



schéma départemental

des mobilités



Éléments de diagnostic

Schéma Départemental des Mobilités

Conseil général de Tarn-et-Garonne – version 04 du 10/07/2012



24 boulevard Riquet
31000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75012 Paris
T / 01 43 72 10 09

1 place Gapeau
Quartier La Banette
83 270 St-Cyr-sur-Mer
T / 09 72 12 85 24

iter@iternet.org

Sommaire

I. La démarche de Schéma Départemental des Mobilités

II. Structures et dynamiques territoriales

1. L'organisation du territoire
2. Les pratiques de mobilité
3. Les flux de déplacements

III. L'offre de mobilité

1. Les transports en commun
2. Les autres alternatives
3. La place de la voiture particulière et son avenir

IV. Le système de déplacements

V. Synthèse

VI. Quelques exemples de stratégies d'offre départementales

La démarche de Schéma Départemental des Mobilités

I. La démarche de Schéma Départemental des Mobilités

La continuité de l'étude « Tarn-et-Garonne 2025 »

- **Les transports, une attente prioritaire** des Tarn-et-Garonnais qui souhaitent que le Conseil général agisse dans ce domaine
- **Un besoin d'approfondissement** de la problématique des déplacements pour construire **un projet cohérent** en termes de mobilité, en lien avec les enjeux du territoire :
 - Les évolutions démographiques
 - Le phénomène de métropolisation
 - Les grands projets en cours (LGV Bordeaux – Toulouse, plateforme multimodale *Grand Sud Logistique*, etc.)

I. La démarche de Schéma Départemental des Mobilités

Une approche globale de la question des déplacements

- Un objectif double :
 - Répondre aux besoins actuels
 - Préparer le territoire aux problématiques de demain

- Trois approches complémentaires :
 - **La diversité des territoires**
 - **La diversité des publics**
 - **La diversité des modes et des motifs de déplacements**

I. La démarche de Schéma Départemental des Mobilités

Le déroulement de l'étude

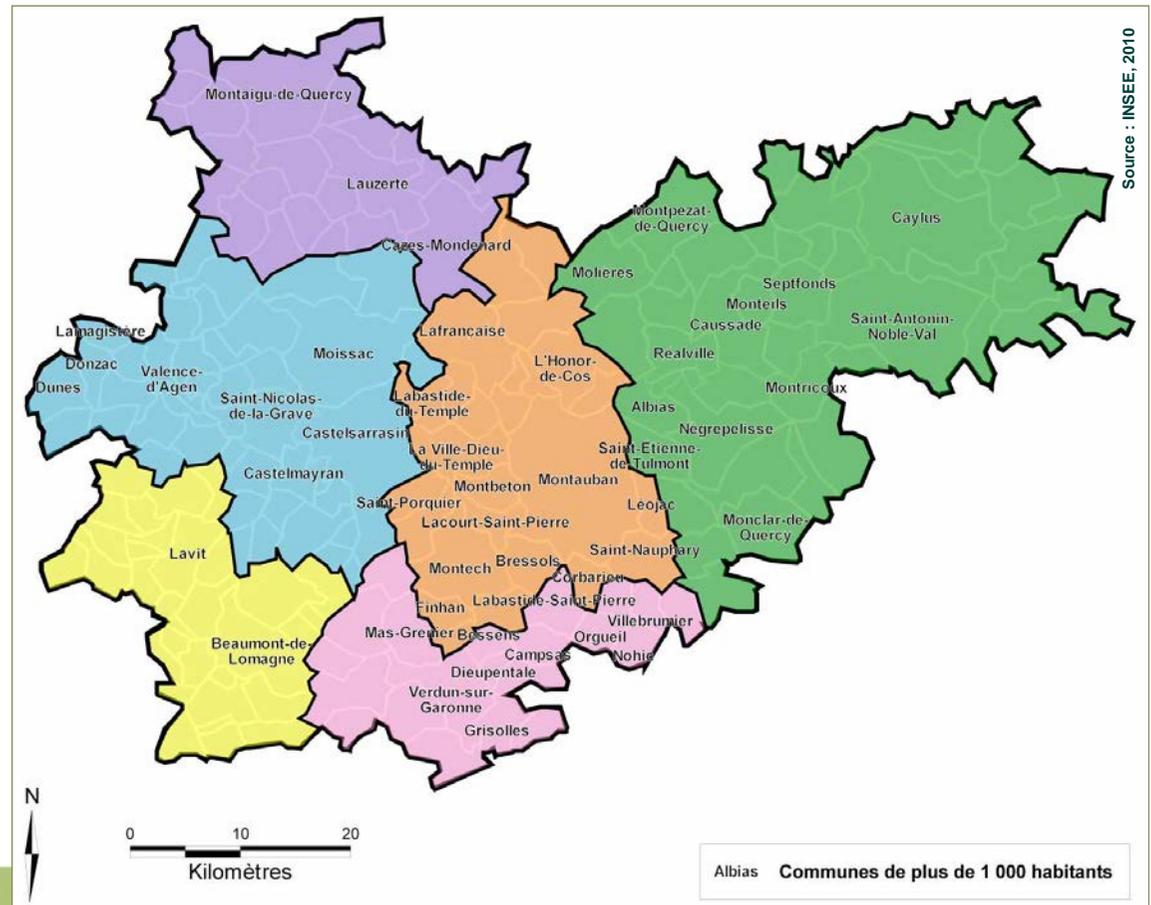
- **Phase 1 — État des lieux de la mobilité :**
 - Diagnostic de l'offre de mobilité
 - Diagnostic de la structuration du territoire et des flux de déplacements
 - Identification du système de mobilité départemental, dans son ensemble et par bassin de mobilité
- **Phase 2 — Analyse prospective et scénarisation des besoins :**
 - Définition du scénario « au fil de l'eau » (à 10-15 ans)
 - Élaboration du diagnostic prospectif
 - Définition des enjeux d'amélioration de la mobilité
- **Phase 3 — Proposition de mesures d'accompagnement :**
 - Précision des enjeux et objectifs au regard des orientations politiques des élus
 - Élaboration du Schéma départemental des Mobilités

I. La démarche de Schéma Départemental des Mobilités

Une déclinaison en six bassins de mobilité

- Six secteurs pour autant de contextes territoriaux différents
- Trois espaces urbains ou périurbains :
 - Bassin Montalbanais
 - Bassin Castelsarrasin – Moissac – Valence-d’Agen
 - Bassin Sud métropolitain
- Trois secteurs ruraux :
 - Bassin Quercy – Pays de Serres
 - Bassin Gascogne – Lomagne
 - Bassin Quercy – Aveyron

