



MOBILITÉ

Mobilités /numérique

Contexte des déplacements, quels usages à l'échelle du territoire ?

- Des flux pendulaires en augmentation aussi bien vers l'extérieur du territoire qu'à l'intérieur et contraints par des temps toujours plus longs
- L'aménagement numérique pour le développement des territoires et la non mobilité
- Des démarches pour la mobilité

Les infrastructures routières

- Un réseau routier relativement bien maillé
- Le trafic routier
- Le développement du covoiturage et des bornes de charge électrique

L'offre de transports en commun

- 2 lignes ferroviaires à enjeux
- Un territoire maillé par des lignes de bus interurbaines mais dépourvu de réseau urbain

Des modes doux de déplacement surtout axés sur les loisirs et le tourisme

- 3 axes structurants cyclables
- Des freins au développement des déplacements doux



MOBILITÉS / NUMÉRIQUE

Les zones périurbaines profitent bien souvent d'une offre de transport très limitée, composée des transports scolaires, et des transports publics, comme les bus interurbains ou le transport ferroviaire. Si ces modes de déplacements sont très utilisés, ils ne suffisent pas à répondre à la demande de mobilité, notamment pour le premier et le dernier kilomètre. Les territoires à faible densité souffrent également d'une exclusion de certaines populations. En effet, la dépendance à l'automobile fragilise les catégories de personnes qui n'ont pas la possibilité de conduire ou d'avoir leur propre voiture. C'est le cas notamment des personnes handicapées, des personnes âgées, des jeunes, mais aussi des ménages les plus défavorisés. Les nouveaux modes de vie et l'organisation du territoire obligent à repenser la mobilité. Réchauffement climatique, engorgement des grandes villes et hausse des prix de l'énergie poussent les habitants des zones périurbaines à trouver des alternatives à la voiture individuelle.

La réduction des besoins de mobilité en rapprochant le travail de l'habitat, en organisant des nouveaux mode de travail avec le télétravail est aussi une forme de réponse à ces difficultés.

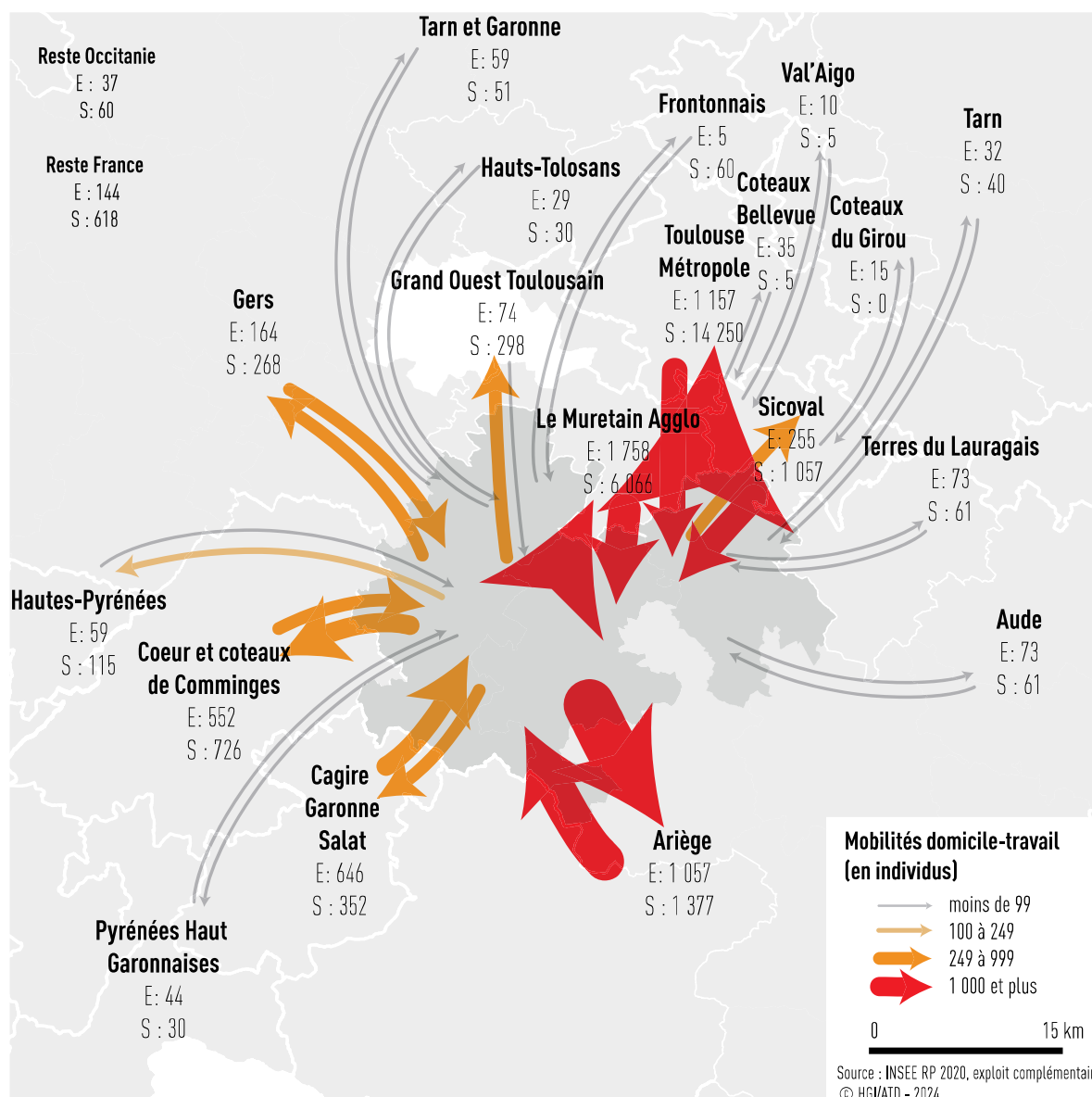
Le Pays Sud Toulousain conscient des enjeux de la mobilité pour garder l'attractivité de son territoire s'est engagé dès 2017 dans un Plan de Mobilité Rurale, mais les solutions sont complexes et le niveau de décisions est bien souvent hors du champs communal et intercommunal.



Contexte des déplacements, quels usages à l'échelle du territoire ?

Situé entre 22 kilomètres et 65 kilomètres au maximum du centre de Toulouse, les déplacements pendulaires vers la Métropole s'accroissent de plus en plus et la dépendance à la voiture reste très importante. La mobilité est un enjeu majeur du territoire.

Des flux pendulaires en augmentation aussi bien vers l'extérieur du territoire qu'à l'intérieur et contraints par des temps toujours plus longs



Des déplacements domicile-travail qui augmentent depuis vingt ans

Le nombre d'actifs occupés de 15 ans ou plus habitant au sein du Pays Sud Toulousain et qui se déplacent hors du SCoT Sud Toulousain pour aller travailler a augmenté de +26 % entre 2006 et 2020.

La situation géographique du Pays Sud Toulousain en périphérie de la métropole toulousaine ainsi que son dynamisme démographique, conjugué à l'augmentation des classes d'âges en âge de travailler et celle du nombre d'emplois qui ne sont pas équivalentes, peuvent expliquer l'accroissement des déplacements pendulaires, notamment vers les pôles d'emplois extérieurs au territoire.

En 2020, les actifs occupés de plus de 15 ans résidants au sein du Pays Sud Toulousain, parcourent 24 km en moyenne pour leurs trajets domicile-travail en 23 minutes (heures pleines). Cela pèse dans le temps passé à se déplacer dans la journée, d'autant plus que ce sont des déplacements quotidiens.

