personnes confrontées à la précarité énergétique.

Concertation dans le cadre du plan de mobilité rurale du Sud Toulousain

Source : PETR Pays Sud Toulousain, 2016



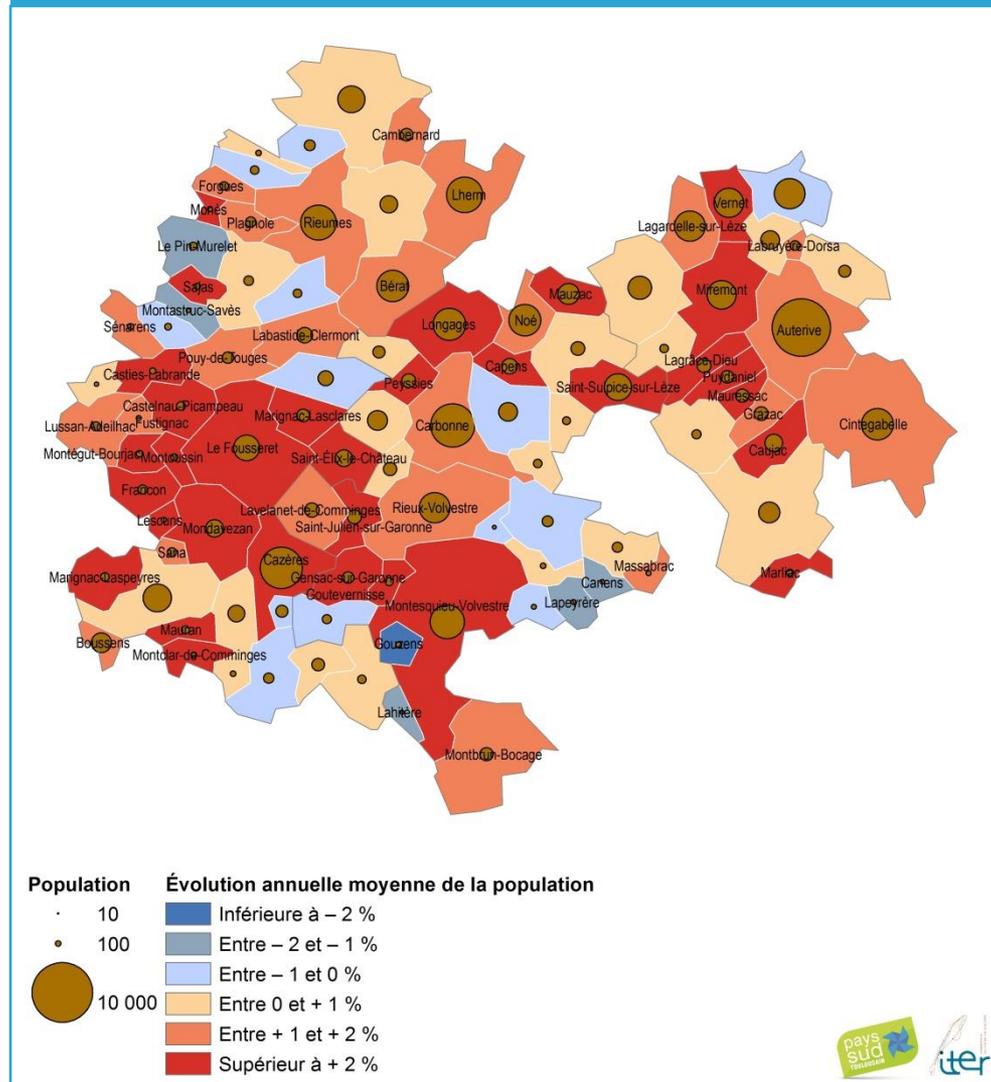
- Le Pays Sud Toulousain compte 92 600 habitants en 2013 répartis entre 99 communes de façon très hétérogène avec **¾ de la population (69 900 habitants) dans ¼ des communes** (26 communes de plus de 1 000 habitants), principalement au nord du territoire, au contact de l'agglomération toulousaine.
- La population est également relativement dispersée entre plusieurs polarités. Auterive, commune principale, accueille ainsi « seulement » 9 200 habitants (10 % de la population).



- Entre 2008 et 2013, le Pays Sud Toulousain a gagné 7 300 habitants, soit 1 200 par an environ, soit une **évolution annuelle moyenne de + 1,4 %**.
- Ce sont ainsi 4 communes sur 5 qui gagnent des habitants sur la période, principalement **du fait de l'arrivée de nouveaux habitants depuis l'extérieur** du territoire plutôt que par le solde naturel.
- Ce sont les communes situées à proximité d'Auterive et du Fousseret qui voient leur population croître le plus fortement tandis que celles qui en perdent le plus sont situées aux marges du territoire.

Population en 2013 et évolution de la population du Sud Toulousain depuis 2008

Source : INSEE, 2013



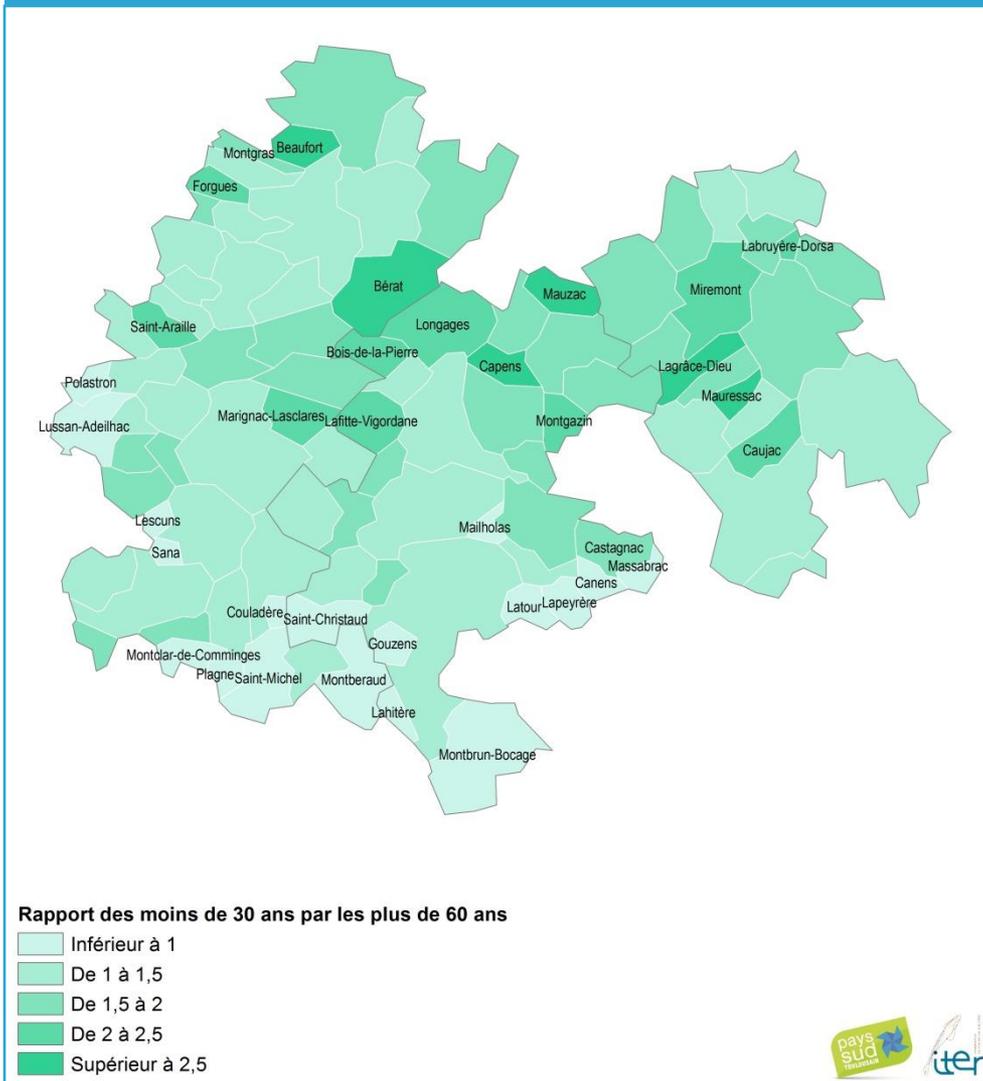
- Globalement, le Pays Sud Toulousain accueille une **population globalement équilibrée en matière de classes d'âges** avec :

- 34 % de personnes de moins de 30 ans (39 % à l'échelle du département) ;
- 43 % de personnes de 30 à 60 ans (40 % à l'échelle du département) ;
- 23 % de personnes de plus de 60 ans (21 % à l'échelle du département).

- Le territoire est cependant plus « jeune » dans sa partie nord, en particulier dans certaines petites et moyennes communes, tandis que les communes les plus aux marges sud du territoire tendent à être plus « âgées ».

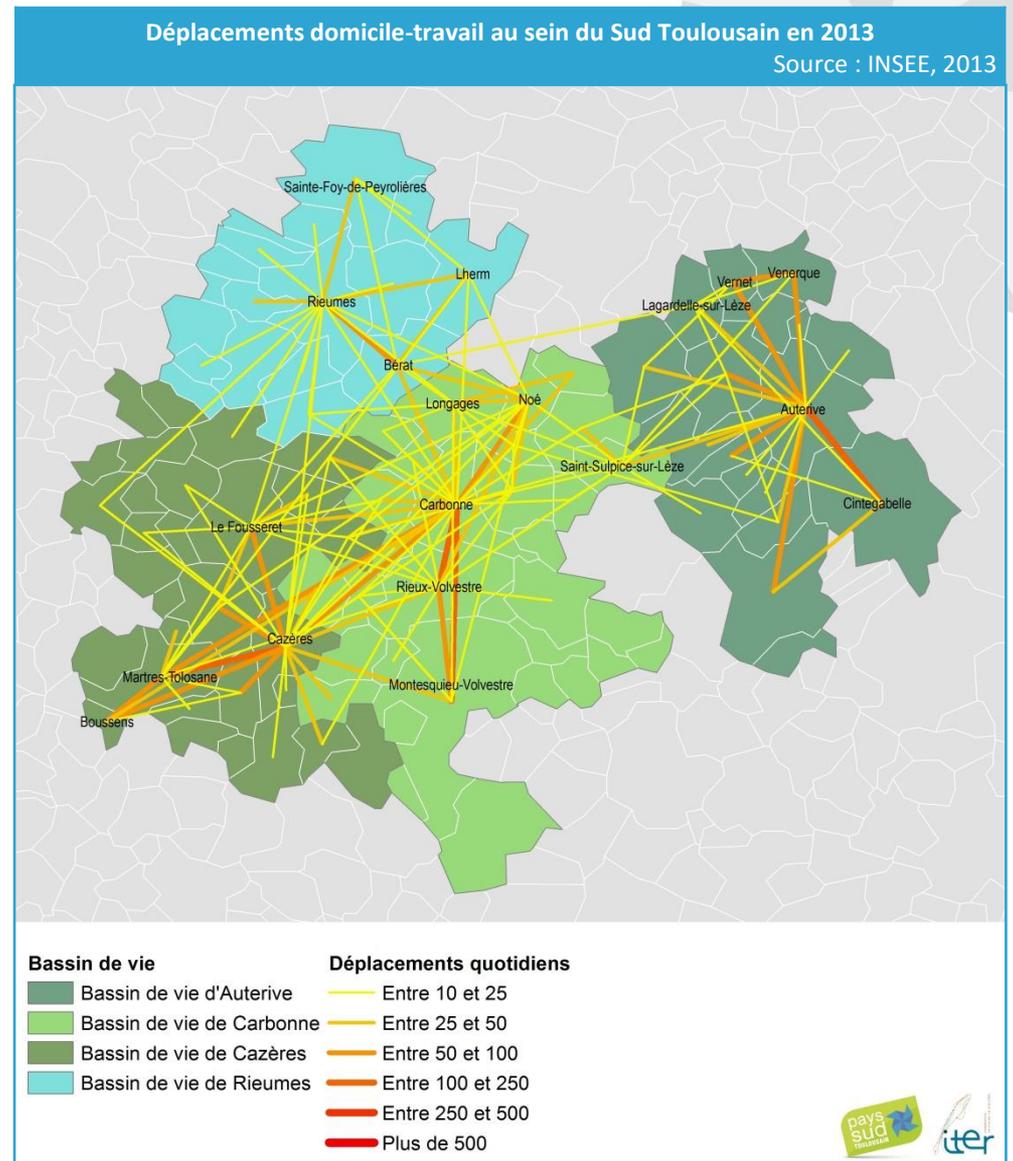
Rapport entre classes d'âges de population du Sud Toulousain en 2013

Source : INSEE, 2013



- La connaissance de l'ensemble des pratiques de déplacements nécessite des moyens importants pour réaliser une **enquête ménages-déplacements**. Une enquête de ce type a été réalisée en 2013 à l'échelle des 179 communes de la grande agglomération toulousaine dont 9 communes sont situées au sein du Pays Sud Toulousain. Les données qui en sont issues ne sont donc pas exploitables dans le cadre du plan de mobilité rurale et l'analyse des déplacements ne peut que se baser sur les données issues du recensement de l'INSEE concernant les **déplacements domicile-travail** en 2013.
- Ce sont **45 300 déplacements domicile-travail quotidiens** ayant pour origine ou destination une commune du Pays Sud Toulousain qui sont ainsi recensés. Parmi eux :
 - 9 900 (22 %) sont des déplacements internes aux communes ;
 - 6 400 (14 %) sont des déplacements entre les communes au sein du Pays Sud Toulousain ;
 - 23 000 (51 %) sont des déplacements du Pays Sud Toulousain vers l'extérieur ;
 - 6 000 (13 %) sont des déplacements de l'extérieur vers le Pays Sud Toulousain.
- Avec donc **seulement 1/3 de déplacements domicile-travail réalisés en interne**, le Pays Sud Toulousain apparaît fortement dépendant des échanges avec les territoires voisins.