Bassins de mobilité

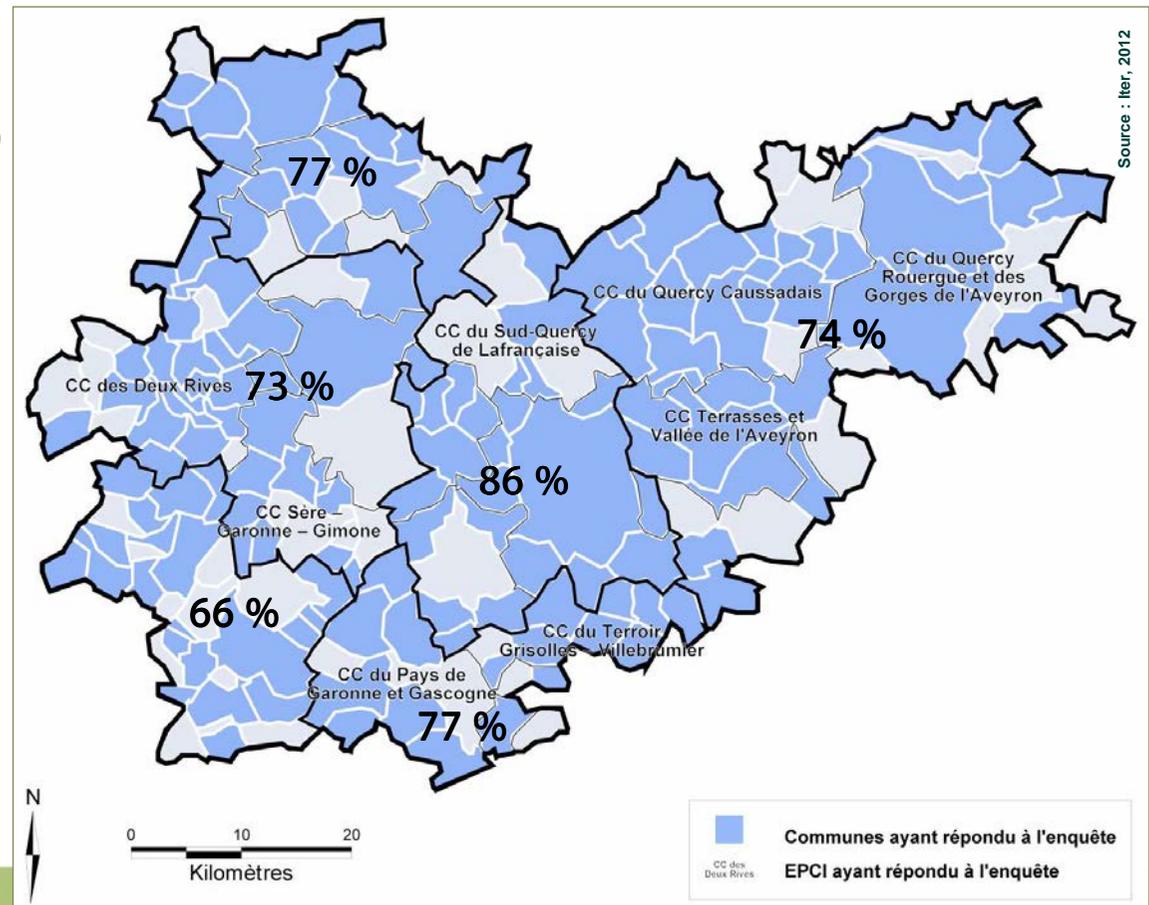


I. La démarche de Schéma Départemental des Mobilités

Une enquête auprès des communes et intercommunalités

- Un taux de réponse à l'enquête satisfaisant :
 - 75 % des communes (146 sur 195)
 - 50 % des EPCI (8 sur 16)
- Une participation :
 - Supérieure à la moyenne dans le bassin Montalbanais (86 %)
 - Inférieure dans le bassin Gascogne – Lomagne (66 %)
- La démonstration de l'intérêt porté à la problématique des déplacements par les collectivités locales

Participation à l'enquête





Structures et dynamiques territoriales

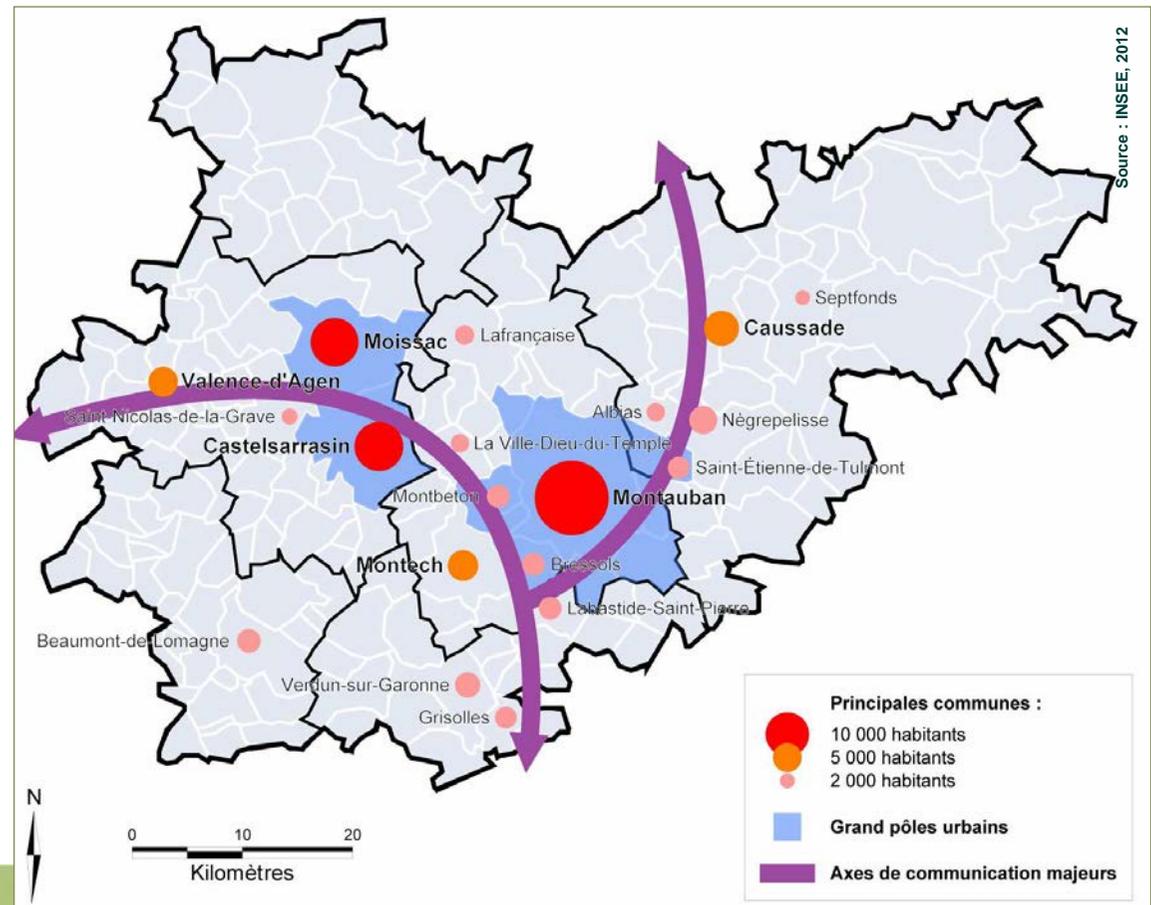
II. Structure et dynamiques territoriales

1. L'organisation du territoire

Un territoire structuré par les axes de communication majeurs

- 42 % de la population départementale au sein de deux agglomérations :
 - Montauban (31 %)
 - Castelsarrasin (11 %)
- Des espaces ruraux variés :
 - Sous influence urbaine (secteurs de Caussade et Beaumont-de-Lomagne)
 - Plus isolés (secteurs nord-ouest et extrême est)