Des déplacements pendulaires pour moitié vers l'extérieur du territoire

■ **60 % des actifs occupés de plus de 15 ans (soit 25 790) habitent au sein du Pays Sud Toulousain et travaillent à l'extérieur** (appelés les actifs « sortants »). Les flux vers l'extérieur du territoire sont donc légèrement majoritaires, avec une attractivité importante des pôles d'emplois limitrophes (Toulouse, Muret, Blagnac, etc.).

Le Pays Sud Toulousain est quand même assez attractif puisque :

■ 6 457 actifs, travaillent au sein du Pays et habitent en dehors (appelés les actifs « entrants »). Ces actifs habitent principalement au Nord du Pays (Toulouse, Muret, Saint-Lys, etc.), des communes ariégoises et commingeoises voisines et des pôles aux alentours (Saverdun, Saint-Gaudens, Pamiers, etc.) ;

■ Même si les déplacements domicile-travail « internes » sont peu nombreux au sein du Pays, cela représente 17 065 actifs occupés de plus de 15 ans qui habitent et se déplacent tous les jours dans le territoire, engendrant des flux, majoritairement en voiture.

Parmi ces déplacements internes, deux types de trajets se distinguent :

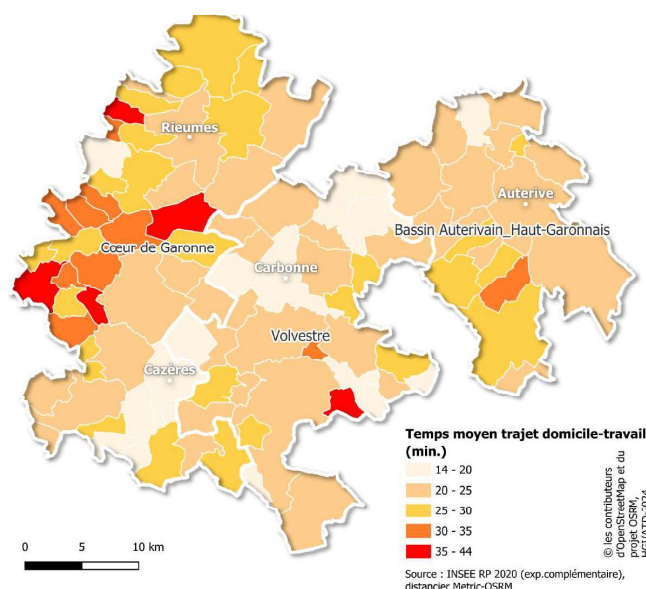
■ les déplacements intracommunautaires, avec 87 % de ces 17 065 actifs qui se déplacent au sein de leur communauté de communes en 2020 ;

■ les déplacements internes aux communes sont également importants : 56 % des actifs soit **9 570 se déplacent quotidiennement à l'intérieur de leur commune de résidence.**

Des disparités territoriales émergent entre les différents temps de trajet. Comme nous le voyons sur la carte, la durée moyenne du trajet domicile-travail des actifs occupés de plus de 15 ans résidant sur le territoire est assez importante puisqu'elle est inférieure à 20 min sur seulement 15 % des communes du Pays Sud Toulousain.

67 communes (soit 68 % des communes du Pays), ont un temps moyen de trajet domicile-travail compris entre 20 et 30 min. Ces communes sont principalement situées le long de l'A64 et autour de l'« arc toulousain ».

Les 17 communes restantes ont un temps moyen compris entre 30 et 45 min et sont situées le long de la vallée de l'Ariège et dans des communes très rurales plutôt situées sur les coteaux.





Une dépendance forte à la voiture...

L'automobile reste dans les pays occidentaux le principal moyen de déplacement. Des disparités émergent depuis plusieurs années entre différentes typologies de territoires qui ont plus ou moins accès à de nouveaux moyens de mobilité, aux services du quotidien, à l'emploi, etc. En effet, la densité implique une plus grande proximité des commerces et des services, dans un rayon parcourable à pied, davantage de transports publics et moins d'espace pour stocker une voiture. C'est le cas notamment des grandes agglomérations très denses, très irriguées en transports en commun.

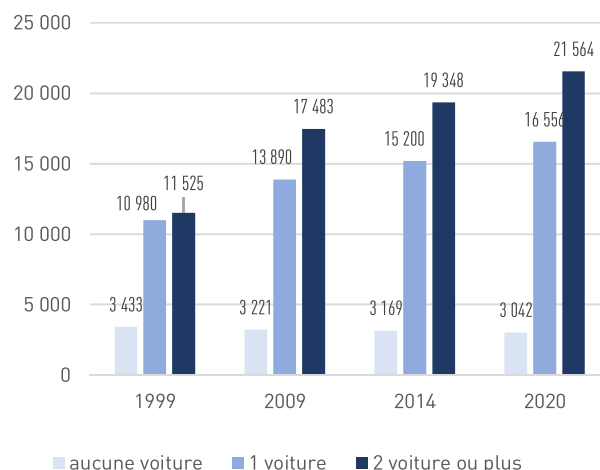
Le profil du Pays Sud Toulousain, territoire rural situé à la périphérie de pôles majeurs d'emplois et de services, implique sur ce territoire une certaine dépendance à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens.

Ces dernières années, l'évolution des modes de vie ainsi que l'augmentation des trajets domicile-travail, ont accentué la dépendance des français à leur véhicule individuel. **Les habitants du Pays Sud Toulousain, comme de nombreux habitants de territoires ruraux, présentent dès lors une forte proportion de propriétaires de voitures** : en 2020, 21 564 ménages possèdent au moins 2 voitures alors qu'ils étaient 11 525 en 1999. On note une forte progression de la part des ménages possédant 2 voitures et une voiture depuis 1999 alors que la part des ménages ne possédant aucune voiture diminue.

... notamment pour les déplacements domicile-travail

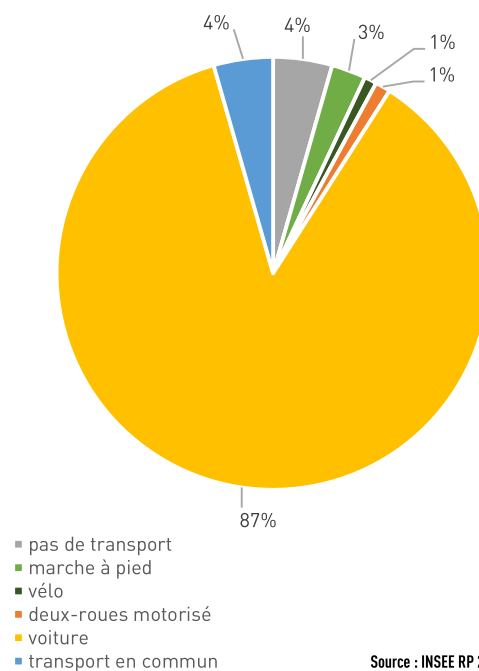
Par ailleurs, **87 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture individuelle en 2020**, contre 4 % en transports en commun.

Nombre de ménages disposant d'aucune, d'une ou de plusieurs voitures



Source : INSEE RP 2020

Mode des transports des déplacements domicile-travail



Source : INSEE RP 2020

L'aménagement numérique pour le développement des territoires et la non mobilité

Le numérique peut représenter un certain paradoxe en permettant par exemple la diminution des déplacements domicile-travail via le télétravail et les tiers-lieux, mais également une possible augmentation des flux logistiques liés au développement du e-commerce ; ou encore en matière de développement durable, il s'appuie sur des systèmes informatiques souvent très consommateurs en énergie, mais apporte des solutions de rupture pour produire et consommer différemment.