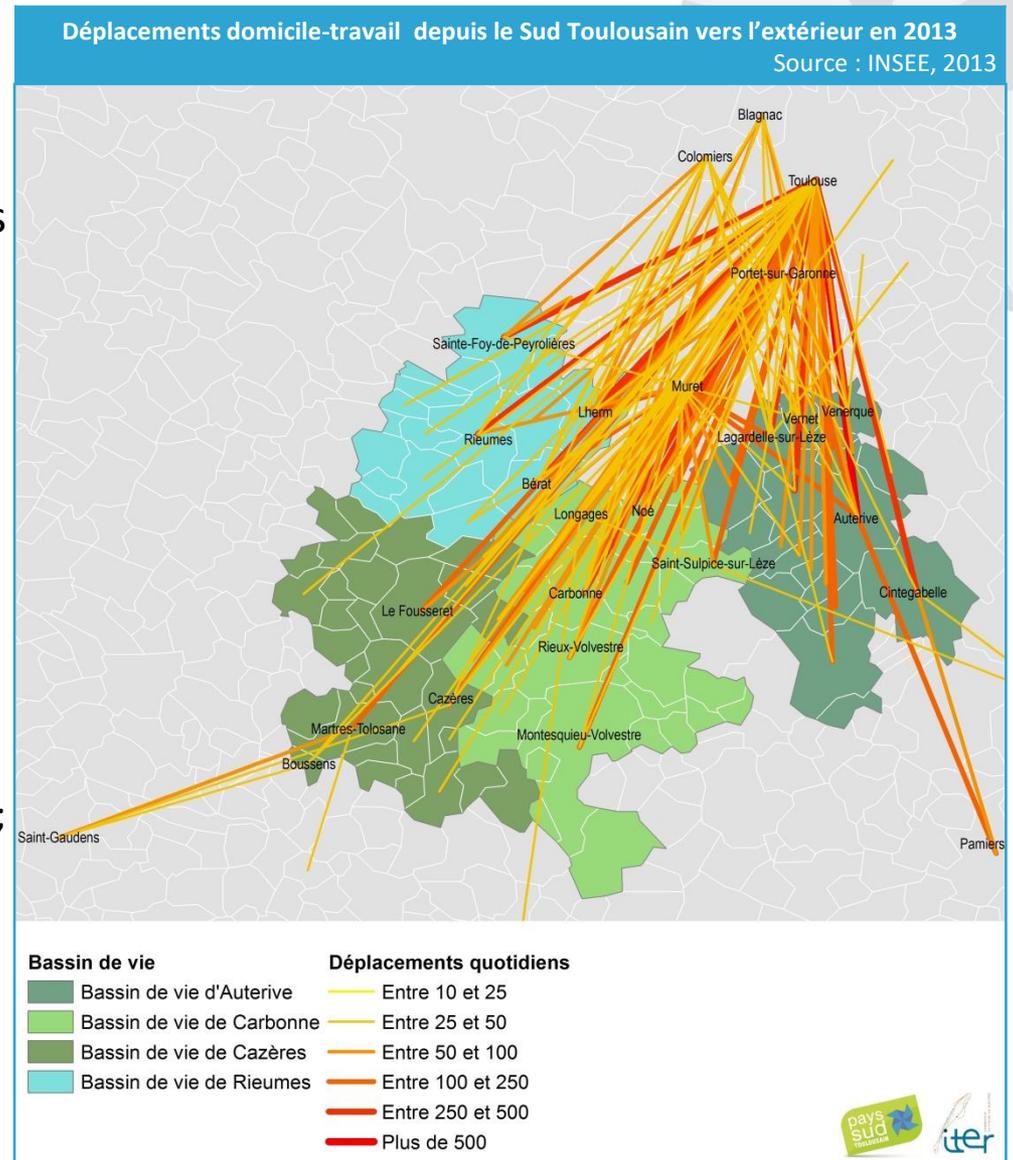
- La carte ci-contre visualise les déplacements domicile-travail entre les communes du Pays Sud Toulousain (seules les relations supérieures à 10 déplacements quotidiens sont affichées).
- Les **pôles d'équilibre et de services** identifiés dans le cadre du SCOT se retrouvent sur cette carte qui montre aussi la **pertinence du périmètre des bassins de vie**.
- Néanmoins, les **échanges entre bassins de vie** sont parfois significatifs, notamment entre ceux de Carbonne et de Cazères.



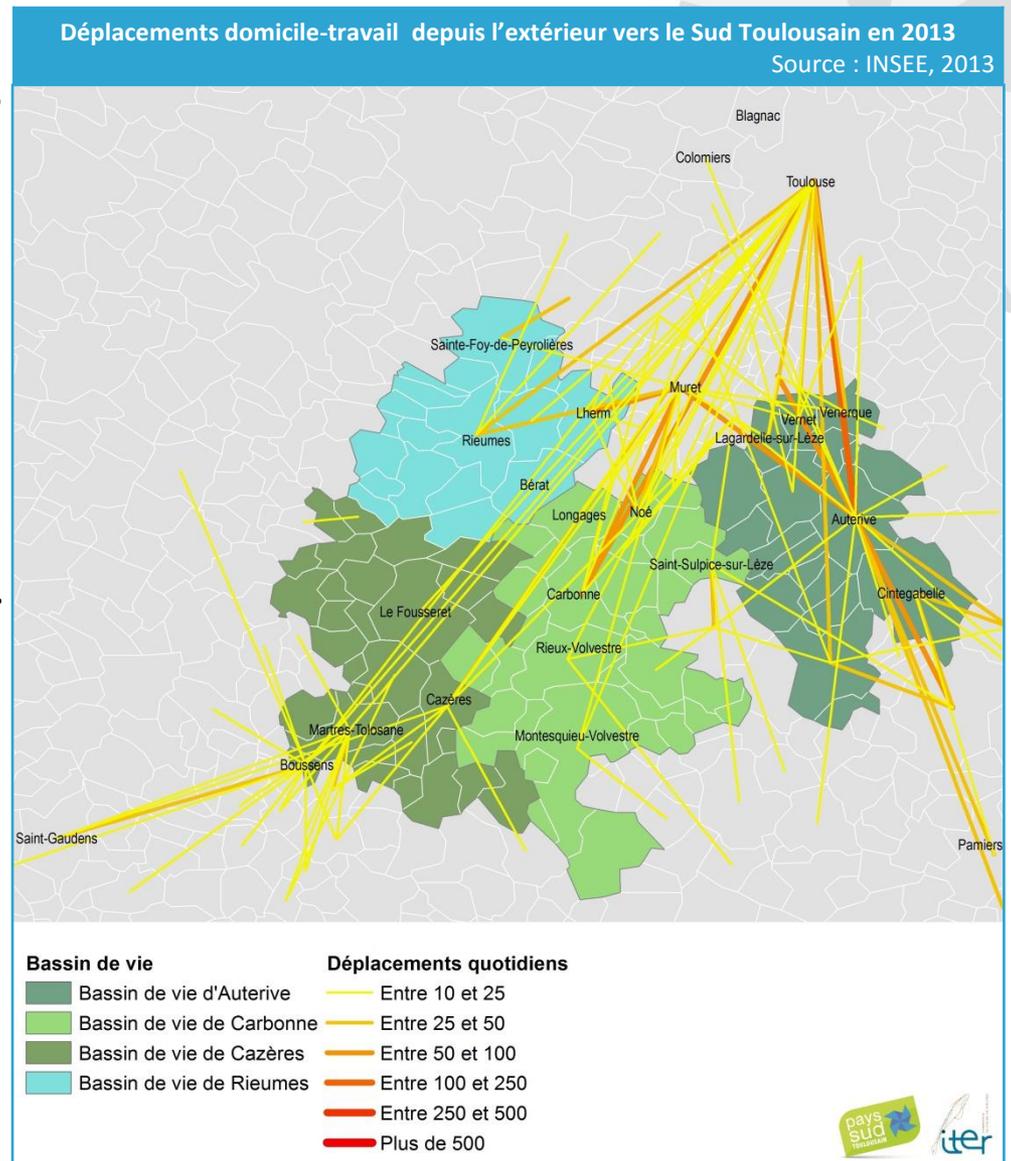
- La carte ci-contre visualise les déplacements domicile-travail depuis les communes du Pays Sud Toulousain vers l'extérieur (seules les relations supérieures à 25 déplacements quotidiens sont affichées).

- **Toulouse Métropole** capte à elle seule plus de la moitié des flux vers l'extérieur, avec 12 700 déplacements, suivie par :

- Le **Muretain**, avec 4 600 déplacements ;
- Le Sicoval, avec 900 déplacements ;
- Axe Sud (Frouzins), avec 900 déplacements ;
- Le Saint-Gaudinois, avec 400 déplacements ;
- Le Pays de Pamiers, avec 300 déplacements.