Armature urbaine



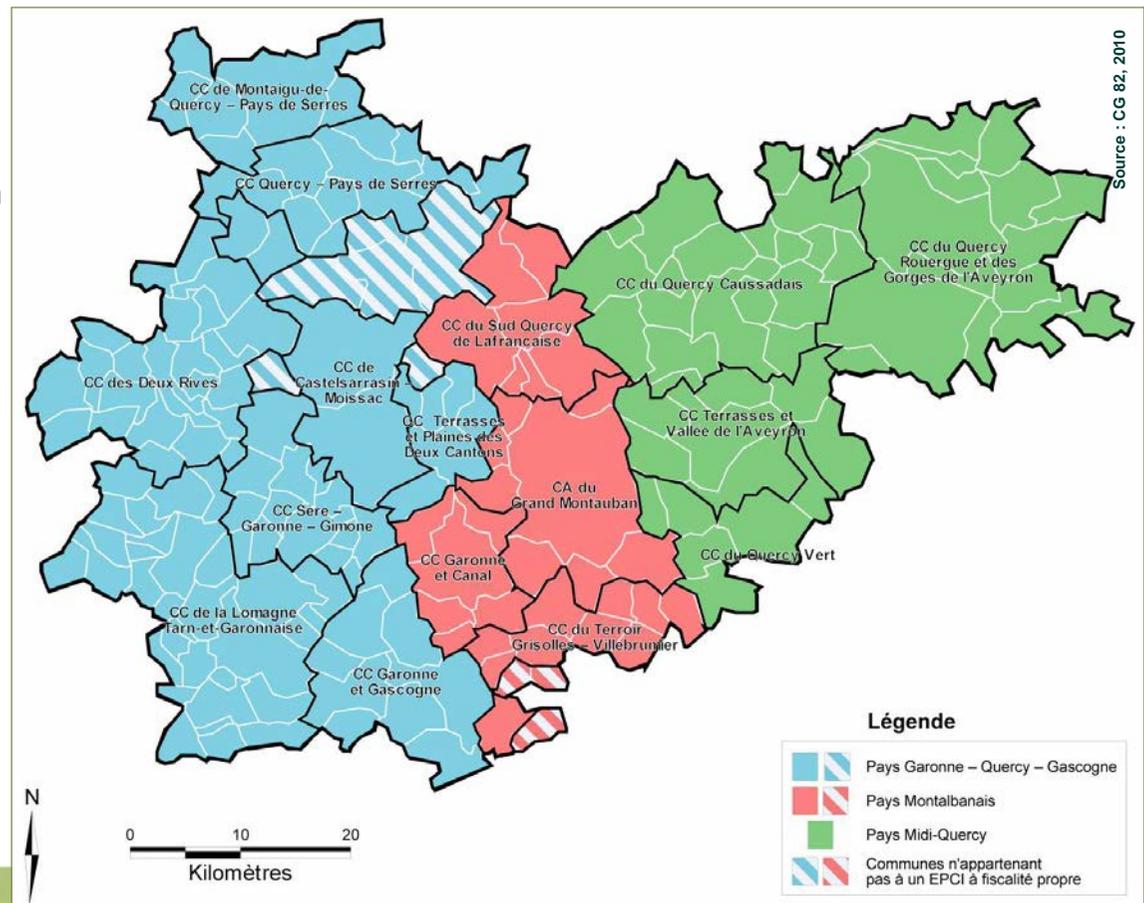
II. Structure et dynamiques territoriales

1. L'organisation du territoire

Une intercommunalité développée et en évolution

- À l'heure actuelle, une bonne couverture en EPCI :
 - 15 communautés de communes
 - Une communauté d'agglomération
 - 10 communes « isolées »
- Trois pays qui concernent l'ensemble du territoire départemental

Coopération intercommunale



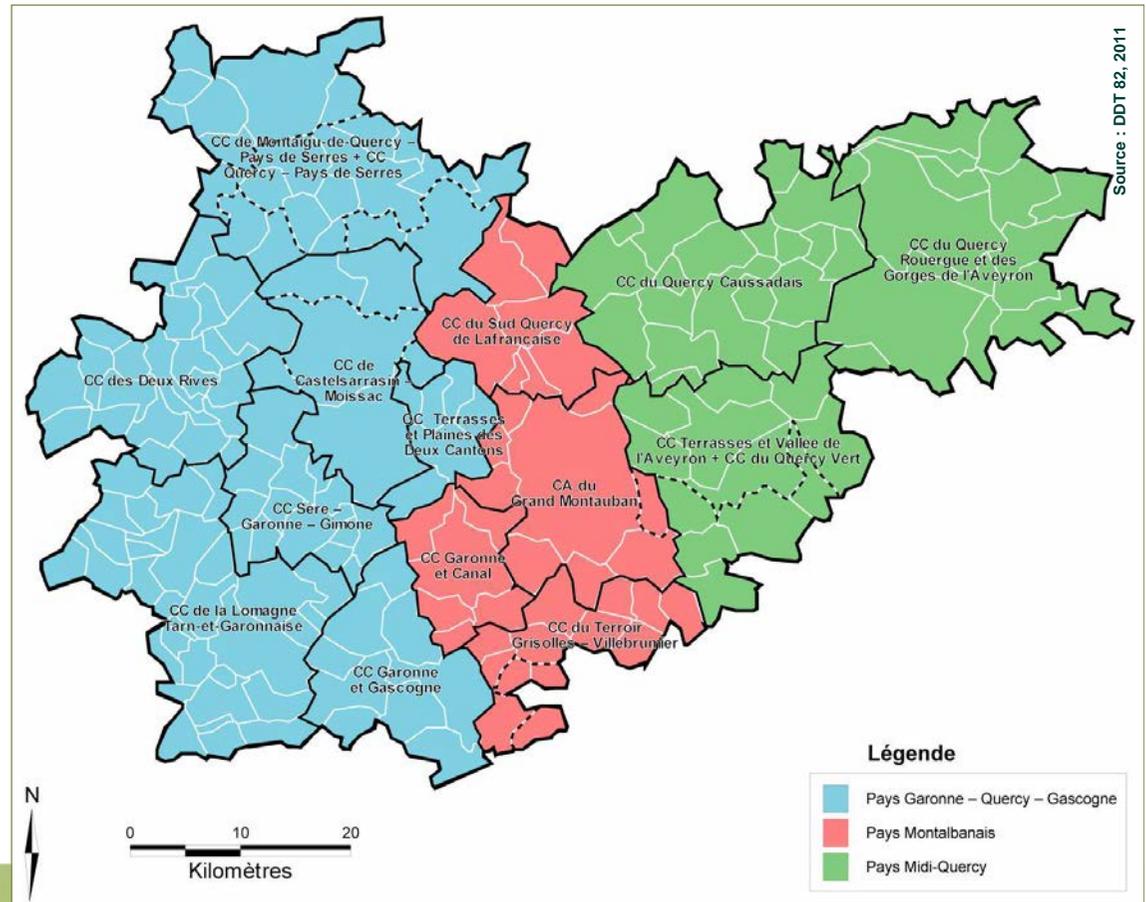
II. Structure et dynamiques territoriales

1. L'organisation du territoire

Une intercommunalité développée et en évolution

- Un projet d'achèvement et de rationalisation de la carte des EPCI
- Des moyens redéployés et une dynamique renouvelée : l'occasion de réorienter l'action dans les territoires