Le numérique est cependant un formidable atout pour le développement et l'attractivité du Pays Sud Toulousain, en soutenant l'ensemble des politiques de développement économique et d'aménagement du territoire, il est créateur de nouvelles richesses, de nouveaux services (accessibilité aux services publics pour la population et les entreprises, promotion des transports collectifs et doux, etc.), de nouveaux usages (éducation, télémédecine, etc.) et de nouveaux emplois.

Une couverture téléphonie mobile 4G

Au 31 décembre 2023, les opérateurs avaient l'obligation d'offrir un service de très haut débit mobile (4G) sur l'ensemble de leurs réseaux mobiles en France métropolitaine : Tous

les sites existants (dont ceux qui fonctionnaient uniquement en 2G et / ou en 3G) doivent être équipés en très haut débit mobile.

Une couverture Internet qui s'améliore

Le département de la Haute-Garonne a approuvé son Schéma Directeur d'Aménagement Numérique en janvier 2014 autour de deux grands principes :

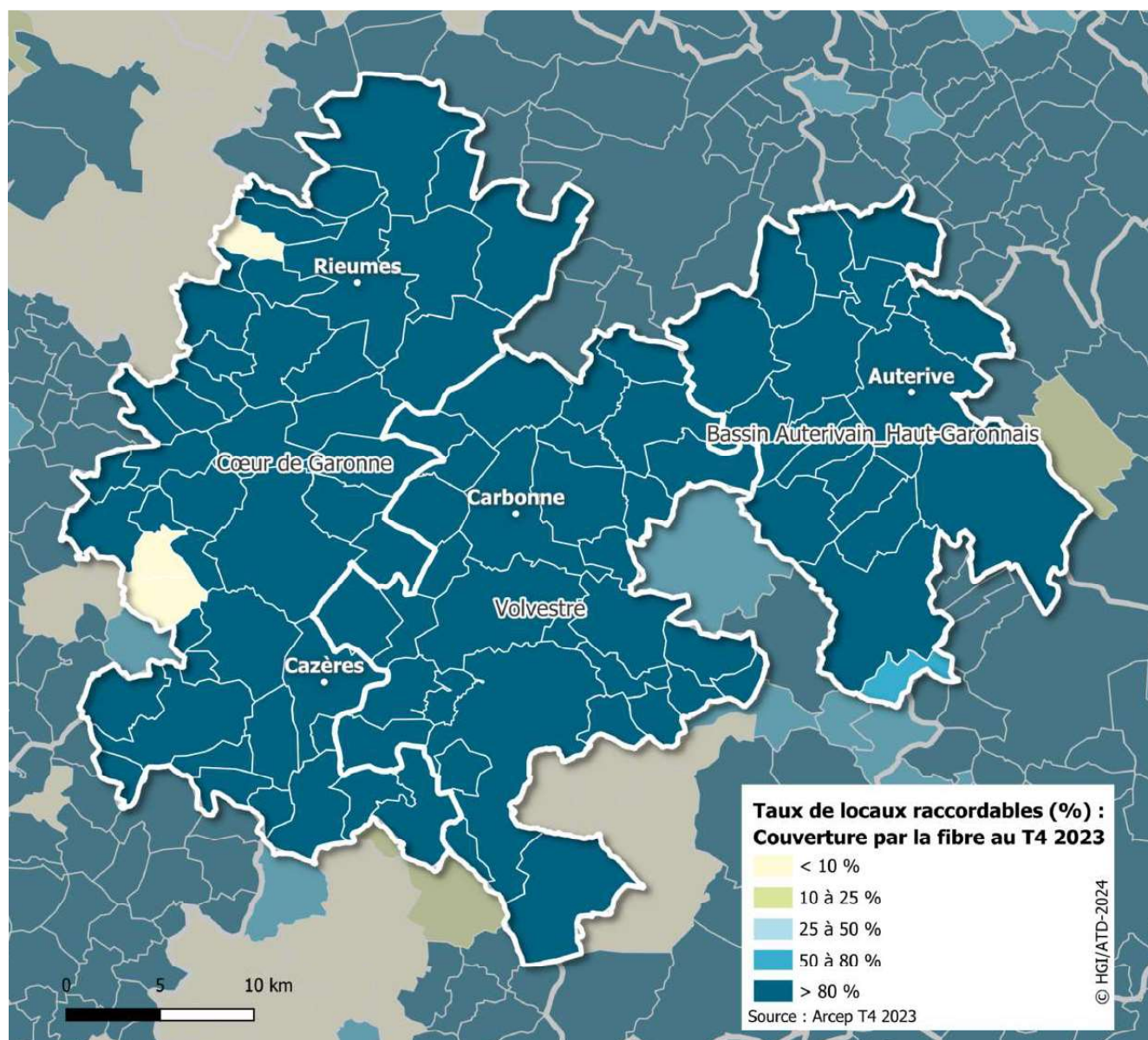
- offrir un Très Haut-Débit accessible à l'ensemble des haut-garonnais à l'horizon de 15 ans (2030) ;
- proposer, dans les 5 premières années, un réseau Haut-Débit de qualité conforme aux nouvelles attentes en mixant les technologies fibre optique, montée en débit cuivre et hertzienne.

Ce scénario s'appuyait sur les recommandations du plan « France Très-Haut Débit » adopté par l'État en février 2013. Il concerne plus de 500 communes et plus de 500 000 habitants. Haute-Garonne Numérique a engagé, en avril 2017, une consultation pour une Délégation de Service Public. Le 11

avril 2018, le conseil syndical a désigné le groupe Altitude Infrastructures comme délégataire. Le contrat de concession, garanti par d'importantes pénalités, prévoit le raccordement de 280 000 prises au Très Haut-Débit par la fibre optique, c'est à dire 100 % du territoire dont Haute-Garonne Numérique a la responsabilité.

L'objectif fixé par le SDAN est la couverture du territoire en FTTH à l'horizon 2030 : le déploiement sera réalisé en 4 ans (2018-2022).

Au trimestre 4 de 2023, la majeure partie des communes des vallées du territoires ont un taux de locaux raccordables supérieur à 80 %. Les communes des coteaux notamment du Touch et du Savès restent à raccorder.



Des démarches pour la mobilité

Le Plan de Mobilité Rurale du Pays Sud Toulousain

Le Pays Sud Toulousain a approuvé en 2017 un **Plan de Mobilité Rurale**. La stratégie a été retenue autour de 4 axes :

■ **Axe A** : Diffuser et ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives

Action A1 : Créer un poste de conseiller en mobilité

Action A2 : Promouvoir les mobilités alternatives via une communication « multicanale »

■ **Axe B** : Faciliter et amplifier les mobilités alternatives

Action B1 : Optimiser la desserte des transports collectifs régionaux

Action B2 : Développer les transports collectifs locaux

Action B3 : Faciliter les modes de déplacements doux

Action B4 : Favoriser les usages « vertueux » de l'automobile

■ **Axe C** : Lever les freins aux déplacements des publics rencontrant des problèmes de mobilité

Action C1 : Instaurer un groupe de réflexion multipartenarial dédié à la mobilité « inclusive »

Action C2 : Valoriser et soutenir les dispositifs d'aide à la mobilité existants

■ **Axe D** : Aménager le territoire au service des mobilités alternatives

Action D1 : Améliorer la prise en compte de la mobilité dans les documents de planification