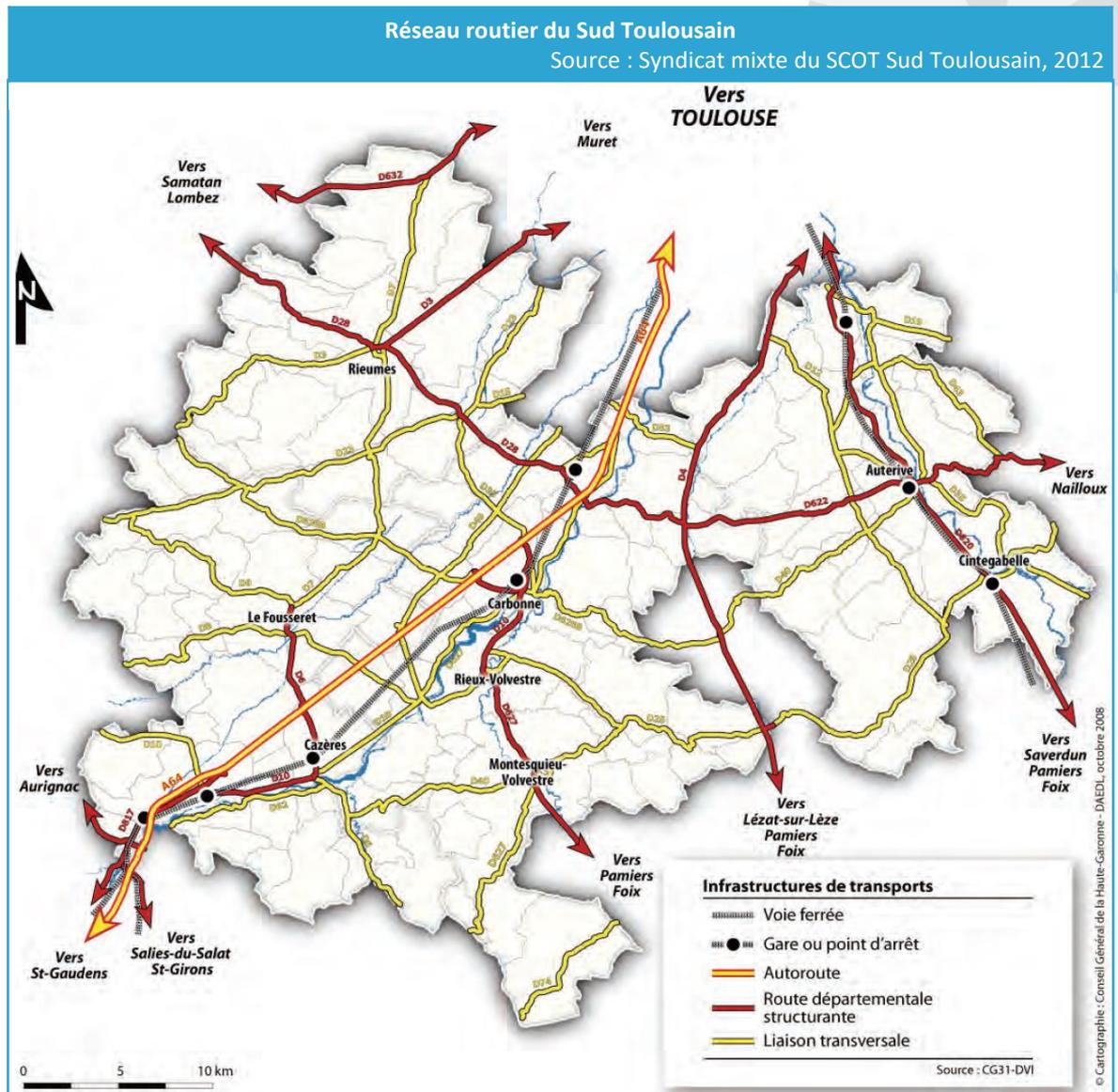


- La carte ci-contre visualise les déplacements domicile-travail depuis l'extérieur vers les communes du Pays Sud Toulousain (seules les relations supérieures à 10 déplacements quotidiens sont affichées).
- Les flux vers le Pays proviennent surtout du **Muretain**, avec 1 300 déplacements, ainsi que de **Toulouse Métropole**, avec 1 100 déplacements.
- Leurs principales destinations sont :
 - **Auterive**, avec 1 000 déplacements ;
 - Carbonne, avec 500 déplacements ;
 - BousSENS, avec 400 déplacements ;
 - Martres-Tolosane, avec 300 déplacements ;
 - Cazères, avec 300 déplacements.



- Le Pays Sud Toulousain est desservi par un **réseau routier relativement bien maillé** :

- Malgré des difficultés de circulation aux heures de pointe, les liaisons nord-sud sont plutôt performantes via l'autoroute A64 ou les routes départementales D4 et D820 ;
- Les liaisons transversales sont quant à elles de qualités inégales alors même qu'elles doivent parfois supporter une circulation dense.

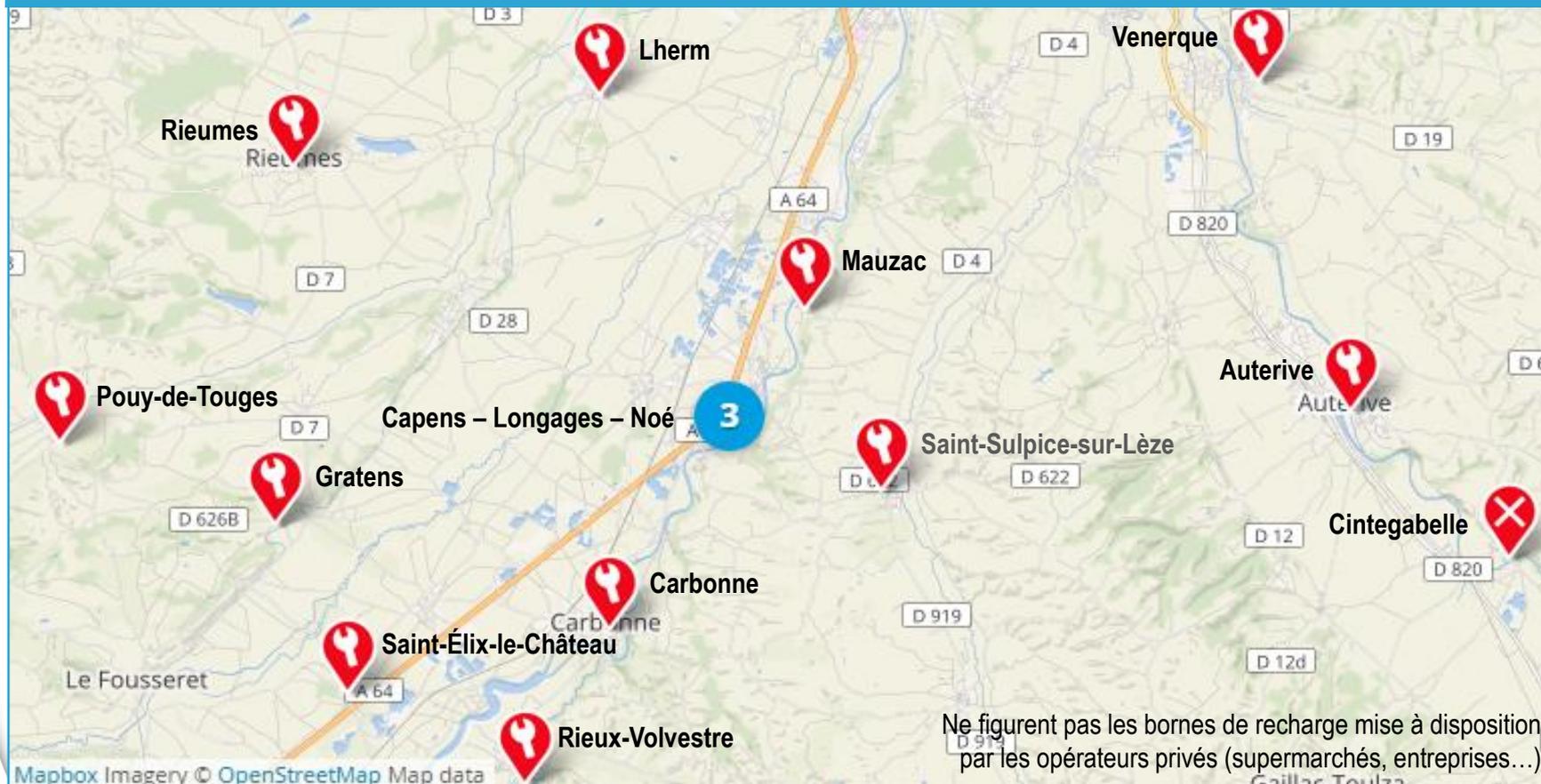


- À l'échelle des communes, l'**organisation de la circulation au sein des secteurs urbains** est une préoccupation importante, notamment pour les pôles d'équilibre et de services comme **Auterive, Carbonne, Cazères, Rieumes** ou **Venerque**. Ainsi, dans leurs centres-bourgs, souvent contraints mais qui accueillent une circulation parfois dense, ces communes élaborent des **projets de requalification** qui, en articulation avec un plan de circulation, associe différents aménagements (zones 30, zones bleues, espaces piétonniers...). L'objectif est de revitaliser les commerces et services et d'accueillir de nouveaux habitants dans les cœurs historiques de ces communes.
- Du point de vue du **stationnement**, il n'y aurait **pas de problèmes particuliers** en la matière au sein du Pays Sud Toulousain, y compris dans les polarités où l'offre est relativement importante. Seuls quelques **saturations ponctuelles** sont constatées pour certaines **aires de covoiturage** ou certains parcs de stationnement de **gares**.

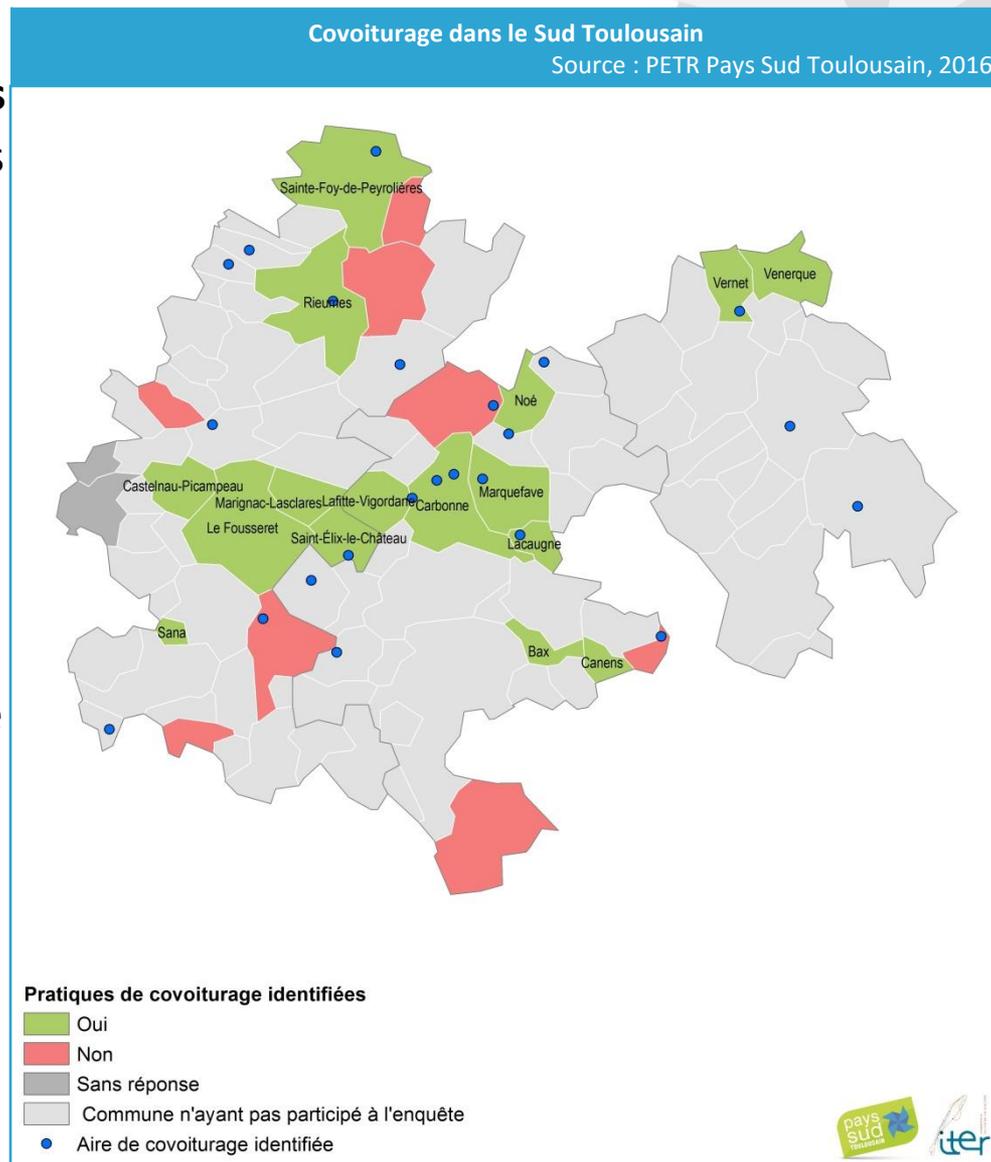
- Enfin, le syndicat départemental d'énergie de Haute-Garonne (SDEHG) déploie un réseau de **bornes de recharge pour véhicules électriques** dans **15 communes** du Pays Sud Toulousain.

Bornes de recharge pour véhicules électriques dans le Sud Toulousain

Source : CD31, 2016



- En matière de covoiturage, le territoire compte **une vingtaine d'aires, informelles ou identifiées comme telles**, surtout dans la vallée de la Garonne, où certaines des aires situées à proximité des échangeurs de l'A64 sont saturées. Leur aménagement (signalétique, marquage au sol...) est envisageable dans le cadre du programme Leader.
- Dans le cadre de l'enquête auprès des communes, **16 communes** ont signalé des **pratiques de covoiturage significatives, principalement pour le travail** (15), les loisirs (6) et les études (5). **Toulouse** et son agglomération est la destination la plus fréquemment citée.