Schéma départemental de Coopération intercommunale



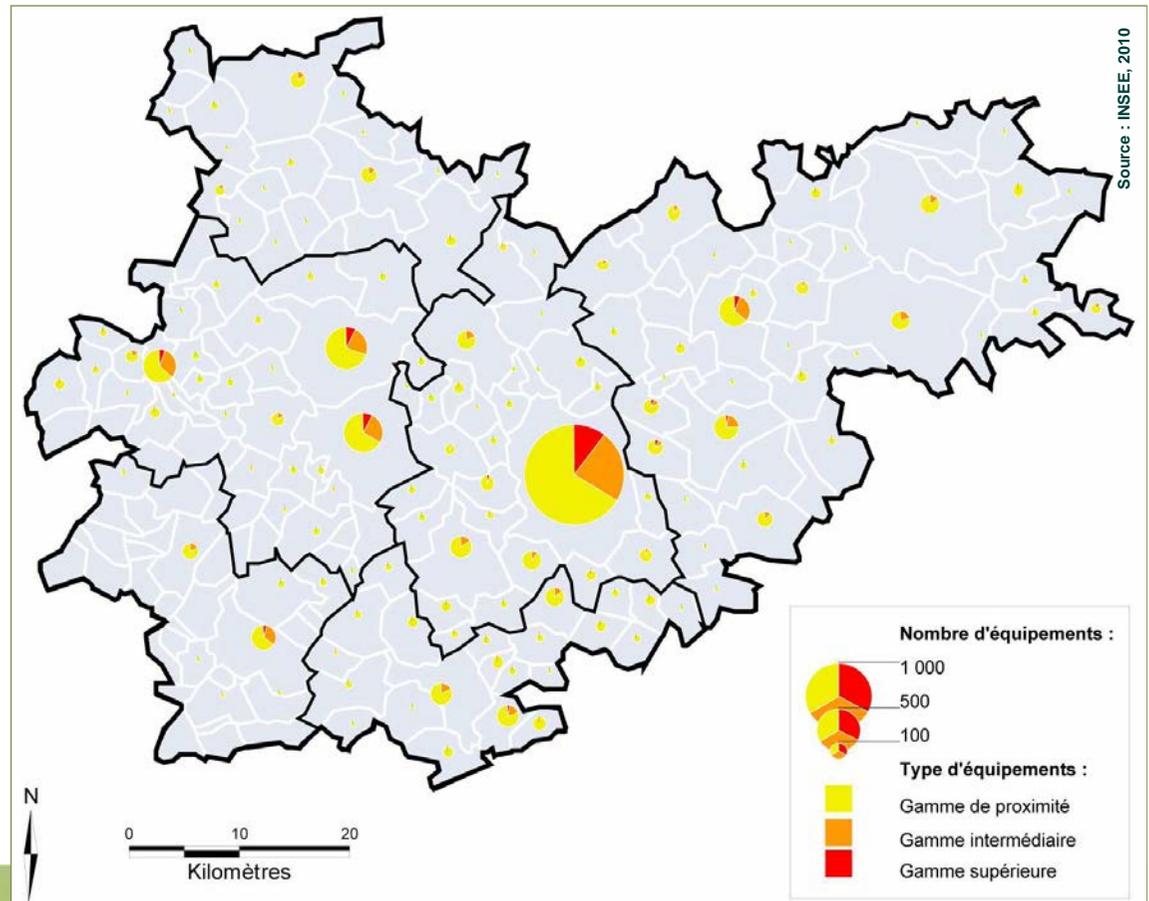
II. Structure et dynamiques territoriales

1. L'organisation du territoire

Une répartition des équipements témoignant de l'hétérogénéité du territoire

- Des équipements concentrés dans les espaces à dominante urbaine :
 - À Montauban et sa périphérie (au sud en particulier)
 - Dans les principales villes du département
- En milieu rural :
 - Quelques pôles de proximité bien équipés (comme Beaumont-de-Lomagne)
 - Mais **une forte dépendance aux zones urbaines** pour les services de la gamme supérieure

Nombre et type d'équipements



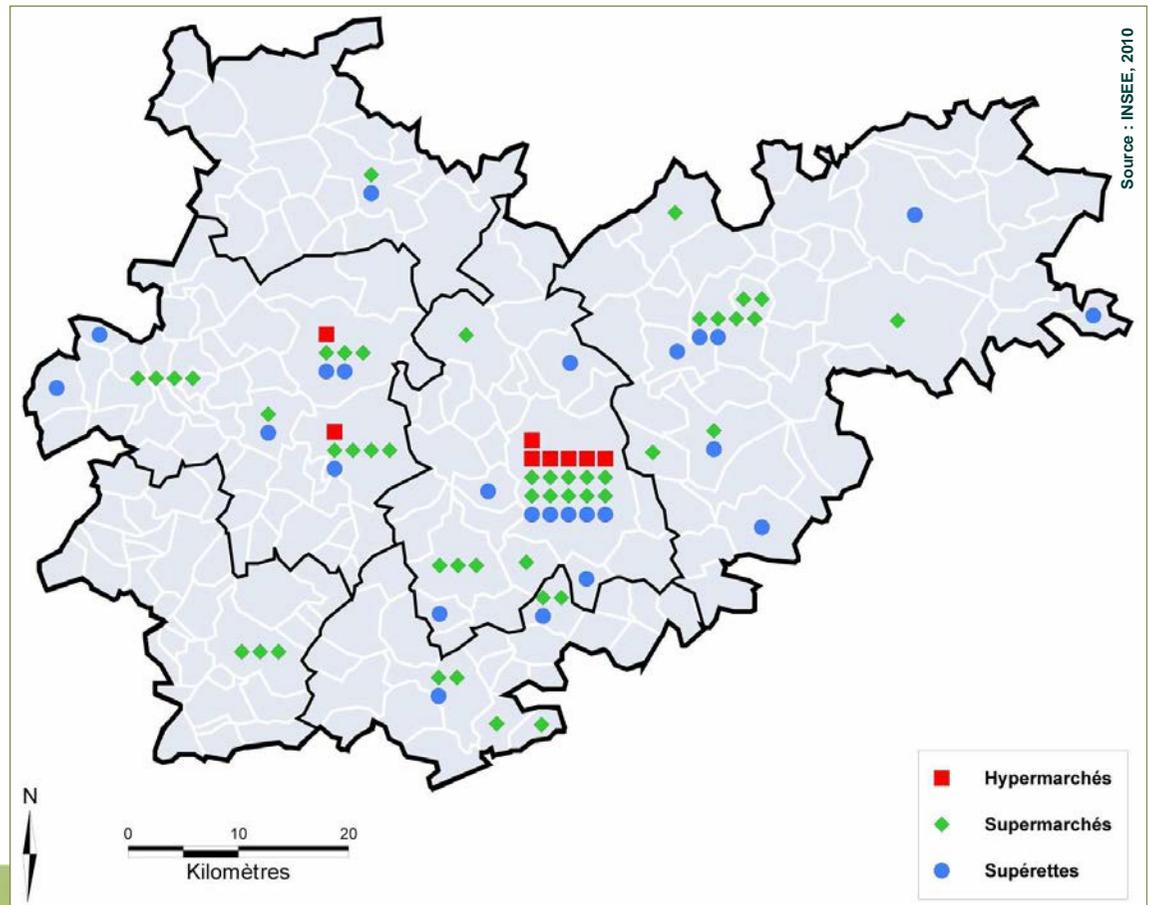
II. Structure et dynamiques territoriales

1. L'organisation du territoire

Des grandes surfaces concentrées dans les secteurs les plus denses

- Des grandes surfaces très présentes dans les principales agglomérations et dans les zones sous influence urbaine
- Des équipements répondant à des besoins de base **parfois rares dans certains espaces ruraux** :
 - Quercy – Pays de Serres
 - Quercy – Aveyron (est)