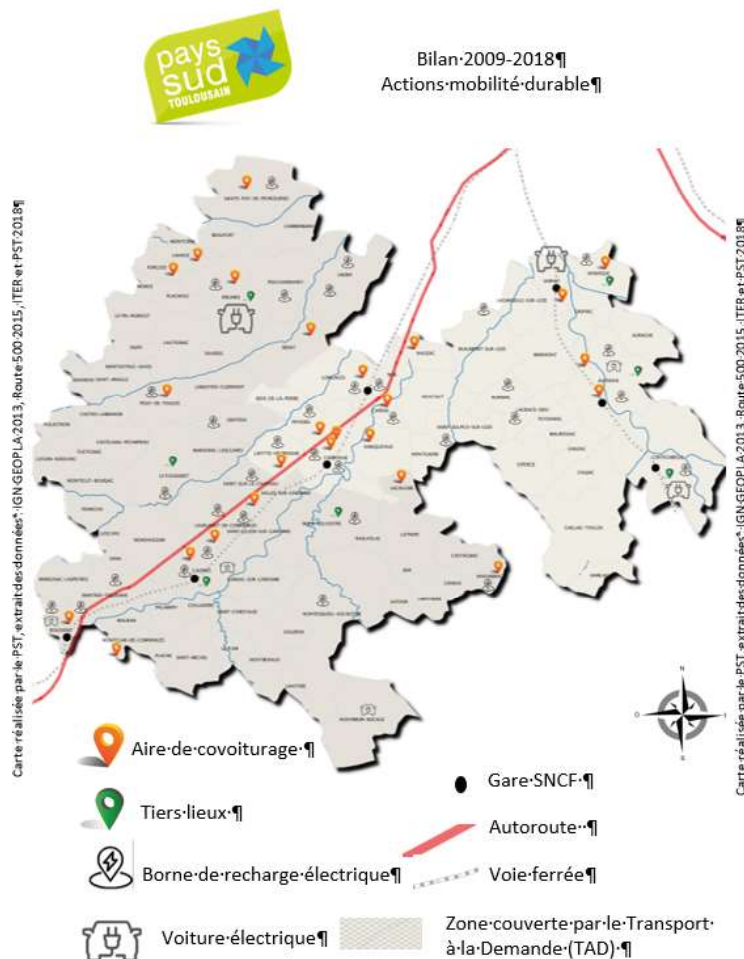
Action D2 : Permettre la « non mobilité » via la mise en place de services dédiés.

D'autres démarches en cours

■ 2 des 3 Communautés de communes faisant partie du PETR, font l'objet d'une expérimentation de covoiturage avec l'application Karos (« Moby & Co ») depuis janvier 2020. Après un développement de l'appli pendant les premiers mois et la crise COVID qui a perturbé la mise en place, le service a été ouvert au public en septembre 2020. En 2021, plus de 1000 trajets ont été effectués depuis ou vers ce territoire (2 CC du Gers également concernées) et on s'attend à un fort développement pour cette 3ème et dernière année d'expérimentation. Le prix pour le passager est de 2 € pour les 20 premiers km (prix d'un ticket unitaire li0) et la Région indemnise le conducteur à 2 € pour les 20 premiers km. Au-delà de 20 km, c'est le passager qui complète l'indemnité du conducteur à 0,10 € chaque km supplémentaire. L'expérimentation est reconduite pour 2022.

■ Les Communautés de communes du PETR ont signé des conventions avec Rézo Pouce (autostop organisé).

■ 1 Projet de recherche de modes de transports pour les personnes en accès à l'emploi sur le Bassin Auterivain.





Les infrastructures routières

Le territoire s'articule autour de 3 grands axes nord-sud performants, l'autoroute A64 la RD 820 et la RD4. Néanmoins, vu les flux pendulaires ces derniers sont souvent saturés aux heures de pointes. Globalement le territoire est bien maillé, mais les liaisons transversales sont plus difficiles.

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.**

L'A64 est un axe transversal qui constitue l'épine dorsale du réseau routier du Pays Sud Toulousain. Le territoire est desservi par 13 sorties : Le Faugat [32], Mauzac [31], Longages [30], Noé [29], Capens [28], Carbonne [27], Laffite Vigordanne [26], Saint-Elix-le-Château [25], Lavelanet-de-Comminges [24], Cazères [23], Martres-Tolosane [22], Boussens [21], Saint-Martory [20].

Le réseau routier départemental est également vaste puisque le Pays Sud Toulousain possède 1 624 km de voirie routière départementale, dont :

- 165 km de réseau routier « structurant » (catégorie 1) ;
- 214 km de réseau « principal » (catégorie 2) ;
- 1 244 km de réseau « secondaire » (catégorie 3).

[Source : Schéma Directeur Routier de la Haute-Garonne 2014-2024]

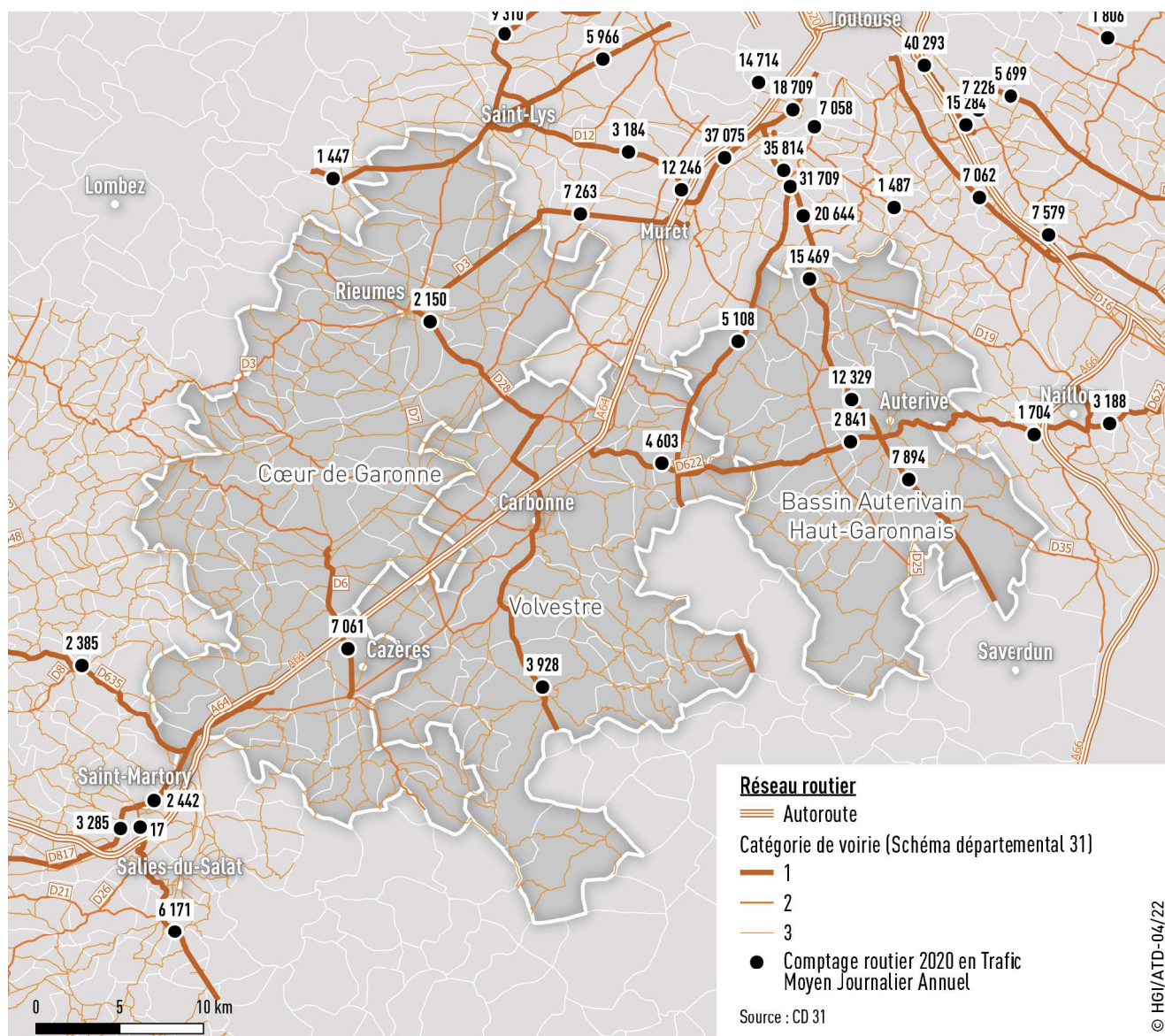
Les principales routes structurantes de niveau 1 sont :