- En matière de covoiturage, le Pays Sud Toulousain est également partenaire du **service de mise en relation de Tisséo**, qui permet ainsi au territoire de bénéficier de l'**accompagnement de Tisséo** dans ce domaine ainsi que d'être intégré au **dispositif de communication** en le relayant sur place.
- D'autres initiatives existent, comme avec l'**entreprise Morning** qui met à disposition de ses salariés **6 voitures pour covoiturer** sur leurs trajets domicile-travail entre l'agglomération toulousaine et le site de Saint-Élix-le-Château.
- Par ailleurs, **quelques pratiques d'autostop** sont identifiées, notamment dans les communes les plus au sud du territoire, au contact de l'Ariège, mais cela reste assez marginal et beaucoup de freins persistent sur cette pratique.



Roulez collectif

UN SERVICE TISSÉO

covoiturage.tisseo.fr

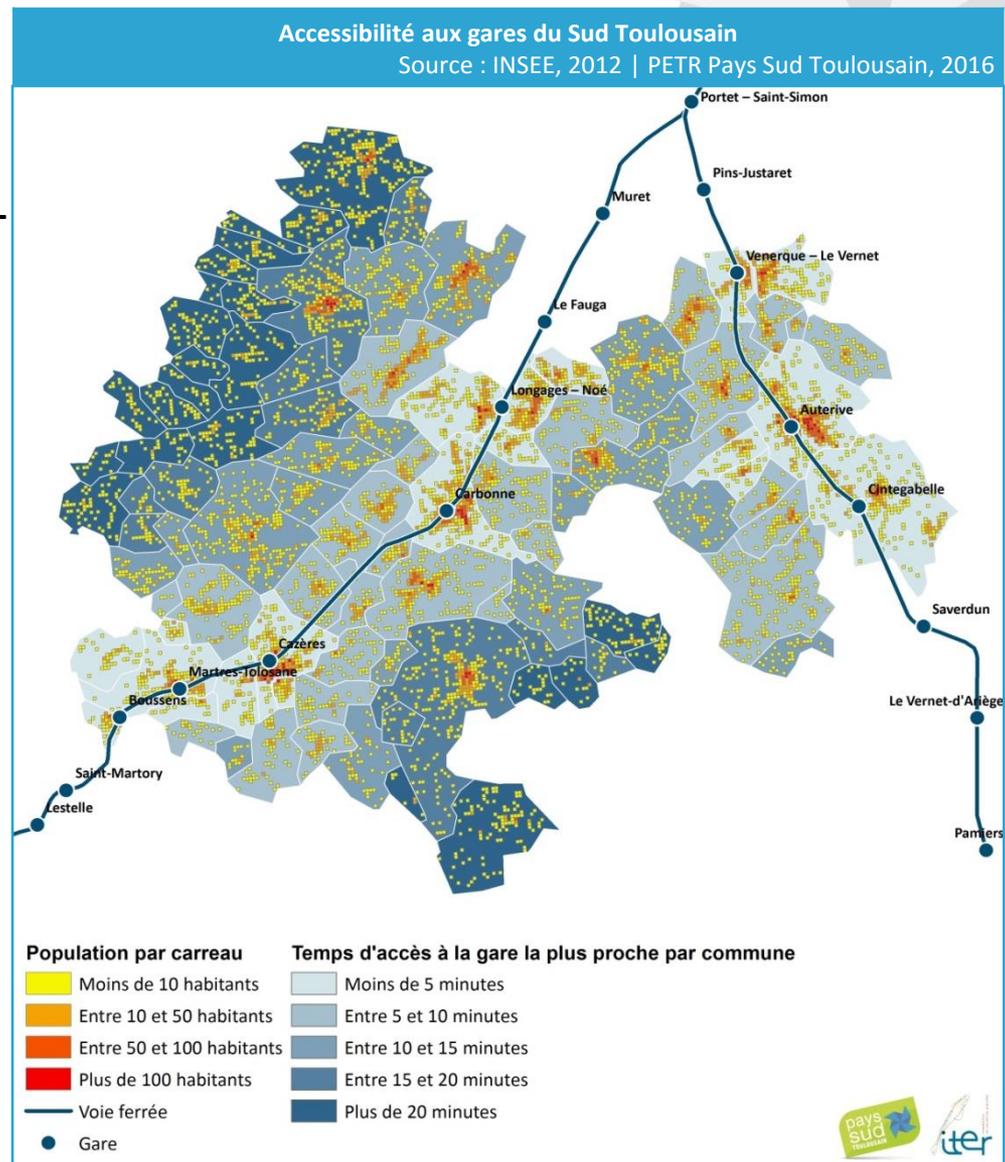
tisseo.fr

En partenariat avec

PAYS DU SUD TOULOUSAIN

tisséo
C'est tout moi

- Le Pays Sud Toulousain est desservi par 2 lignes ferroviaires du réseau *TER Midi-Pyrénées* :
 - **Ligne Toulouse — Foix — Latour-de-Carol — Enveitg**, à voie unique, qui dessert 3 gares sur le territoire (Venerque – Le Vernet, Auterive et Cintegabelle) ;
 - **Ligne Toulouse — Tarbes — Pau**, à double voie, qui dessert 5 gares sur le territoire (Longages – Noé, Carbonne, Cazères, Martres-Tolosane et Boussons).
- Suivant les vallées de l'Ariège et de la Garonne, ces 2 lignes desservent les secteurs parmi les plus peuplés avec 41 000 habitants (44 % de la population) à moins de 5 minutes d'une gare et 64 500 (70 %) à moins de 10 minutes.

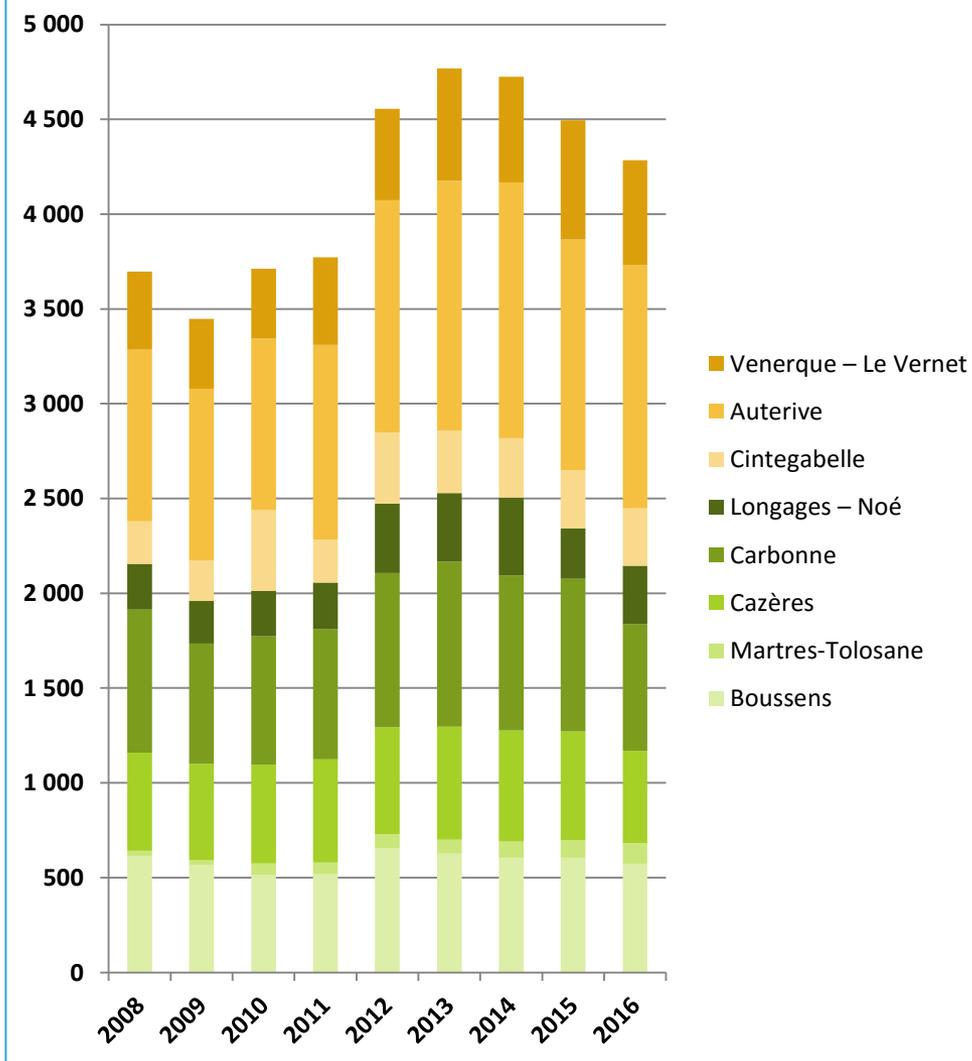


- En JOB (jour ouvrable de base), la desserte de vallée de l'Ariège est plus performante que celle de la vallée de la Garonne :
 - **22 allers-retours pour les gares de la ligne Toulouse — Foix — Latour-de-Carol — Enveitg** (à l'exception de celle de Venerque – Le Vernet, desservie à raison de 16,5 allers-retours), avec des horaires cadencés qui offrent, en heure de pointe, une fréquence d'une demi-heure environ dans les 2 sens ;
 - **10,5 à 11,5 allers-retours pour les gares de la ligne Toulouse — Tarbes — Pau** (à l'exception de celle de Boussens, desservie à raison de 16 allers-retours), avec une fréquence très variable selon l'heure et le sens qui descend jusqu'à 20 minutes.
- La **gare de Muret**, qui offre le même nombre de trains que celle de Boussens, est également attractive pour le territoire, tandis que la gare de Pins-Justaret, desservie de la même manière que celle de Venerque – Le Vernet, l'est moins.
- Les différentes gares disposent de parcs de stationnement pour voitures (qui absorbent aujourd'hui les demandes) voire d'abris à vélos.

- L'accroissement conséquent de l'offre ces dernières années (de 202 trains en 2008 à 235 en 2016, soit + **16 %**) a permis de faire progresser la fréquentation (de 3 700 montées-descentes en JOB en 2008 à 4 300 en 2016, soit + **16 %**).
- Depuis 2014 néanmoins, la tendance est à la **baisse de la fréquentation, en particulier sur l'axe de la vallée de la Garonne** (hormis pour la gare de Martres-Tolosane).
- Les **problèmes de régularité** liés à la réalisation de travaux ou à des difficultés d'exploitation peuvent expliquer cette baisse récente.

Fréquentation en JOB des gares du Sud Toulousain

Source : CR Occitanie, 2016



Réseau Arc-en-ciel dans le Sud Toulousain

Source : CD31, 2016



- Le réseau *Arc-en-ciel* récemment restructuré dessert le Pays Sud Toulousain via :
 - **10 lignes interurbaines**, dont 9 sont à destination de Toulouse :
 - Ligne 5 (Rieumes — Fontenilles — Toulouse), offrant 6 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 18 (Mazères — Auterive — Toulouse), offrant 3 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 19 (Saverdun — Miremont — Toulouse), offrant 4 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 58 (Saint-Ybars — Saint-Sulpice-sur-Lèze — Toulouse), offrant 5 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 59 (Montesquieu-Volvestre — Carbonne — Noé — Muret — Toulouse), offrant 4 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 61 (Le Fousseret — Longages — Noé — Muret — Toulouse), offrant 7 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 63 (Rieumes — Lamasquère — Plaisance-du-Touch — Toulouse), offrant 4 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 64 (Rieumes — Bérat — Muret — Toulouse), offrant 4,5 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 79 (Mauran — Cazères — Saint-Gaudens), offrant 2 allers-retours quotidiens en JOB ;
 - Ligne 80 (Cazères — Noé — Muret — Toulouse), offrant 2 allers-retours en JOB ;
 - **5 navettes de rabattement vers les gares** :
 - Ligne 41 (Fonsorbes — Saint-Lys — Muret), offrant 4 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 45 (Auterive — Lagardelle-sur-Lèze — Muret), offrant 6 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 599 (Montesquieu-Volvestre — Carbonne), offrant 4,5 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 609 (Le Fousseret — Gratens — Carbonne), offrant 4 allers-retours en JOB ;
 - Ligne 649 (Pouy-de-Touges — Rieumes — Muret), offrant 3,5 allers-retours en JOB.
- Le réseau *TER Midi-Pyrénées* comporte également une ligne routière entre la gare de Longages — Noé et Saint-Sulpice-sur-Lèze qui offre 5,5 allers-retours en JOB.