Supérettes, supermarchés et hypermarchés



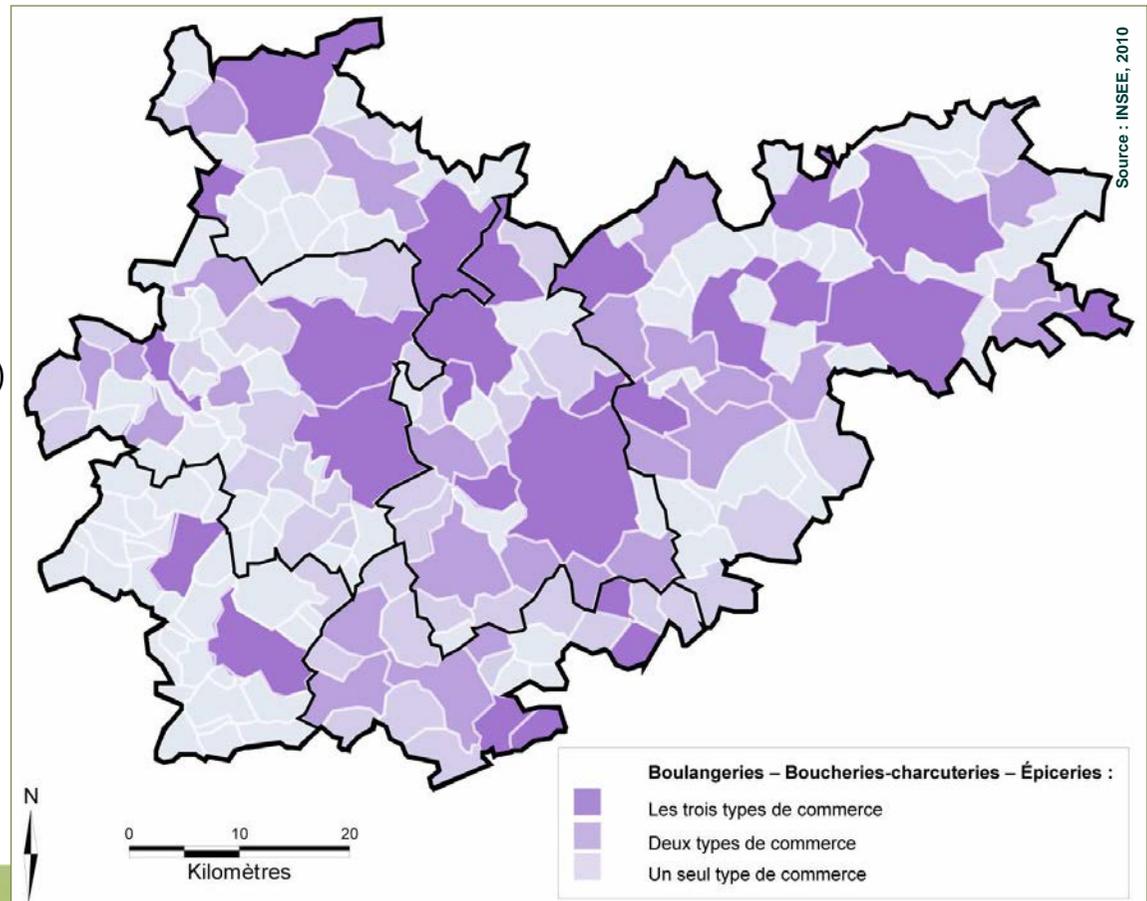
II. Structure et dynamiques territoriales

1. L'organisation du territoire

Des petits commerces nécessaires en milieu rural

- Les commerces alimentaires de base relativement présents dans l'espace rural, sous deux formes :
 - Concentration au sein de quelques pôles de proximité (bassin Gascogne – Lomagne)
 - Répartition plus équilibrée sur le territoire (bassin Quercy – Aveyron)
- Les secteurs urbains bien équipés dans les villes-centres, un peu moins en périphérie
- Des déplacements parfois longs même pour ces achats courants

Boulangeries, boucheries et épiceries



II. Structure et dynamiques territoriales

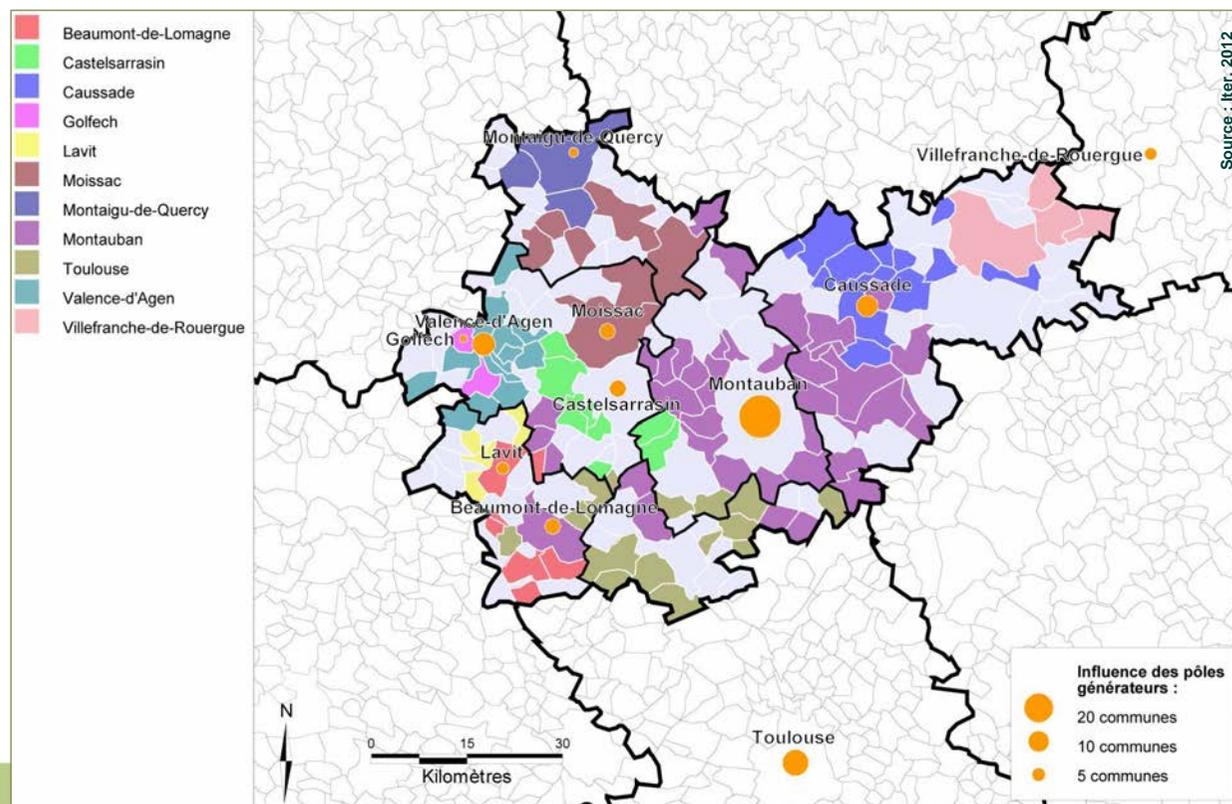
2. Les pratiques de mobilité

Travail — Des bassins d'emploi relativement étendus

- Montauban, un pôle majeur dont l'influence concerne une large part du département
- Toulouse, second pôle identifié par les communes
- D'autres pôles d'importance (Valence-d'Agen, Caussade, Castelsarrasin, Moissac)