Le RD 820 entre le Vernet et Cintegabelle, la RD 622 entre Capens et Auterive puis la RD 28 entre Rieumes et Longages, la RD 4 entre Lagardelle et Saint-Sulpice, la RD 627 entre Montesquieu et Carbonne, la RD 6 entre La Fousseret et Cazères et la RD 817 entre Martres Tolosane et Boussens.

La compétence voirie :

- les communes et groupements de communes créent et entretiennent la voirie communale et les chemins ruraux ;
- les départements créent et entretiennent la voirie départementale et nationale ;
- les régions sont en charge de l'élaboration des Schémas régionaux des infrastructures et des transports définissant notamment les priorités d'actions en ce qui concerne les infrastructures routières et de l'élaboration des Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) identifiant notamment les voies et axes routiers qui constituent des d'itinéraires d'intérêt régional et la possibilité de financer ces voies et axes ;
- l'Etat s'occupe de la voirie d'intérêt national (qualification des routes express et des routes à grande circulation).

La configuration et la répartition des grandes infrastructures routières (autoroute et réseau départemental structurant) dessinent un réseau viaire centré sur la vallée de la Garonne et qui se prolonge jusqu'aux pôles d'emplois et de services majeurs (Auterive, Carbonne, Cazères et Rieumes). Alors même qu'elles doivent parfois supporter une circulation dense, les liaisons transversales sont de qualité inégales.

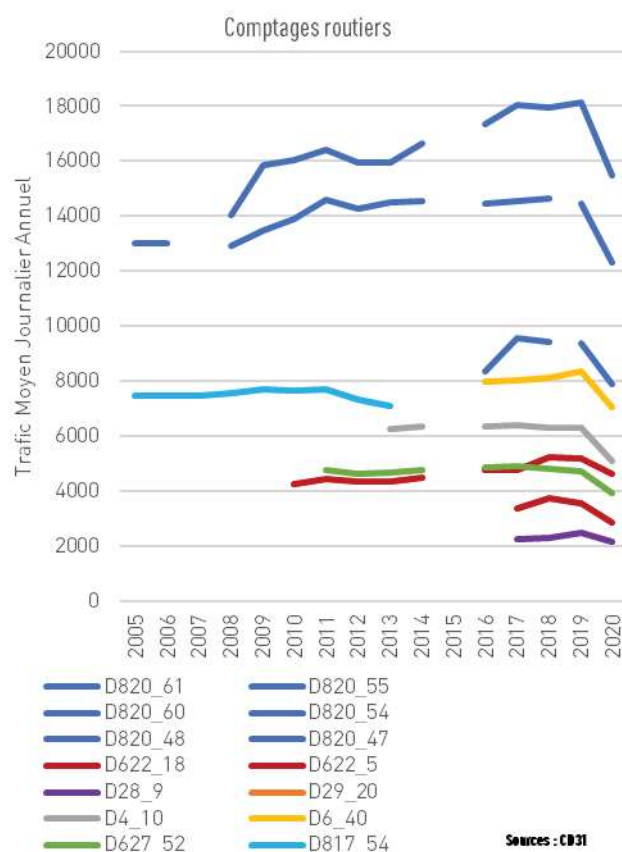




Le trafic routier

Le trafic routier (hors le trafic autoroute) est assez soutenu sur le territoire. Les points de comptage du trafic routier départemental reportés sur le graphe ci-après depuis 2005 montrent **une très forte utilisation de la RD820** qui draine la plaine de l'Ariège. Cet axe est le plus chargé et en forte augmentation passant d'environ 14 000 véhicules journalier en 2008 à 18 000 en 2019 (la chute de trafic de l'année 2020 n'est pas représentative et pourrait être due à la Covid).

Le réseau routier est aussi sur sollicités par endroits par les camions qui abîment et congestionnent les routes, notamment dans le cadre de l'exploitation des gravières avec des nuisances parfois non négligeables sur les villages et les petites routes départementales.



Bouchons -HG1

Le développement du covoiturage et des bornes de charge électrique

D'après le Plan de Mobilité Rurale du Pays Sud Toulousain, le territoire compte plus d'une vingtaine d'aires de covoiturage, informelles ou identifiées comme telles, dont 15 aires de covoiturage gérées par le Conseil départemental de la Haute-Garonne, réparties le long de la vallée de la Garonne et de l'A64.

Dans le cadre du plan climat qu'il a engagé depuis 2017 pour lutter contre le réchauffement climatique, le département, a lancé un programme d'aménagement des aires de covoiturage en 2018 qui a permis de mettre à disposition des habitants 780 places de covoiturage, réparties sur 25 aires sécurisées situées dans tout le département pour un budget de 2,7 millions d'euros.

Les enquêtes réalisées pour l'élaboration du Plan de Mobilité Rurale, ont mis en avant la saturation des aires situées à proximité des échangeurs de l'A64, ainsi que des pratiques de covoiturage significatives : le covoiturage est utilisé principalement pour le travail, puis pour les loisirs et les études. Toulouse et son agglomération est la destination la plus fréquemment citée.

Des bornes de recharges électriques maillent l'ensemble du territoire. Le Syndicat Départemental d'Énergie de la Haute-Garonne, a initié en 2016 le projet d'implantation de bornes de recharge rapide tous les 20 km sur l'ensemble du département. Ce projet a atteint son objectif en 2019, avec la création d'un réseau de 100 bornes de recharge publiques installées tous les 10 à 20 km maximum. Ces bornes permettent des charges de type « accéléré », c'est-à-dire jusqu'à 22 KVA, deux véhicules peuvent charger en même temps sur une borne et plusieurs types de véhicules peuvent s'y charger (voitures électriques, hybrides rechargeables, vélos et scooters électriques).

25 communes du Pays Sud Toulousain bénéficient de bornes de recharge, à raison de deux bornes par communes. Ces communes sont principalement situées le long des vallées de la Garonne, de l'Arize et de l'Ariège, mais également sur des communes plus excentrées de ces vallées telles que Sainte-Foy-de-Peyrolière, Le Lherm, Rieumes, Gratens, etc. [Source : Syndicat Départemental d'Énergie de la Haute-Garonne].



Borne de recharge électrique - source SDEHG



L'offre de transports en commun

Le territoire est desservi par 2 lignes ferroviaires qui desservent les deux vallées les plus peuplées avec des navettes de rabattement. Le réseau de bus interurbain est bien maillé. Mais bien que très fréquentés ces services ne suffisent pas à désengorger le territoire. L'offre est essentiellement axée vers la Métropole et l'offre de transport urbain est quasiment inexistante.