- **Majoritairement orientés vers Toulouse**, les transports collectifs routiers visent aussi à desservir les pôles d'équilibre et de services depuis les communes proches. En revanche, les lignes permettent **peu de liaisons entre les polarités** au sein du territoire.
- De plus, **seulement la moitié des communes** sont desservies par les transports collectifs routiers (49 sur 99), dont 4 ne le sont que par les navettes de rabattement vers les gares.
- Du fait d'une offre limitée, d'itinéraires parfois complexes et de temps de parcours peu compétitifs face à la voiture, ces **lignes** sont globalement **peu attractives** en dehors des personnes « captives ». Cependant, les **restructurations opérées ces dernières années** tendent à améliorer la situation comme avec la **ligne 5**, liaison directe vers le pôle d'échanges des Arènes à Toulouse, ou les **navettes de rabattement vers les gares**.
- Les dernières données de fréquentation à disposition, datant de 2011, ne nous permettent pas d'analyser le réseau *Arc-en-ciel* actuel qui a évolué depuis cette date. Sur la période 2008-2011 cependant, la tendance était à la hausse globale de la fréquentation sur la plupart des lignes interurbaines, tandis que les navettes de rabattement vers les gares perdaient des usagers.

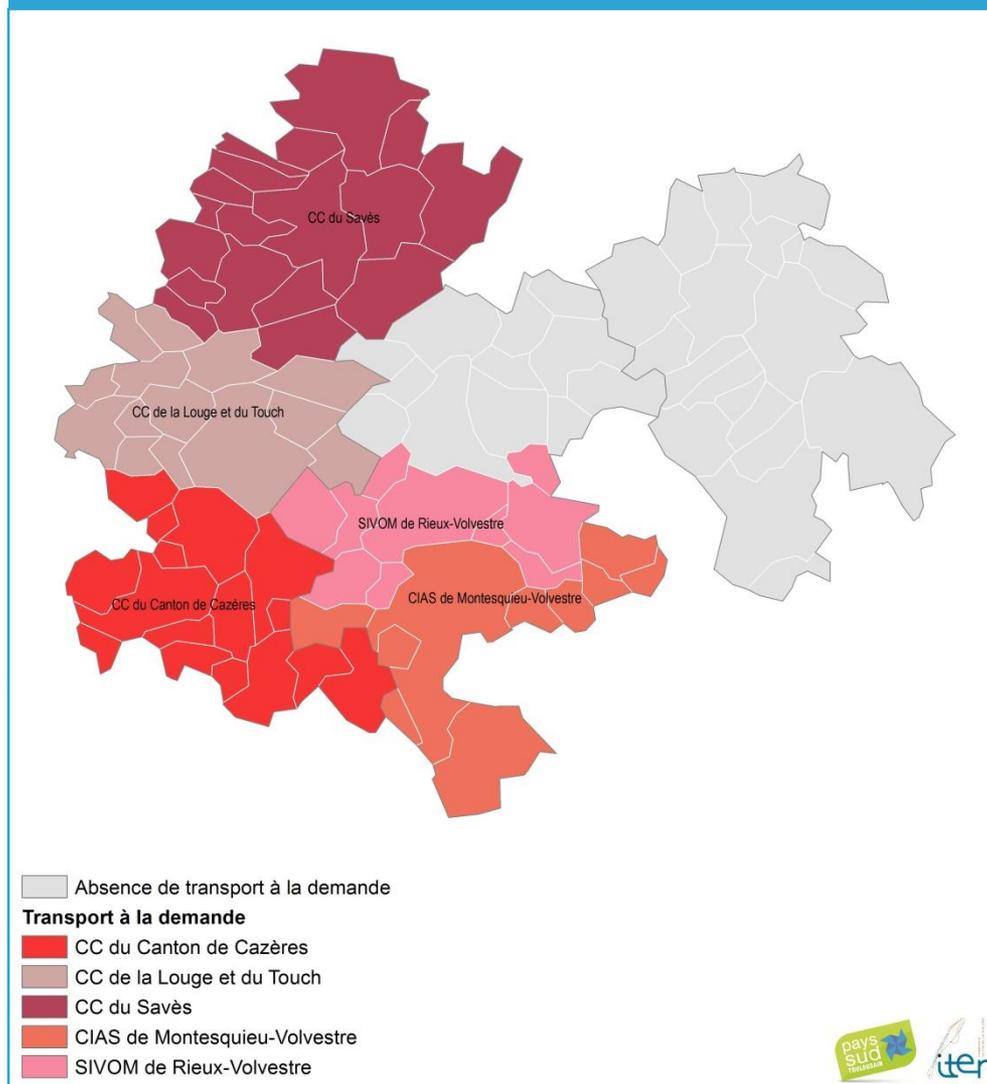
- D'autres services de transports collectifs routiers desservent le territoire :
 - **Transports spécifiques « foires et marchés »** du Département (notamment la ligne 13 reliant Mauvaisin à Auterive le vendredi via Cintegabelle, Gaillac-Toulza et Caujac) ;
 - **Transports à caractère social** géré par certaines communes, réservés à certaines catégories d'habitants (conditions d'âges, de ressources...) ;
 - **Transports scolaires** gérés par le Département et les communes ou intercommunalités ;
 - **Transports privés**, effectués pour le compte d'entreprises du Pays Sud Toulousain (comme DSI entre la gare de Muret et la zone industrielle de Naudon à Carbonne) ou extérieures (comme Airbus, qui organise 2 liaisons vers Auterive et Carbonne), à destination de leur personnel, ainsi que par des associations ou structures qui accueillent jeunes, personnes âgées ou handicapées, pour leurs propres besoins ;
- Par ailleurs, plusieurs des pôles d'équilibre envisagent la mise en place de véritables **navettes communales** (Auterive, Carbonne, Cazères) effectuant un circuit dans les quartiers péricentraux à destination du centre-ville et d'équipements structurants, notamment les gares, souvent assez excentrées. **Auterive** a ainsi expérimenté en octobre 2016 la mise à disposition d'une navette à l'arrivée des trains à la gare.

- Le Pays Sud Toulousain compte **5 services de transport à la demande (TAD)** :

- Secteur de Cazères (mis en place par la Communauté de Communes du Canton de Cazères) ;
- Secteur du Fousseret (mis en place par la Communauté de Communes de la Louge et du Touch) ;
- Secteur de Montesquieu-Volvestre (mis en place par le centre intercommunal d'action sociale de Montesquieu-Volvestre) ;
- Secteur de Rieumes (mis en place par la Communauté de Communes du Savès) ;
- Secteur de Rieux-Volvestre (mis en place par le syndicat intercommunal à vocation multiple de Rieux-Volvestre).

Transports à la demande du Sud Toulousain

Source : CD31, 2016



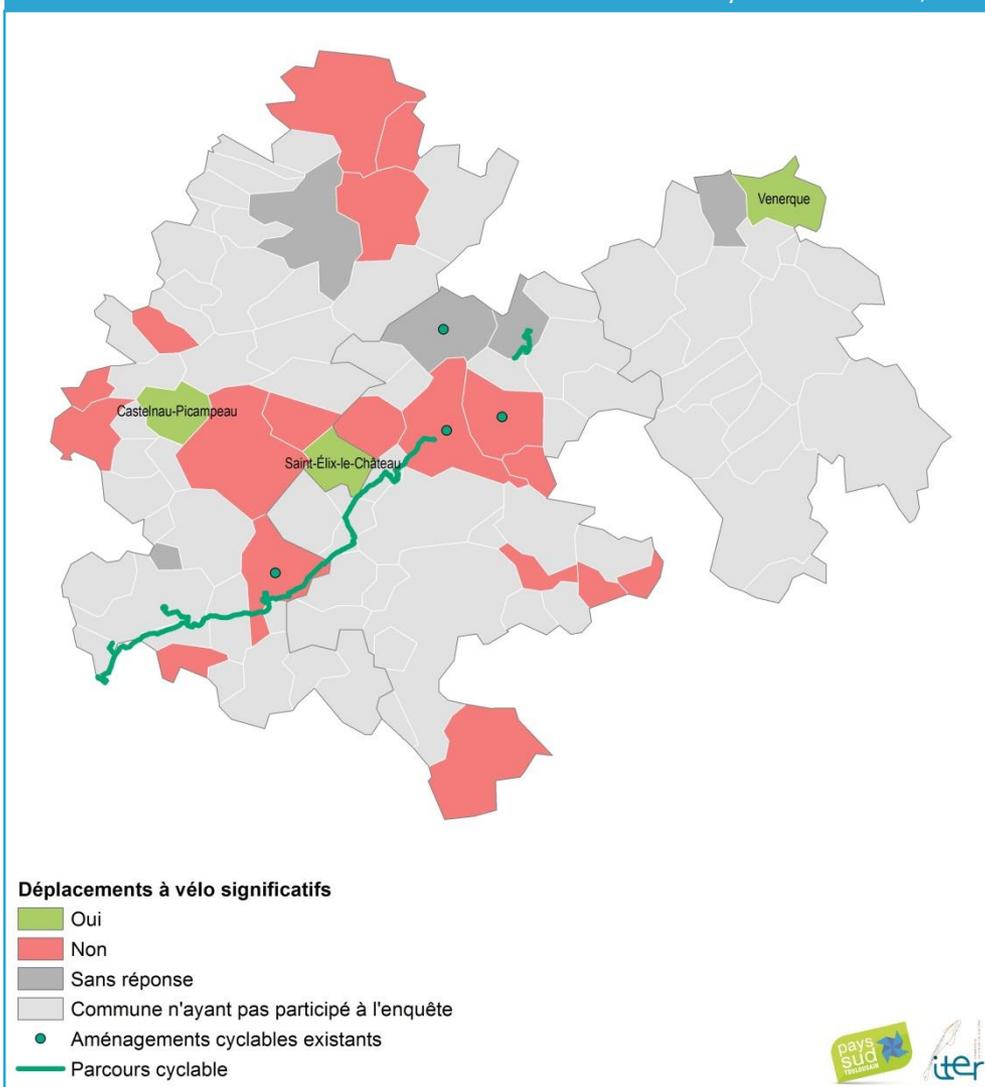
- Ce sont ainsi les $\frac{2}{3}$ des communes (68 sur 99) qui sont desservies par un service de TAD.
- Ces services de TAD entendent proposer une **solution de déplacements complémentaire aux transports collectifs réguliers**, notamment dans le but de faciliter les déplacements locaux, à destination des pôles d'équilibre et de services. Ils sont organisés en délégation de compétence du Département et adoptent quelques règles communes (tarification à **2 € le trajet**, support de communication uniforme...).
- Chacun de ces services propose en général une desserte hebdomadaire vers le ou les pôles du secteur, le jour de marché. Seul le **TAD de la Communauté de Communes du Canton de Cazères** fonctionne **3 jours par semaine**, vers les différents pôles du secteur (Boussens, Cazères et Martres-Tolosane).
- Ainsi, ces services sont surtout utilisés **par des personnes âgées vers les différents marchés du territoire**, voire pour se rendre à des consultations médicales.
- Le TAD du réseau *TAMtam* fonctionnant sur le Muretain est bien connu des habitants qui apprécie sa fréquence.



- En matière de déplacements à vélo, peu d'aménagements existent au sein du Pays Sud Toulousain, hormis un **parcours cyclable reliant BousSENS à Carbonne** via Cazères, une **liaison entre Carbonne et Montesquieu-Volvestre** et quelques aménagements à l'échelle des communes, notamment à Carbonne (à Cazères, la « Via Garona » complètera prochainement ce parcours). Ces informations restent partielles et un recensement complet des aménagements aurait été nécessaire pour tous les identifier).
- Via l'enquête, **3 communes** ont signalé **des déplacements à vélo significatifs**, pour les études et la vie quotidienne.