➔ Des mobilités de longue et de moyenne distance qui soulignent la dépendance à l'usage de la voiture particulière du fait d'un déficit d'offre alternative, en particulier en transport collectif

Pôles générateurs pour le motif « Travail » (enquête)



II. Structure et dynamiques territoriales

2. Les pratiques de mobilité

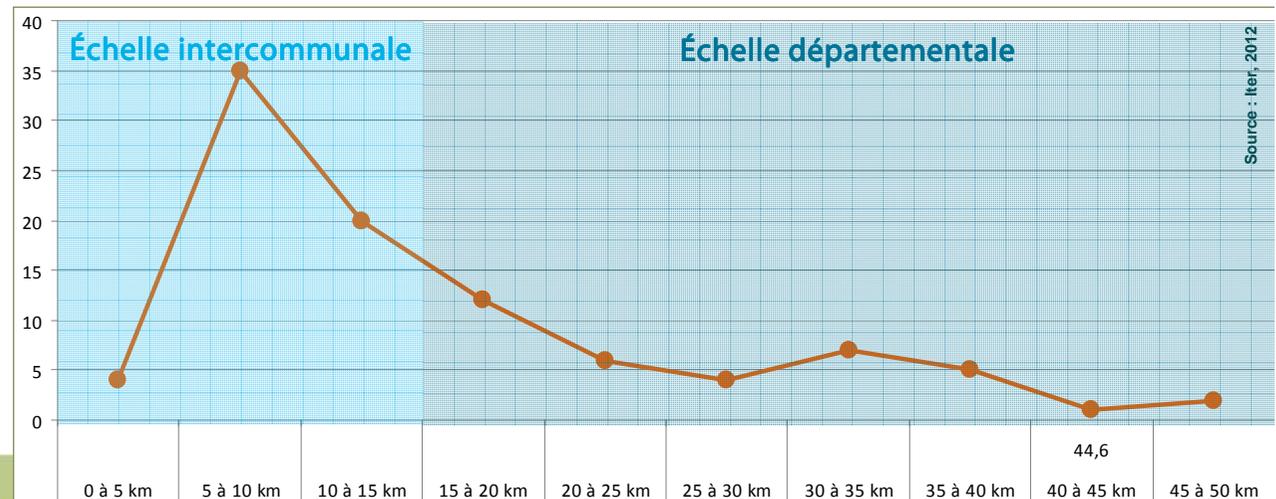
Travail — Les enjeux de gouvernance liés à la distance des déplacements

Le graphique ci-dessous visualise la répartition des distances moyennes de travail telles qu'elles ressortent de l'enquête menée auprès des communes

- La mise en évidence de **deux échelles de distance** concernant :
 - Le territoire des EPCI pour des distances inférieures à 15 kilomètres
 - Le territoire départemental pour des distances supérieures

➔ Derrière cette dichotomie, **un enjeu de gouvernance** concernant l'organisation de l'offre de transport collectif associée

Distances aux pôles générateurs pour le motif « Travail » (enquête)



Source : Iter, 2012

II. Structure et dynamiques territoriales

2. Les pratiques de mobilité

Études — Des écoles accessibles à l'échelle locale

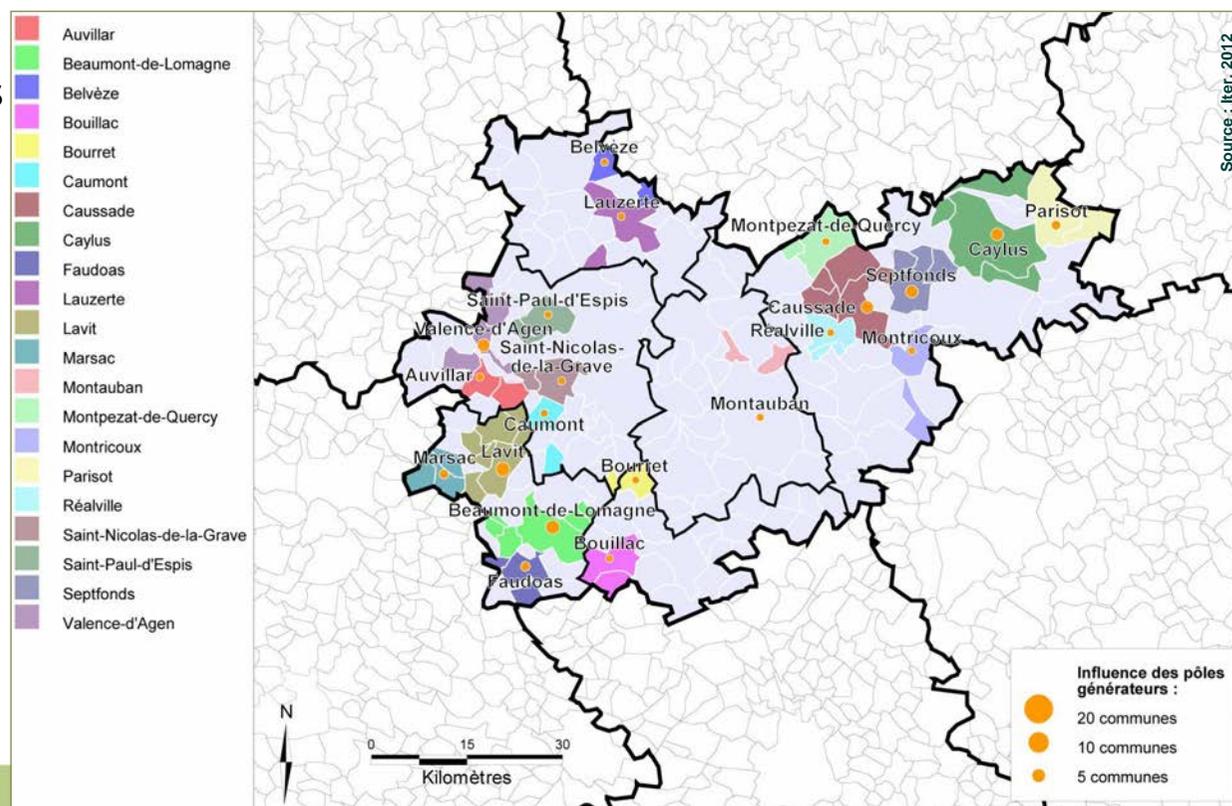
- Quelques communes qui disposent encore de leur propre école, dans les espaces urbains les plus dynamiques

- Ailleurs, des regroupements intercommunaux nécessaires



Une organisation des déplacements scolaires très largement prise en charge par le département mais qui offre peu de possibilités d'ouverture pour un usage « grand public »

Pôles générateurs pour le motif « École » (enquête)