2 lignes ferroviaires à enjeux

Suivant les vallées de l'Ariège et de la Garonne, ces 2 lignes desservent les secteurs parmi les plus peuplés.

La transversale pyrénéenne

La ligne ferroviaire Toulouse – Bayonne ou « transversale pyrénéenne », sur 36 km (mise en service en 1861 par la Compagnie des Chemins de Fer du Midi et du Canal Latéral de la Garonne et concédée aujourd'hui à la SNCF) irrigue le territoire du Pays Sud Toulousain.

Le Pays bénéficie de 5 gares TER SNCF (Longages-Noé, Carbonne, Cazères, Martres-Tolosane et Boussens) sur son territoire, et de 3 points d'arrêt (Saint-Martory, Lestelledes-Saint-Martory, Labarthe-Inard). Plusieurs gares (Saint-Gaudens et Muret) et points d'arrêt (Saint-Martoryn, Le Fauga) sont également proches du Pays. La fréquence a été renforcée aux heures de pointes et en heure creuse avec une fréquence minimale garantie toutes les heures entre Toulouse et Carbonne, Cazères et Boussens en semaine comme le week-end (et toutes les 2 h pour Longages-Noé et Martres-Tolosane). L'accroissement de l'offre porté par la Région en 2020 a conduit à porter le niveau de desserte au seuil de capacité permis par l'infrastructure ferroviaire. Il n'est ainsi pas possible d'accroître les fréquences aux heures de pointe.

On peut noter aussi une ligne desservie par autocar TER SNCF qui relie Saint-Sulpice -sur Lèze à la gare de Longages-Noé en passant par Capens.

La ligne Toulouse - Foix - Latour-de-Carol - Enveitg

Cette ligne à voie unique dessert 3 gares sur le territoire : Venerque - Le Vernet, Auterive et Cintegabelle. La gare de Pins-Justaret est également proche du Pays. En 2019, la desserte de ces gares a évolué pour améliorer la production de l'offre, 2^e ligne à voie unique à avoir été cadencée en France (2004). De plus, une meilleure répartition des trains a permis de proposer une desserte toutes les heures d'Auterive vers Toulouse

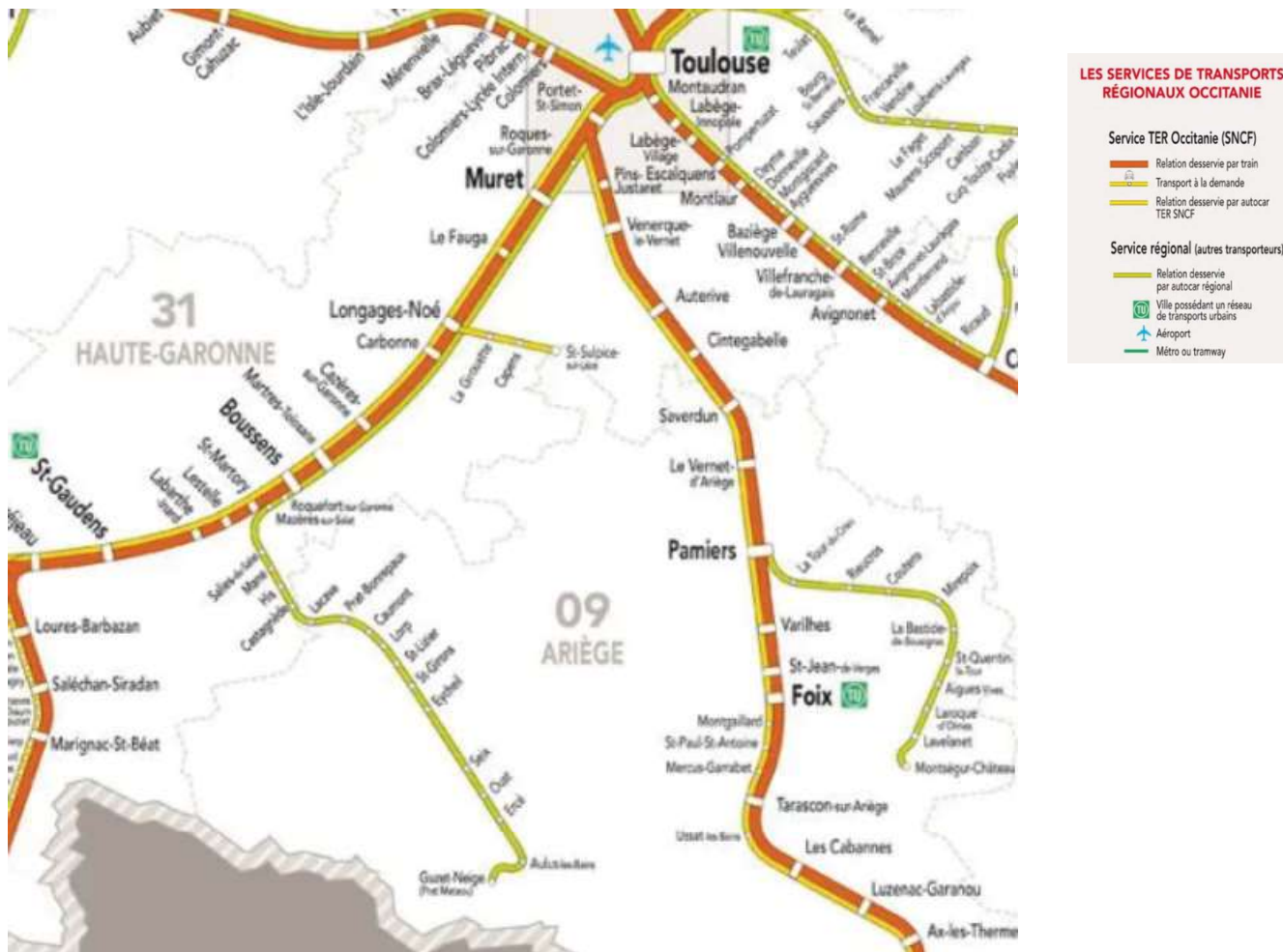
La compétence mobilité :

■ depuis le 1er janvier 2017 et les évolutions apportées par la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), **la Région est devenue compétente en matière de transports scolaire et interurbains. Elle est également cheffe de file de l'intermodalité et Autorité organisatrice du transport ferroviaire et routier non urbain ;**

■ l'organisation des services de **transport spécial des élèves handicapés** vers les établissements scolaires et universitaires, relève de la **compétence du département**, au titre de sa compétence sociale. Le département est également en charge de l'élaboration du Plan départemental des itinéraires de promenades et des randonnées pédestres et motorisées ;

■ **les communes, groupements de communes et syndicats mixtes de transport sont quant à eux les autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains**, gérant les transports collectifs sur leurs territoires respectifs. Ces autorités organisatrices de la mobilité (AOM) organisent des services réguliers de transport public de personnes, y compris des services de transport scolaire sur leur territoire, et peuvent organiser des services de transport à la demande. **Les AOM ont dans ce cadre la possibilité de prélever un versement transport pour contribuer au financement des services de transport.**

Tout comme pour l'axe autoroutier, c'est principalement la Communauté de communes du Volvestre qui bénéficie de cette offre ferroviaire puisqu'elle se situe sur son territoire.