Déplacements à vélo dans le Sud Toulousain

Source : PETR Pays Sud Toulousain, 2016

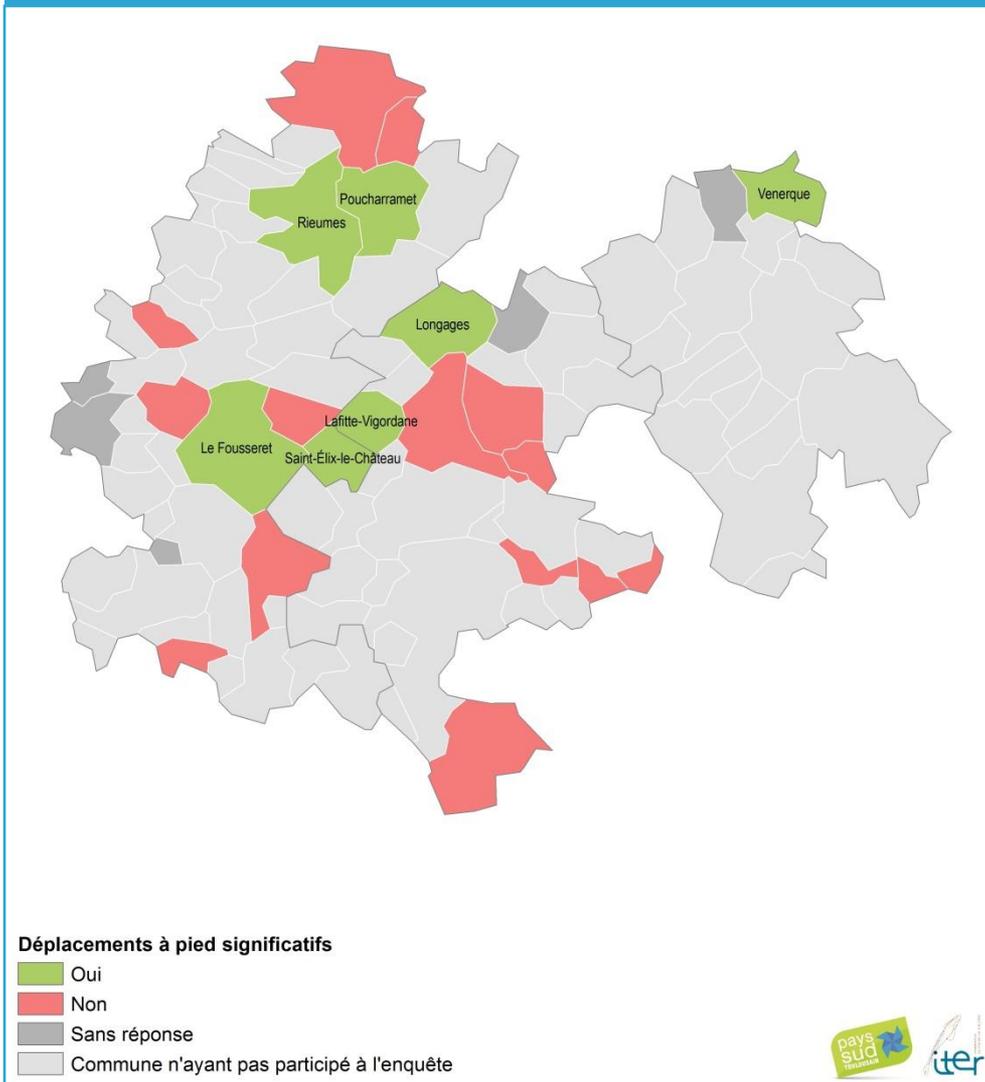


- Les freins au développement des déplacements à vélo restent ainsi nombreux :
 - **Manque d'aménagements cyclables** dédiés et sécurisés ;
 - **Dangerosité des liaisons** structurantes où la circulation est dense et rapide ;
 - **Diffusion spatiale** de l'habitat, de l'emploi et des services qui allonge les distances à parcourir ;
 - **Topographie** contraignante.
- Néanmoins, plusieurs démarches locales ont été initiées en faveur des déplacements à vélo :
 - Des **schémas directeurs cyclables locaux** ont été élaborés en 2012 par le Conseil Départemental en partenariat avec le PETR autour des gares du territoire et à Rieumes et ont donné lieu pour la plupart à des aménagements aujourd'hui opérationnels qui ont bénéficié d'aides financières ;
 - **Carbonne** et **Saint-Élix-le-Château** ont lancé l'élaboration d'un schéma des modes de déplacements doux, tandis que **Venerque** les intègre dans le cadre de l'élaboration de son plan de circulation ;
 - La plupart des communes enquêtées ou rencontrées déclarent prendre en compte les besoins d'aménagements cyclables dans le cadre de projets spécifiques ou à l'occasion des travaux de voirie qu'elles réalisent, en particulier autour des gares et des établissements scolaires ;
 - Une **démarche de vélobus** a été signalée à Carbonne ; mis en place par l'association Vélo 107, celui-ci concerne ponctuellement une vingtaine d'enfants ;
 - L'association Véloterive organise des **ateliers de réparation de vélos** à Auterive, notamment auprès des jeunes.
 - La commune de Montbrun-Bocage envisage d'acquérir une **flotte de vélos à assistance électriques** (VAE) qu'elle proposera en test aux habitants pour une somme modique.

- En matière de déplacements à pied, les aménagements sont très variables d'une commune à l'autre mais la diffusion de l'habitat qui caractérise le territoire contraint assez fortement le potentiel de la marche à pied en dehors des bourgs-centres.
- Dans le cadre de l'enquête, **7 communes** ont signalé des **déplacements à pied significatifs**, pour la vie quotidienne et les études.

Déplacements à pied dans le Sud Toulousain

Source : PETR Pays Sud Toulousain, 2016



- Les freins au développement des déplacements à pied sont similaires à ceux qui concernent le vélo :
 - **Manque d'aménagements piétons** dédiés et sécurisés ;
 - **Diffusion spatiale** de l'habitat, de l'emploi et des services qui allonge les distances à parcourir.
- Plusieurs démarches locales ont été initiées en faveur des déplacements à pied :
 - **Carbonne** et **Saint-Élix-le-Château** ont lancé l'élaboration d'un schéma des modes de déplacements doux ;
 - Souvent en lien avec les projets d'aménagements cyclables, plusieurs communes enquêtées ou rencontrées déclarent prendre en compte les besoins d'aménagements piétons dans le cadre de projets spécifiques ou à l'occasion des travaux de voirie qu'elles réalisent : création de trottoirs, sécurisation des centres-bourgs (plateaux traversants, passages piétons...), en particulier autour des gares et des établissements scolaires ;
 - Des **démarches de pédibus** ont été signalées dans 3 communes (Lherm, Sainte-Foy-de-Peyrolières et Rieumes) mais celles-ci sont peu actives.

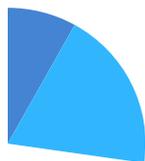
- En parallèle des différents modes et pratiques de déplacements, des **démarches transversales** animent également le Pays Sud Toulousain :
 - Un **plan de déplacements interentreprises** (PDIE) a été lancé il y a quelques années sur les zones d'activités Activestre et de Naudon mais la démarche s'est essouffée depuis ;
 - Depuis quelques années, le Pays Sud Toulousain entend également développer un **réseau de tiers-lieux** via le réseau Relais d'Entreprises dont le siège est à Rieux-Volvestre et qui accueille également un tiers-lieu (un autre espace existe à Auterive, près de la médiathèque, un à Vernet, porté par un opérateur privé, et 2 autres à proximité du Pays, à Lézat-sur-Lèze et Samatan) ; d'autres implantations sont en projet dans les différentes polarités du territoire, là où le potentiel a été identifié dans le cadre de l'étude d'implantation de tiers-lieux portée par le PETR actuellement en cours ;
 - En vue de maintenir des services publics en milieu rural et donc de réduire les besoins de déplacements vers l'extérieur, une première **maison de service au public** (MSAP) est en projet au Fousseret ; ce projet, porté par la Poste, associera dans un premier temps la CAF et Pôle Emploi via une borne permettant de réaliser des opérations auprès de ces 2 services publics.

OFFRE ET DEMANDE DE MOBILITÉ | Synthèse de l'offre

- Le recensement des offres de mobilité des 99 communes fait apparaître :
 - Une **desserte en transports collectifs inégale** :



8 communes
desservies
directement
par le train



+ 19 communes
desservies par une
liaison en rabattement
vers une gare



+ 22 communes
desservies par une
liaison interurbaine



+ 43 communes
desservies par un
service de TAD



7 communes
non desservies par les
transports collectifs

27 communes

reliées à une gare, sans voiture

49 communes

desservies quotidiennement par les transports collectifs

- Plusieurs **infrastructures et services visant à une utilisation plus soutenable de la voiture** :

14 communes

disposant d'une borne de recharge
pour véhicules électriques

au moins **20** communes

disposant d'une aire de covoiturage



BESOINS DE MOBILITÉ

- L'approche des besoins de mobilité face aux services existants (offre) et aux pratiques actuelles (demande) est issue du **travail de concertation** mené dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité rurale du Pays Sud Toulousain : enquête en ligne, entretiens avec les communes, ateliers territoriaux, rencontres avec des personnes confrontées à la précarité énergétique.
- Ainsi, de ces différents temps, ressortent plusieurs besoins de mobilité pouvant être synthétisés par mode de déplacements et qui concernent, pour certains d'entre eux, un public précis :
 - Transports collectifs :
 - Besoin de **communication sur l'offre d'autocars et le TAD** ;
 - Besoin d'**amélioration de la ponctualité et de la régularité des trains** et d'un **meilleur cadencement entre Toulouse et Bousens** ainsi qu'à la gare de Venerque – Le Vernet ;
 - Besoin d'**amélioration de l'accès aux gares**, notamment via des navettes, du TAD ou des aménagements cyclables ;
 - Besoin d'**accroissement de l'offre d'autocars**, en hiérarchisant davantage le réseau desservant le Pays (via une ligne « Hop ! » par exemple) ;
 - Besoin d'**extension et d'amplification du TAD** pour en faire une vraie solution complémentaire, notamment en matière d'accès aux bourgs depuis les écarts (en particulier pour les personnes âgées et/ou sans moyen de locomotion) ;
 - Besoin de **développement des liaisons transversales au sein du Pays et de l'accès à Muret**, pôle de services essentiel au Pays et porte d'entrée vers Toulouse ;



- Covoiturage :
 - Besoin de **sensibilisation au covoiturage** ;
 - Besoin d'**accroissement de l'offre en aires de covoiturage** par extension des aires existantes et/ou création de nouvelles aires là où le potentiel existe (principalement pour les actifs) ;
 - Besoin de rendre le **covoiturage plus dynamique**, plus souple (via de l'autostop organisé par exemple) ;
- Modes de déplacements doux :
 - Besoin de **sécurisation des déplacements à vélo et du stationnement des vélos**, notamment au sein des gares ;
 - Besoin de **continuités cyclables** au sein des bourgs, entre les bourgs et leurs écarts, ainsi que sur les principaux axes reliant les différentes polarités du Pays ;
 - Besoin d'un **service de mise à disposition de vélos** (en particulier pour les personnes en insertion) ;
 - Besoin d'un **accompagnement à la pratique et à l'entretien des vélos** (en particulier pour les jeunes ou les personnes en insertion) ;
 - Besoin d'un **accompagnement financier des petites communes** pour la réalisation d'aménagements cyclables et piétonniers ;
- Autres solutions :
 - Besoin d'**amélioration de la desserte en réseau Internet à haut débit** des communes les plus enclavées pour faciliter le télétravail et les démarches dématérialisées ;
 - Besoin d'un **ambassadeur de la mobilité** à l'échelle du Pays pour coordonner les actions en matière de déplacements, communiquer sur les solutions existantes et diminuer les freins à la mobilité ;
 - Besoin d'un **service de prêt de véhicules voire d'accompagnement à l'entretien de véhicules** (surtout pour les personnes en insertion) ;
 - Besoin d'**accroissement de la cohérence entre politiques d'aménagement et solutions de déplacements**.

- La loi n° 90-449 du 31 mai 1990 visant à la mise en œuvre du droit au logement définit ainsi la précarité énergétique : « est en situation de précarité énergétique [...] une personne qui éprouve dans son logement des **difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires** en raison de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'habitat. »
- La précarité énergétique s'apprécie à partir d'un **taux d'effort énergétique** (TEE) qui s'applique au logement et à la mobilité. Dans les 2 cas, le seuil retenu pour caractériser la précarité énergétique est fixé à **10 % du revenu disponible consacré aux dépenses énergétiques** du logement ou pour la mobilité quotidienne.
- La précarité énergétique touche aussi à la notion de **mobilité inclusive**. Alors que la mobilité est un facteur-clé d'insertion sociale et de développement économique, en France, 20 % des personnes en âge de travailler rencontrent des difficultés de mobilité d'après le **Laboratoire de la Mobilité inclusive** (www.mobiliteinclusive.com) qui a mené 3 études permettant de fournir des données et des analyses objectives sur le sujet.