II. Structure et dynamiques territoriales

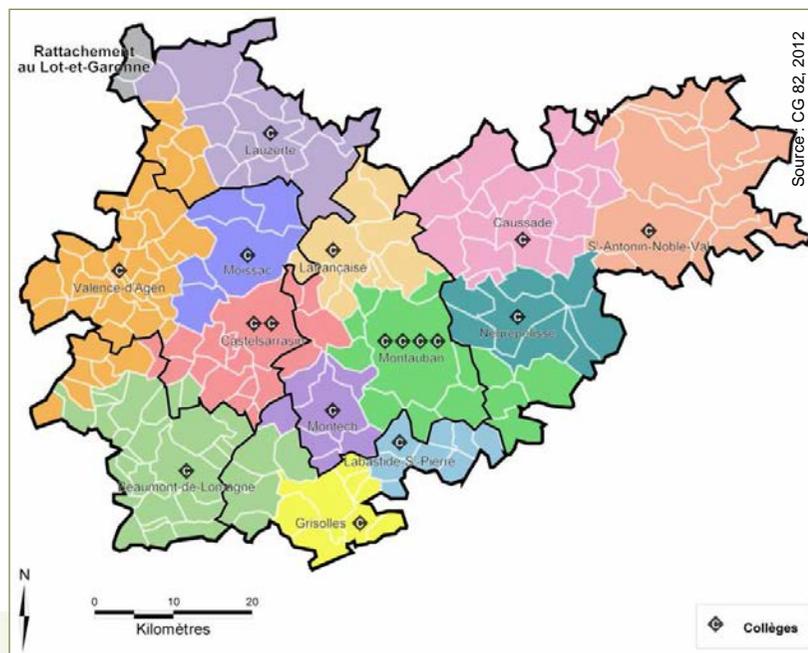
2. Les pratiques de mobilité

Études — Des collèges parfois éloignés pour les espaces ruraux

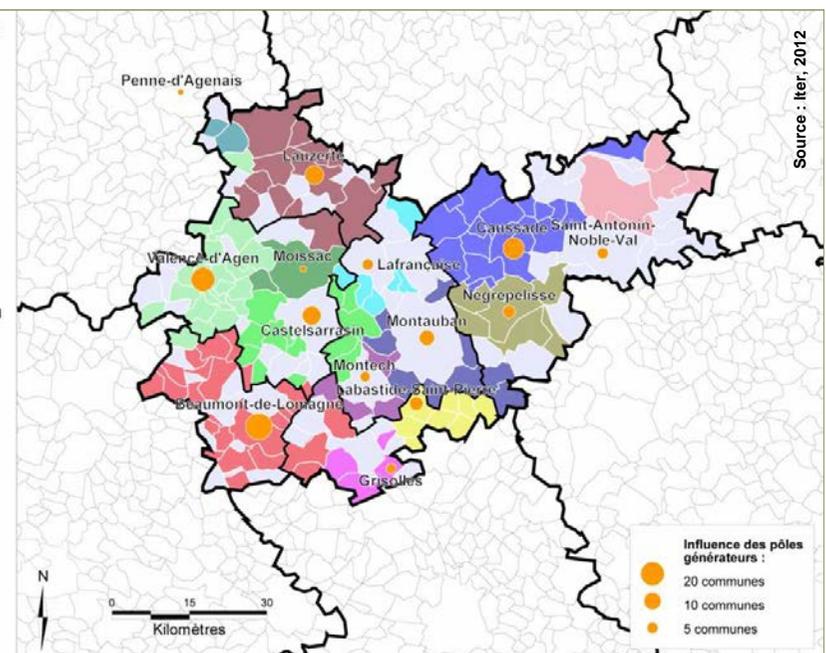
- Une perception de la sectorisation scolaire par les communes qui se distingue de la définition organisationnelle du département pour s'insérer dans les limites intercommunales

➔ Une organisation des transports compatible avec une déspecialisation permettant de valoriser l'offre pour un usage « grand public »

Sectorisation des collèges



Pôles générateurs pour le motif « Collège » (enquête)



II. Structure et dynamiques territoriales

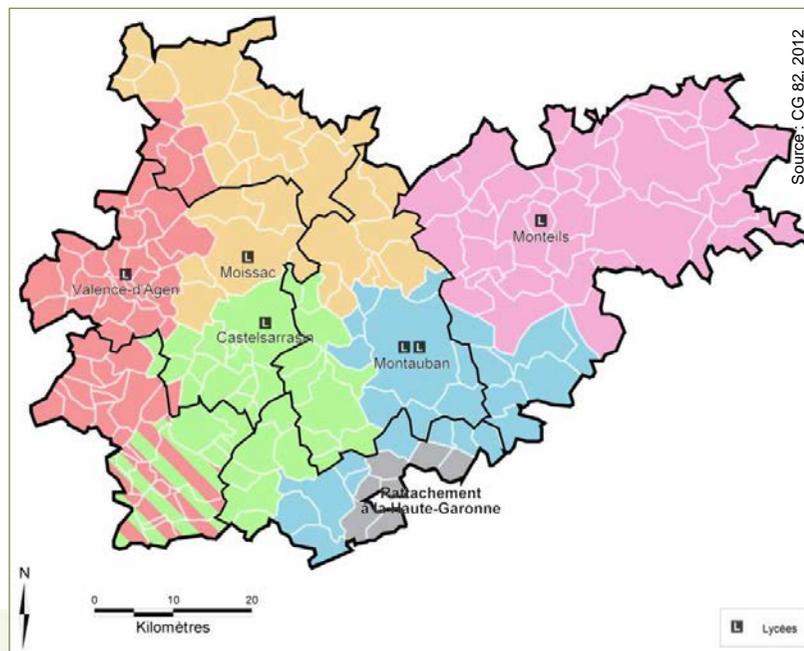
2. Les pratiques de mobilité

Études — Les lycées : l'apanage des principales villes

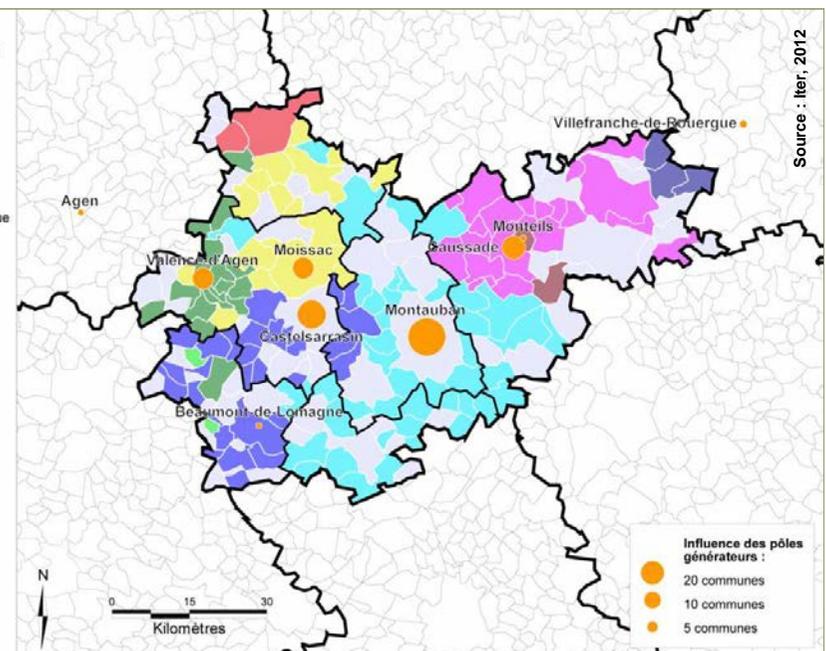
- La même constatation que pour les collèges en ce qui concerne la perception par les communes de la sectorisation des lycées

➔ Des déplacements dont l'échelle de mobilité excède le plus souvent les limites des EPCI, confortant la gouvernance départementale pour l'organisation de ce transport qui présente de réelles opportunités quant à son ouverture au « grand public »

Sectorisation des lycées



Pôles générateurs pour le motif « Lycée » (enquête)