Un projet à l'étude d'étoile ferroviaire toulousaine pour 2040

Dès 2016, un vaste programme d'études a été lancé sur les mobilités au sein de l'aire métropolitaine toulousaine, copiloté par le Conseil Départemental de la Haute-Garonne, la Région Occitanie, Toulouse métropole, Tisséo-Collectivités et l'Etat. Cette démarche s'est fixée comme objectif de développer une vision partagée de la mobilité sur les moyen et long termes (2030 - 2040) donnant lieux à la réalisation d'études prospectives multimodales et des projets concrets.

Afin d'offrir une offre de transport ferroviaire attractive avec une fréquence plus élevée et une amplitude élargie dans la journée facilitant le report modal, ainsi que de répondre au développement des RER métropolitains inscrit dans la loi d'orientation des mobilités (LOM), un schéma directeur des

Services Express Métropolitains est également co-construit en 2020 entre les Autorités Organisatrices des Transports et SNCF Réseau. Suite à cela, **la Région a lancé en 2021 l'Etude Multimodale Métropolitaine n°14 (EMM 14) portant sur l'opportunité et la faisabilité du développement des services sur l'étoile ferroviaire toulousaine** : plusieurs scénarii ont été définis en s'appuyant sur des dessertes pouvant être di-métralisées, mais aussi des dessertes limitées aux haltes en interconnexion avec le métro toulousain sans aller jusqu'à la gare centrale.

Le Pays Sud Toulousain est concerné par cette étude sur ses deux lignes ferroviaires.



Un territoire maillé par des lignes de bus interurbaines mais dépourvu de réseau urbain

Les lignes interurbaines : le réseau Lio

La région est Autorité Organisatrice des Transports des services réguliers et scolaires d'autocar. Comme en témoigne la carte ci-contre, le Pays Sud Toulousain est relativement bien maillé de lignes interurbaines. Il est sillonné par **18 lignes régulières**. Dans le département de Haute-Garonne, elle a délégué l'exploitation de son réseau au CD31 jusqu'à fin 2021. Des réflexions ont été menées en 2022/2023. A ce titre une gamme tarifaire liO avec un billet unique à 2 € a été lancée en juillet 2020.

La commune de Carbonne dispose depuis plus de 30 ans d'une régie de transport au statut d'EPIC. La Régie étant déficitaire, le Maire et Président de la Communauté de Communes s'est rapproché de la Région pour bénéficier d'une expertise afin de solutionner cette situation, après la réalisation d'un audit financier et social au printemps 2021. Plusieurs scénarii sont à l'étude (arrêt, évolution vers un autre type de structure, transfert).

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. Il existe aussi **des navettes de rabattement SNCF**

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 305, liaison directe vers le pôle d'échanges des Arènes à Toulouse, ou les navettes de rabattement vers les gares. Le report modal vers les gares est également facilité puisqu'elles disposent de parcs de stationnement pour voitures (qui absorbent aujourd'hui les demandes) voire d'abris à vélos.

Le transport à la demande (TAD) et un service de transport pour les personnes à mobilité réduite

Depuis le 1er janvier 2017, suite à la loi NOTRE, la Région est AOT du TAD en lieu et place des Départements.

Deux EPCI organisent aujourd'hui du TAD au sein du PETR :

- Coeur de Garonne « En route Simone ! » : tous les services TAD sont en connexion à la gare de Bousens ;
- le SIVOM Plaines et Coteaux du Volvestre ;
- A Auterive, une navette intramuros est disponible pour les demandeurs d'emploi et personnes âgées.

Un levier supplémentaire pour le développement d'une offre de transports locale : la compétence mobilité pour les intercommunalités

La loi d'orientation des mobilités (LOM) offre la possibilité aux communautés de communes de prendre la compétence mobilité.

Les nouvelles modalités d'exercice de la compétence mobilité laissent beaucoup de souplesse aux communautés de communes :

- d'une part, les services de transport régionaux préexistants (scolaires, « interurbains ») qui se trouveraient intégralement englobés dans les ressorts territoriaux des communautés de communes nouvellement compétentes ne seront pas automatiquement transférés aux communautés de communes. Elles devront notifier à la région leur décision de les récupérer ou non ;

- d'autre part, les communautés de communes qui deviendront AOM à compter du 1^{er} juillet 2021 n'auront pas l'obligation de créer un nouveau réseau de transport public régulier. La LOM introduit en effet une évolution majeure en permettant à chaque AOM de proposer les solutions et services de mobilité les plus adaptés aux configurations territoriales et aux besoins des habitants ;

- en revanche, la responsabilité générale des AOM est réaffirmée. Elles assurent ainsi « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés et contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain. »

Dans les espaces de faible densité, **les communautés de communes sont sans doute davantage attendues pour développer des solutions de mobilités actives, partagées, des services de transport à la demande ou encore les services de mobilité solidaire.**

Aucune des Communautés de communes du Pays Sud Toulousain a opté pour la compétence mobilité à ce jour.



Des modes doux de déplacement surtout axés sur les loisirs et le tourisme

Le territoire est peu maillé en mode doux de déplacement et ces axes sont essentiellement destinés au tourisme et aux loisirs.

3 axes structurants cyclables et 2 axes structurants pédestres, surtout orientés vers les loisirs

Actuellement ouvert entre Cierp-Gaud et Carbonne, **le parcours cyclable de la Garonne** réalisé et géré par le Conseil départemental de la Haute-Garonne, sera prochainement complété par la création d'un tronçon reliant Marquefave à Toulouse et par un tronçon transfrontalier de 28 km (Trans-Garona) qui permettra, en longeant la Garonne, de rejoindre Vielha (Val d'Aran) en Espagne. La réalisation de ces 2 maillons manquants permettra à terme de relier à vélo Toulouse aux sources de la Garonne en Espagne. Cet itinéraire cyclable permettra ainsi de valoriser les mobilités durables, de favoriser l'intermodalité, tout en valorisant les territoires traversés d'un point de vue touristique et économique. Cet itinéraire créera une nouvelle véloroute européenne au cœur du massif pyrénéen.

D'une distance de 11 km, **le parcours cyclable de la Vallée de l'Arize** réalisé et géré par le Conseil départemental de la Haute-Garonne, est situé entre les communes de Carbonne et Montesquieu-Volvestre.

Un nouvel axe structurant sur une ancienne voie ferrées, **le parcours Vallée du Salat** entre Roquefort-sur-Garonne et Salies-du-Salat est d'une distance de 10,3 km.

Deux sentiers grandes randonnées :

- le GR861 ou Via Garona qui va de Toulouse à Saint-Bertrand-de-Comminges, en passant par Carbonne, Rieux-Volvestre ou encore Cazères ;
- le GR86 qui va de Toulouse à Bagnères-de-Luchon, en passant par Rieumes.