- Les **jeunes en insertion** sont confrontés à une situation de blocage du fait de la difficulté à trouver un emploi sur un territoire isolé : démarchage actif difficile, absence de permis et/ou de véhicule pour un nouvel emploi...
- Des dispositifs locaux existent, comme l'**aide au permis de conduire** (www.ml31.org) qui permet d'accompagner un groupe de jeunes dans l'accès au permis de conduire (obtention du code et 25 heures de conduite payés). Cette aide, portée par un partenariat entre la **Mission locale de la Haute-Garonne** et la **Communauté de Communes du Savès** vise à aider les 16-25 ans à entrer dans la vie active.



/// Aides au financement du permis de conduire

La Mission Locale Haute-Garonne aide des jeunes en difficulté d'insertion et d'origine modeste à passer leur permis de conduire, afin de leur permettre d'acquérir de l'autonomie pour faciliter l'accès à l'emploi ou à une formation qualifiante.

Elle cible prioritairement les jeunes

- inscrits dans le CIVIS, âgés de 18 ans ou plus
- ayant un projet professionnel validé
- ayant une maîtrise de la langue française à l'oral et une connaissance minimum de la lecture
- en mesure de se déplacer à l'auto-école pendant toute la durée de la formation

Sous certaines conditions, et selon des dispositifs, la Mission Locale peut apporter une contribution financière. Le complément est à la charge du jeune.

/// Le permis à 1 euro par jour avec caution du fonds de cohésion sociale

Cette possibilité concerne :

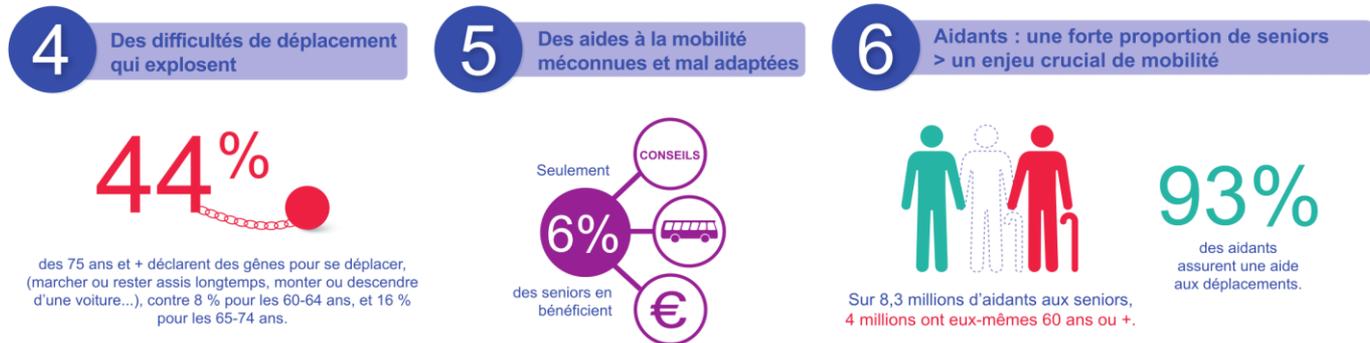
- les jeunes âgés de 16 à 25 ans ;
- n'ayant jamais été inscrits en auto-école ;
- n'ayant pas la possibilité de financer un permis classique et exclus du dispositif général « Permis à 1€ par jour » (pas de ressources suffisantes, ni de garant) ;
- solvables à court terme, c'est à dire disposant d'un minimum de ressources pour rembourser un prêt à raison de 30 € par mois pendant «x» mois :
 - *jeunes en CDI à temps partiel,*
 - *jeunes en CDD ou intérimaires,*
 - *jeunes en insertion professionnelle, avec des périodes de travail plus ou moins longues ou en contrats aidés,*
 - *jeunes en alternance,*
 - *jeunes en formation professionnelle.*

Si vous êtes dans cette situation, vous avez la possibilité de demander un prêt à un organisme bancaire agréé pour le financement du permis grâce à une attestation de suivi de la Mission Locale, avec la caution du Fonds de Cohésion Sociale.

Les 6 réseaux bancaires agréés sont : la Caisse d'Épargne, le Crédit Mutuel, la BNP Paribas, le Crédit Coopératif, Laser Cofinoga et la Banque de la Réunion.

4 500 auto-écoles sur 9 000 au total sont agréées pour mettre en œuvre le dispositif.

- Les **personnes âgées** sont fortement touchées par l'immobilité et encore plus lorsqu'elles sont domiciliées dans des logements isolés.



- Des dispositifs existent, mais ils sont méconnus et peu utilisés, comme :
 - **Sortir Plus**, prestation proposée par les caisses de retraites complémentaires AGIRC-ARRCO afin de faciliter la sortie des personnes âgées de leur domicile, permettre de maintenir le lien social le plus longtemps possible, y compris après 80 ans, sous forme de distribution de chèques emplois-services universels (CESU) ;
 - La **carte de circulation et les bons gratuits du Syndicat intercommunal de transport des personnes âgées** (SITPA) qui donne droit à des déplacements en train ou autocar gratuits ou à tarif réduit (au sein du département de la Haute-Garonne) pour les personnes de plus de 65 ans qui résident dans une commune adhérente ; la pérennité du dispositif n'est cependant pas garantie puisque le schéma départemental de coopération intercommunale (SDCI) prévoit la dissolution du SITPA.

PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE | Témoignages et enseignements

9 personnes ont été interviewées sur trois bassins de vie (Carbonne, Auterive et Rieumes). Les profils concernés sont extrêmement variés: ménages avec enfants, séniors en couple ou seul, fille mère, jeune (18 à 25 ans), personne seule statut handicapé (homme et femme: handicap moteur/ maladie)

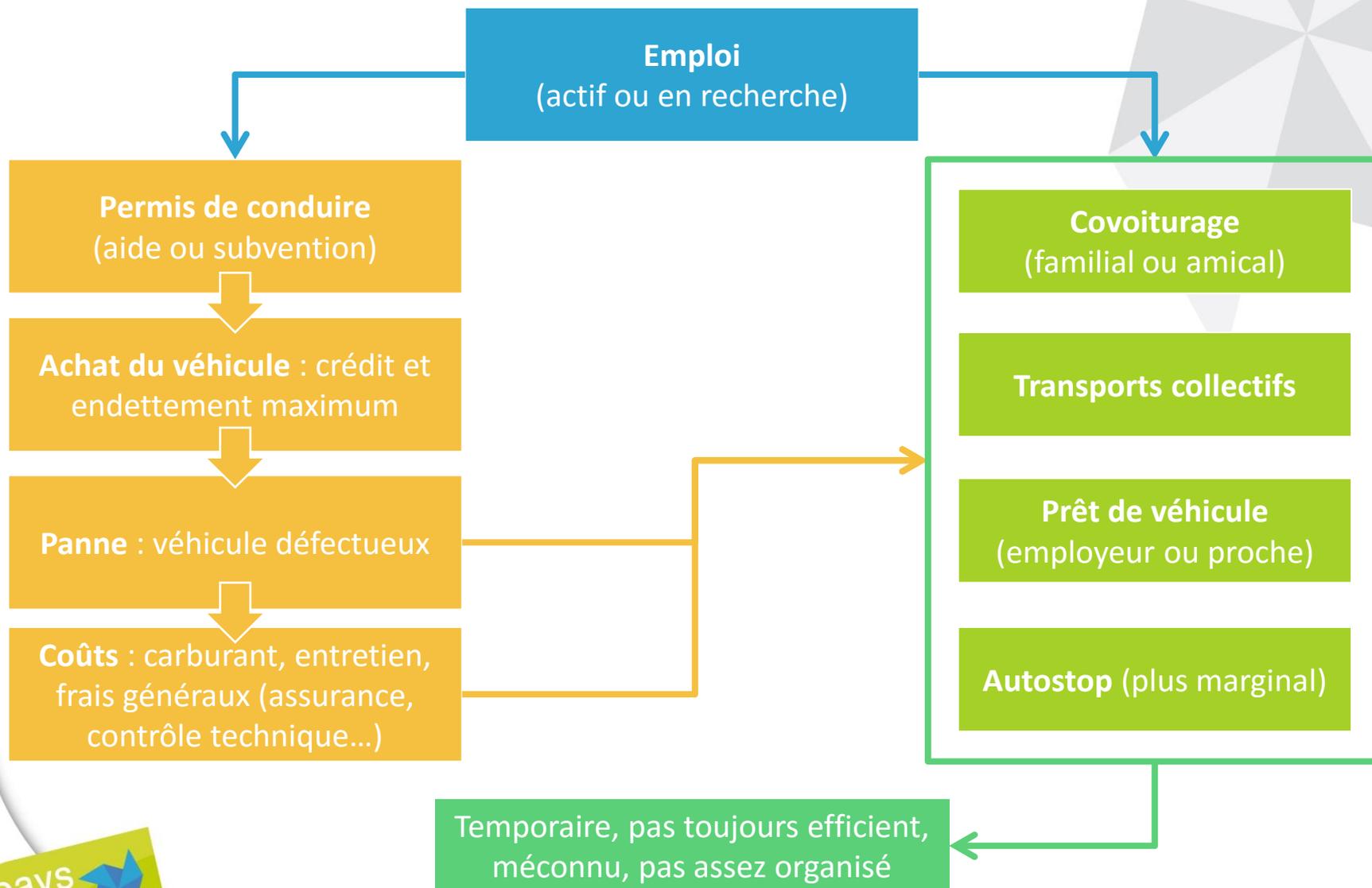
Public	Mode de déplacement	Motif de déplacement	Problèmes rencontrés	Alternatives trouvées
Sénior	Voiture	Sortie	Isolement et risque d'isolement complet	Recherche d'un logement dans une centralité Disposer de l'offre Sortir Plus
	Accompagnement familial ou amical			
	Taxi	Démarches		
	VSL	Santé		
	Marche à pied	Achats courants		
Jeune Demandeur d'emploi	Car + navette	Étude Recherche d'emploi	Manque d'autonomie et de liberté de mouvement	Obtention du permis de conduire (subventionné par la mission locale) puis prêt de véhicule (le plus souvent familial)
	Accompagnement des parents ou amis			
	Train	emploi		
	Scooter	Loisirs sportifs ou culturels Visite amicale		
	Covoiturage Autostop	Tous motifs		
Accompagnement des amis	Sortie nocturne	Parfois absence de solution	Hébergement sur place (notamment sur Toulouse)	

PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE | Témoignages et enseignements

Public	Mode de déplacement	Motif de déplacement	Problèmes rencontrés	Alternatives trouvées
Actif	Voiture Covoiturage	Emploi (trajet et/ou outil de travail) Achats Accompagnement d'enfant	Risque de perte d'emploi (panne du véhicule)	Prêt temporaire de véhicule par l'employeur ou un membre de la famille
Actif adulte handicapé	Voiture Covoiturage amical ou professionnel	Emploi Achats	Risque de perte d'autonomie Isolement Difficulté à comprendre les offres de mobilité disponibles (notamment Arc en Ciel)	Solidarité familiale et professionnelle
	Vélo	tous motifs, si les déplacements restent à l'échelle locale	Intempéries	Achat d'un véhicule sans permis (à utiliser en cas de météorologie très défavorable et pour pouvoir se déplacer plus loin)
	VSL	Santé		

- Les témoignages des différents publics en situation de fragilité financière ont permis d'identifier plusieurs facteurs conditionnant pour la mobilité:
- Si la disponibilité du permis de conduire constitue la première étape vers l'autonomie, la mise à disposition d'un véhicule constitue une suite logique et pourtant c'est souvent ce qui fait défaut (même pour l'acquisition d'un véhicule sans permis, cela s'avère trop onéreux).
 - Alors que le coût de la mobilité est souvent pesant pour les ménages, ce n'est pas le premier frein à la mobilité identifié par les publics les plus vulnérables. La mobilité est vécue comme indispensable (démarche administrative, travail) et donc les frais à la mobilité sont privilégiés au regard d'autres dépenses dans le budget.
 - Pour ceux ne disposant pas, soit du permis de conduire, soit d'un véhicule ou encore se trouvant en situation d'incapacité à conduire, le recours aux autres modes de déplacement fait partie du quotidien mais limite le périmètre géographique de mobilité: les déplacements locaux se font à pied pour beaucoup et plus occasionnellement en transports collectifs, que ce soit en train ou en car. Un manque de lisibilité/compréhensibilité de l'offre et pointé et l'absence d'une offre pour la desserte locale montrée comme handicapante (dans le cadre d'un emploi par exemple).
 - De plus la solidarité familiale, amicale ou même professionnelle est souvent mobilisée pour ce public, néanmoins les limites de sollicitation sont évoquées et la dépendance à un tiers évoquée comme un frein à la mobilité.
 - Cependant les recours aux modes doux ou à la solidarité sont plus aisés pour les personnes résidents dans des cœurs de bourg que pour les personnes en habitat isolé.