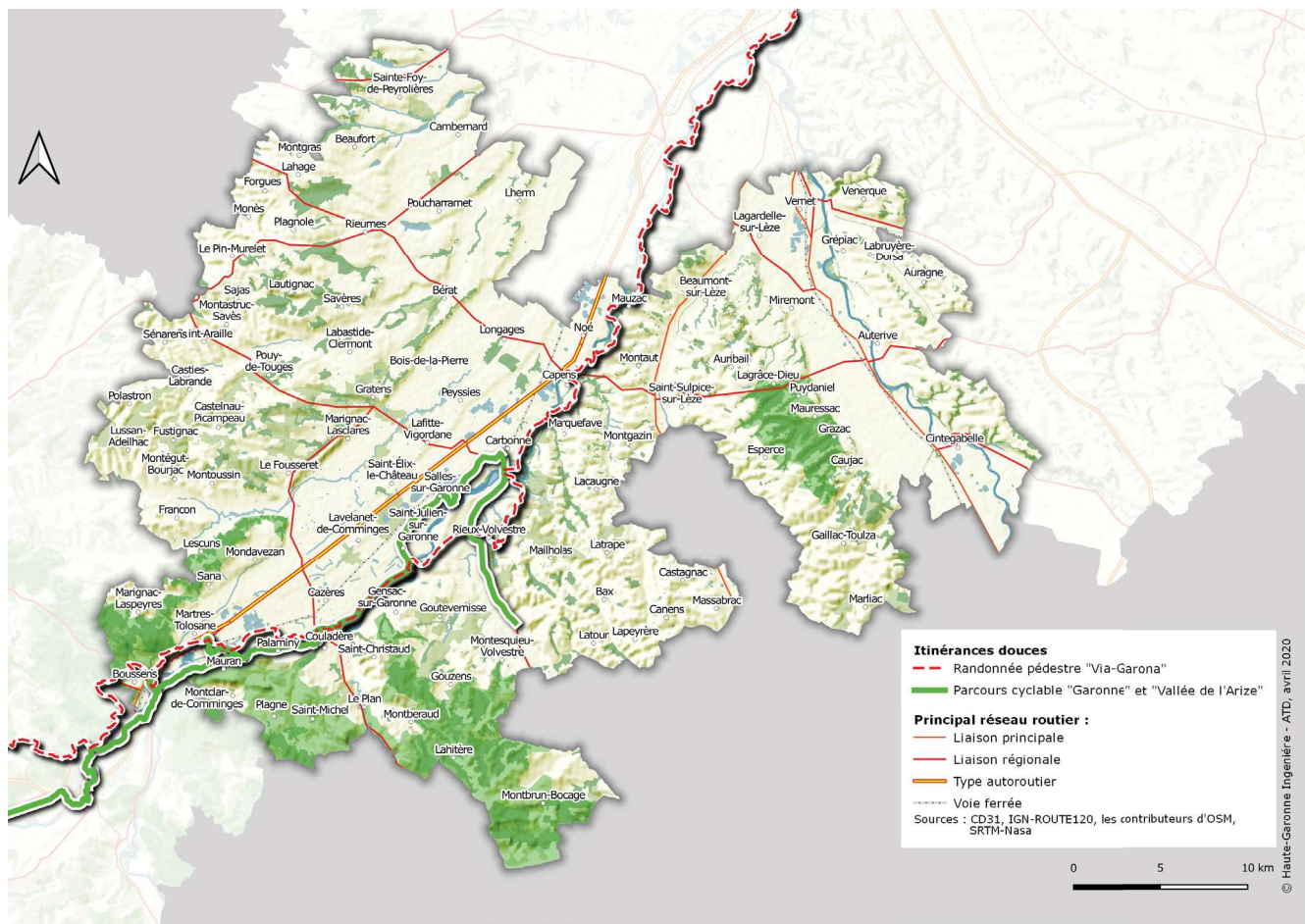
Via Garonna - source CD 31

Des freins au développement des déplacements doux

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. Ces informations restent partielles et un recensement complet des aménagements aurait été nécessaire pour tous les identifier.

Les freins au développement des déplacements à vélo restent ainsi nombreux :

- manque d'aménagements cyclables dédiés et sécurisés ;
- dangerosité des routes 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 du territoire.



Néanmoins, plusieurs démarches locales ont été initiées en faveur des déplacements à vélo. En 2021 le Pays Sud Toulousain a engagé une étude pour un **schéma directeur cyclable**. L'objectif est de faire évoluer les pratiques de mobilité vers des modes de déplacement moins polluants. Ce schéma sera un véritable outil pour construire un réseau cyclable continu, sécurisé et jalonné. Il permettra de relier les principaux pôles du territoire pour des déplacements du quotidiens mais aussi pour le loisir et le tourisme.

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.

Par ailleurs, des initiatives peuvent être citées :

- 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 et piétons 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.

- 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.

- 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.



Chiffres clés

- +26 % d'actifs du Pays Sud Toulousain se déplacent hors de leur commune de résidence pour aller travailler entre 2006 et 2020
- 60 % des actifs habitant dans le Pays Sud Toulousain travaillent à l'extérieur du Pays
- 87 % des déplacements domicile-travail s'effectuent en voi-

ture individuelle en 2020, contre 4 % en transports en commun

- 2 lignes ferroviaires à enjeux
- 18 lignes de bus régulières interurbaines
- Des services de transport à la demande
- 1 itinéraire véloroute européenne « Trans-Garonna »

Atouts

- Près de la moitié des communes du territoire se situe à moins de 20 minutes de plusieurs pôles d'emplois et de services et de pôles limitrophes (mais induisant une dépendance à la voiture)
- Une bonne desserte autoroutière qui constitue l'épine dorsale du réseau routier avec des axes de circulation structurants
- 2 lignes ferroviaires à enjeux avec des navettes de rabattement et un réseau de bus interurbain
- Plusieurs pistes cyclables et sentiers de randonnées labellisés
- La quasi totalité du territoire couvert en très haut débit depuis fin 2022

Faiblesses

- Des déplacements domicile-travail très importants, que ce soit en distance et en temps engendrant de forts trafics routiers
- Des pôles d'emplois et de services peu accessibles pour certaines communes
- Une dépendance forte à la voiture individuelle
- Des secteurs où l'urbanisation récente s'est développée de façon linéaire et le long d'axes principaux, réduisant les vitesses moyennes de déplacement et accentuant l'insécurité
- Des disparités sur les liaisons transversales (est-ouest entre les deux vallées) et peu de liaisons de transports en commun entre les polarités
- Un linéaire de voirie conséquent, induisant un coût d'entretien important pour les collectivités (entretien hivernal, campagnes de fauchage et de curage des fossés)
- Le cadencement de l'offre ferroviaire insuffisant malgré le développement entre Boussens et Toulouse

Opportunités

- Le Plan de Mobilité Rurale du Pays Sud Toulousain
- Le développement du télétravail, qui pourrait réduire les déplacements
- Des déplacements domicile-travail internes aux communes importants (près de 10 000 actifs), permettant de développer les transports alternatifs à la voiture individuelle, notamment les déplacements doux

Menaces

- Baisse d'attractivité du territoire du fait des congestions importantes pour les travailleurs
- Le support du coût d'entretien des routes important pour les collectivités au regard du changement climatique, des baisses de dotations, etc.
- Des freins au développement des déplacements doux, notamment la diffusion spatiale de l'habitat, de l'emploi et des services qui allonge les distances à parcourir

Enjeux

- Développement de la mobilité, notamment par les transports collectifs, entre les polarités du SCoT
- Développement des transports collectifs locaux
- Développement d'un accès au territoire de façon aisée et diversifiée depuis l'extérieur, notamment développement d'alternatives modales crédibles vers l'agglomération toulousaine pour les actifs et demandeurs d'emplois
- Anticipation et coordination entre les aménagements du territoire et les offres de mobilités diversifiées et les réseaux (y compris le stationnement)
- Réduction de l'usage de la voiture individuelle

- Aménagement de pistes cyclables et de sentiers de randonnées à destination des touristes mais également des actifs pour développer l'utilisation de ces modes de transports
- Appui au développement économique et à l'accueil de population avec la future offre très haut débit
- Développement d'une couverture en téléphonie/internet mobile aujourd'hui insatisfaisante sur l'ensemble du Pays
- Lutte contre la fracture numérique



La gare du Vernet - Pays Sud toulousain