- La recherche de solutions pérennes s'inscrit dans le cadre d'un cercle vertueux :



- Les **13 enjeux identifiés** sont les suivants :

N°	Enjeu
1	Rechercher une réponse aux besoins de mobilité entre les polarités (emplois, commerces, services...)
2	Proposer des alternatives modales crédibles vers l'agglomération toulousaine pour les actifs et demandeurs d'emplois
3	Accéder au territoire de façon aisée et diversifiée depuis l'extérieur
4	Identifier des axes de transport structurants (« corridors ») sur lesquels se rabattent les autres offres
5	Irriguer le territoire depuis les gares
6	Développer et uniformiser les dessertes locales (notamment transport à la demande)
7	Faire connaître aux prescripteurs la variété des dispositifs d'aide existants
8	Faire connaître l'offre de mobilité disponible pour tous les publics (professionnels, services publics, particuliers...)
9	Renforcer l'accès à Muret pour différents motifs (rabattement sur la gare vers Toulouse, services, santé...) depuis l'ensemble du territoire
10	Accompagner les collectivités dans leur projets d'aménagement par des outils communs (charte, guide...)
11	Permettre aux publics en situation de précarité d'aller vers l'autonomie dans leurs moyens de déplacements (aide à l'achat de véhicule, prêt, aide à l'entretien...)
12	Anticiper les évolutions du territoire en matière de générateurs de déplacements (lycée, zones d'activités...) en accompagnant les projets par une offre de mobilité diversifiée
13	Favoriser la réduction des besoins de mobilité par l'implantation de services le permettant (tiers-lieux, MSAP, commerces, services...)

1 L'enjeu est prioritaire et la solution facile à mettre en œuvre

2 L'enjeu est prioritaire et la solution difficile à mettre en œuvre

3 Je suis indécis

4 L'enjeu est secondaire

5 L'enjeu n'est pas prioritaire

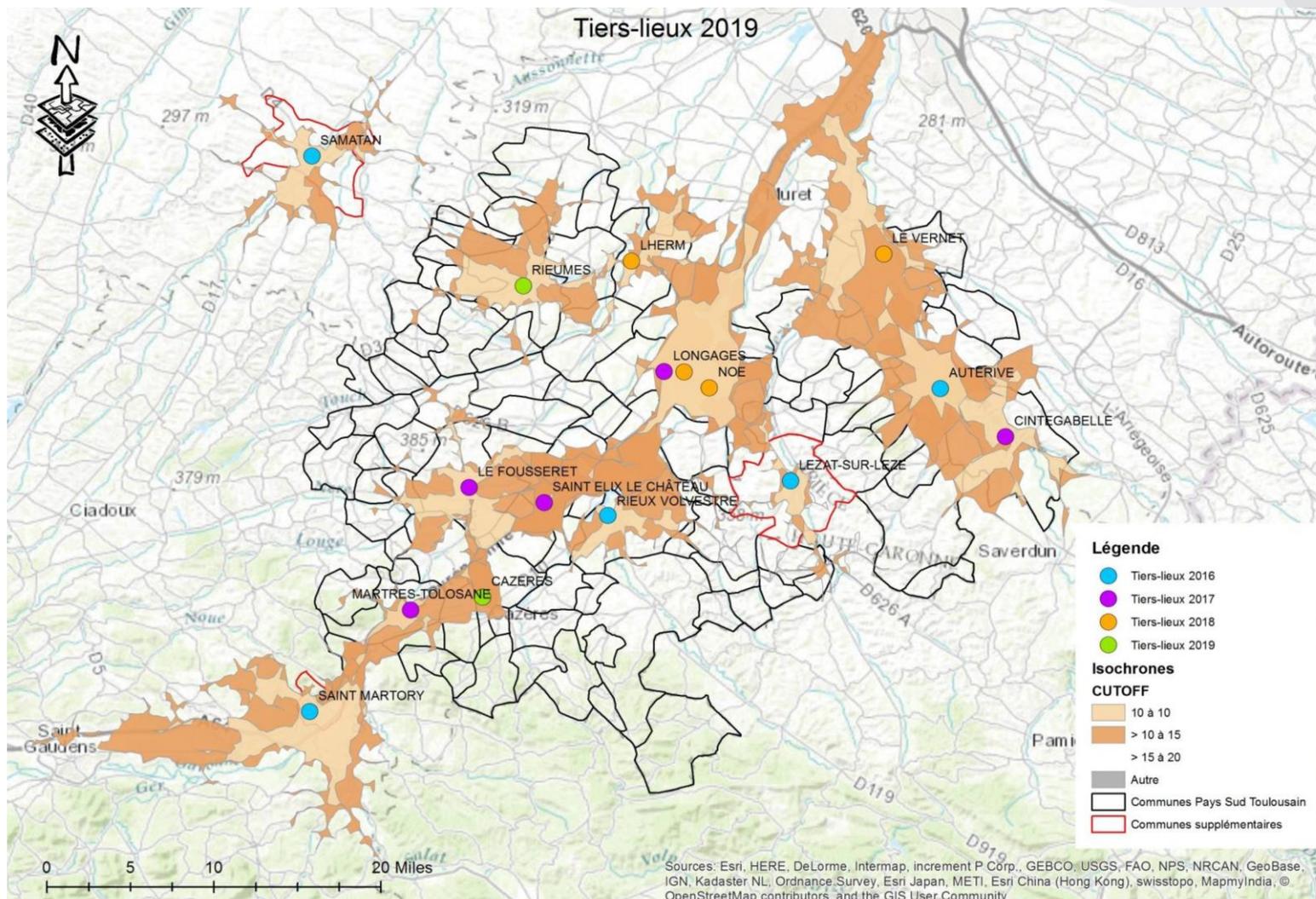
N Je ne sais pas répondre



- Le déroulement prévu de la phase 2 est le suivant :

Plan de Mobilité Rurale du Pays Sud Toulousain Planning prévisionnel	nov-16	déc-16	janv-17
Phase 2: Élaboration de la stratégie - 1 mois 1/2			
Les grandes lignes de la stratégie			
<i>définition des objectifs d'amélioration de la mobilité sur le territoire</i>	■		
<i>proposition de critères de hiérarchisation</i>	■		
<i>Commission transport sur les objectifs et les critères</i>	■		
Hiérarchisation des enjeux et des objectifs			
<i>première approche de la hiérarchisation : aspects techniques et financiers</i>		■	
<i>deuxième approche de la hiérarchisation : aspects institutionnels et de calendrier</i>		■	
<i>Commission transport de hiérarchisation des enjeux et objectifs</i>			■
<i>ateliers de travail avec les partenaires</i>		A	
Finalisation de la stratégie du Plan de Mobilité Rurale			
<i>Définition des indicateurs de suivi et d'évaluation des objectifs</i>		■	
<i>réalisation de la présentation de rendu de la stratégie</i>		■	
<i>Présentation en Comité de Pilotage restreint</i>			■
<i>Amendements éventuels au document - mise en ligne d'une synthèse</i>		■	
<i>Présentation en Conseil syndical</i>		■	

ANNEXES | Réseau de tiers-lieux envisagé en Sud Toulousain



Source : PETR Pays Sud Toulousain, 2016

9 personnes ont été interrogées sur leur mobilité:

Ménage en situation de précarité énergétique:		
Description rapide des membres du ménage	Nombre, âge, situation (emploi, scolarisation...)	
Parcours "résidentiel" du ménage	Qu'est-ce qui les a amené à habiter sur la commune?	
Situation professionnelle et scolaire du ménage	Situation présente, antérieure et projection à 1-5 ans	
Mobilité	Par motif de déplacement: modes utilisés, temps de parcours moyens, fréquence de déplacement, Description d'un parcours quotidien habituel ou parcours le plus fréquent/ récurrent le cas échéant	
Véhicule	Mode disponible (VP, 2 roues): avantages et inconvénients de ces modes	
Poids de la mobilité dans la vie courante	Identification des difficultés rencontrées (impact temps, coût...)	
Solution de mobilité alternative	Quelles solutions pour pallier au problèmes de mobilité: ce qui se fait, ce qui serait bien?	
Remarques		

Je sors si je veux



Benjamin Guesdon - Credit Photo - Cedex

**Aller chez le coiffeur, à la banque, retrouver des amis,
faire ses courses, voir des spectacles...**

Vous avez 80 ans et plus, vous éprouvez des difficultés à vous déplacer.

À votre demande, quand vous le voulez, votre caisse de retraite complémentaire met à votre disposition son service **SORTIR PLUS** pour vous accompagner, à pied ou en voiture. **SORTIR PLUS** s'occupe de tout organiser.

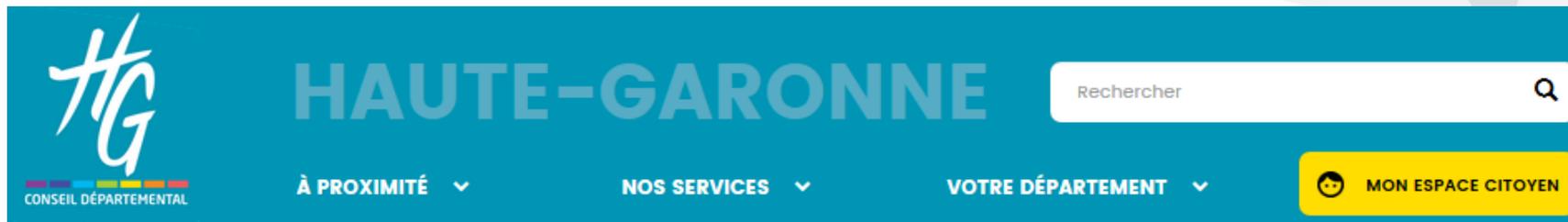
Une simple participation financière vous sera demandée, le complément étant pris en charge par votre caisse de retraite.

Comment ? Renseignez-vous en appelant un conseiller.

 **N°Azur 0 810 360 560**
prix d'un appel local depuis un poste fixe

SORTIR PLUS

Source : AGIRC-ARRCO, 2016



Transports tarif réduit pour personnes âgées

Avec le Conseil départemental, les Haut-Garonnais de 65 ans et plus peuvent voyager à prix réduits voire gratuitement sur l'ensemble des réseaux de transports collectifs de la Haute-Garonne.

Pour qui ?

Pour quel ?

Comment ?

Demander une carte de réduction à la mairie du domicile. Elle sera facturée annuellement 2,50 € (tarif 2016).

- Se présenter muni(e) d'une photo récente et d'une pièce d'identité.
- Le service de la mairie remplit la carte avec le demandeur, puis l'envoie au siège du Sitpa qui la complètera par le numéro d'inscription et la vignette annuelle.
- La carte est retournée à la mairie qui la délivre au bénéficiaire. Elle permet l'obtention auprès des guichets des gares SNCF ou des conducteurs de cars, de billets à prix réduit (-35 %), pour des trajets départementaux, sur les réseaux régionaux de transports collectifs (ferroviaire et routier).

Obtenir la gratuité en demandant les bons gratuits (24 par an maximum) à la mairie de domicile.

Le demande est instruite par la commune adhérente au SITPA selon des critères sociaux de prise en charge. Les bons gratuits ainsi obtenus permettent de retirer des billets gratuits pour des trajets départementaux, valables sur les réseaux régionaux et le réseau Arc-en-ciel.



Source : CD31, 2016