II. Structure et dynamiques territoriales

2. Les pratiques de mobilité

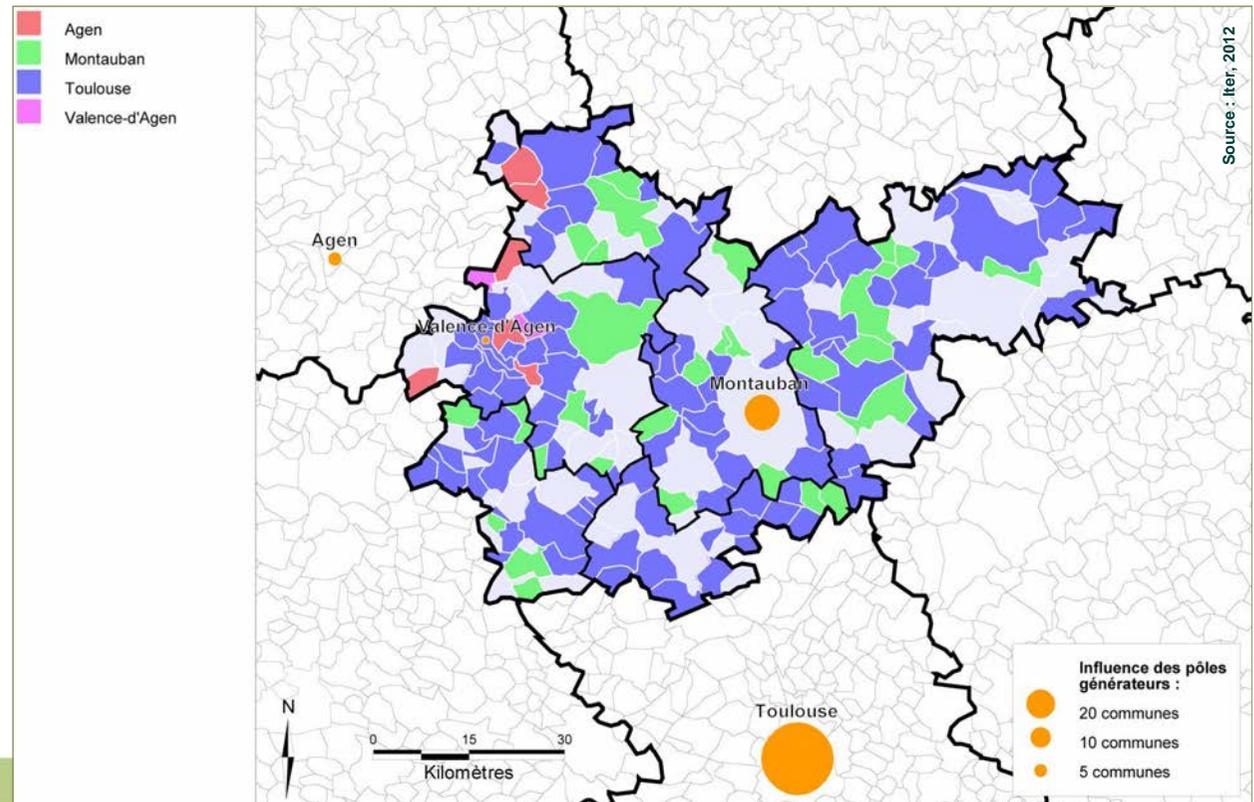
Études — L'enseignement supérieur polarisé par l'agglomération toulousaine

- La métropole régionale, destination majeure en termes d'universités et de grandes écoles, et le chef-lieu du département, pôle important du point de vue des formations courtes

- L'influence agenaise ressentie dans la frange ouest du territoire

➔ Deux aires d'influence qui se superposent sur toute l'étendue du département et posent la question de l'**accessibilité en transport collectif** à destination de ces deux polarités

Pôles générateurs pour le motif « Enseignement supérieur » (enquête)



II. Structure et dynamiques territoriales

2. Les pratiques de mobilité

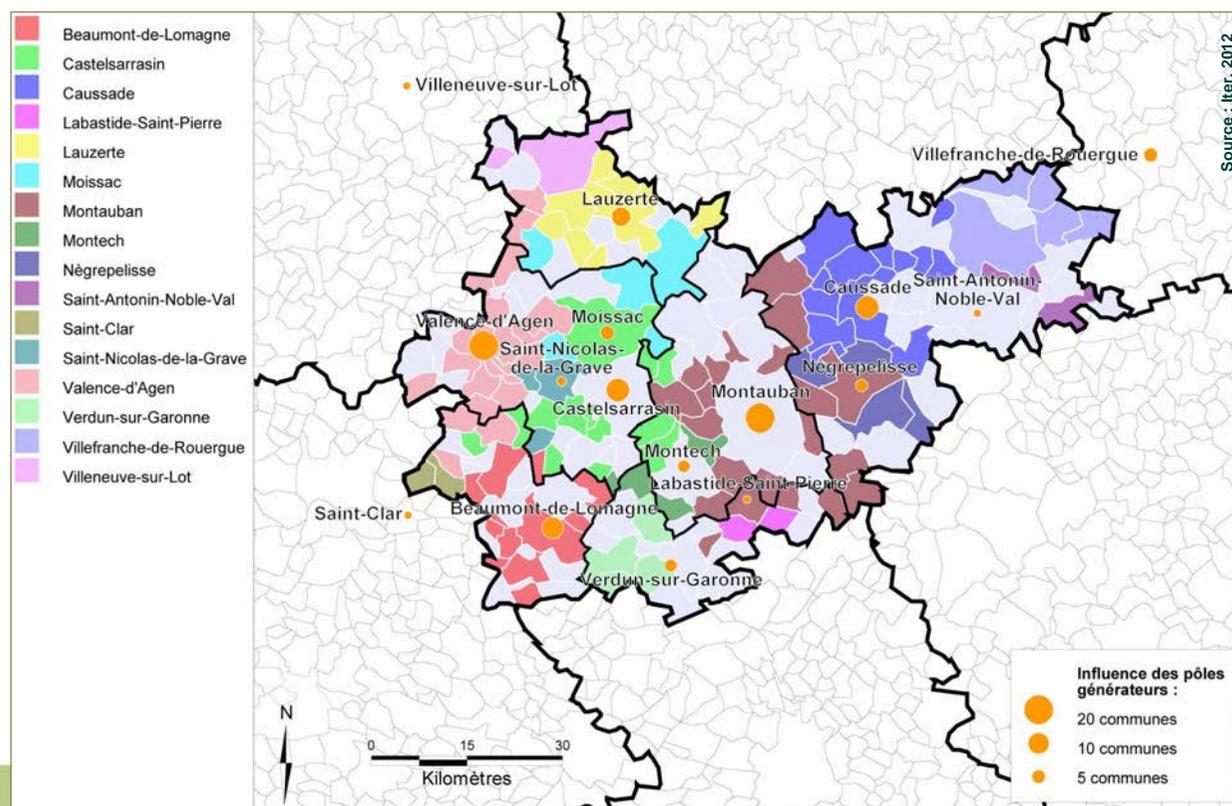
Achats — Grandes surfaces : deux logiques d'accès complémentaires

- Un fort pouvoir d'attraction des villes les plus importantes, Montauban en tête, associé à des pôles secondaires d'échelle plus locale

- Des équipements structurants **présents dans l'ensemble des secteurs étudiés**, avec une **représentation variable en nombre et en importance**

➔ Des échelles de mobilité infra-sectorielles renvoyant sur une organisation des transports de gouvernance intercommunale

Pôles générateurs pour le motif « Grande surface » (enquête)



II. Structure et dynamiques territoriales

2. Les pratiques de mobilité

Achats — Des marchés très ancrés localement

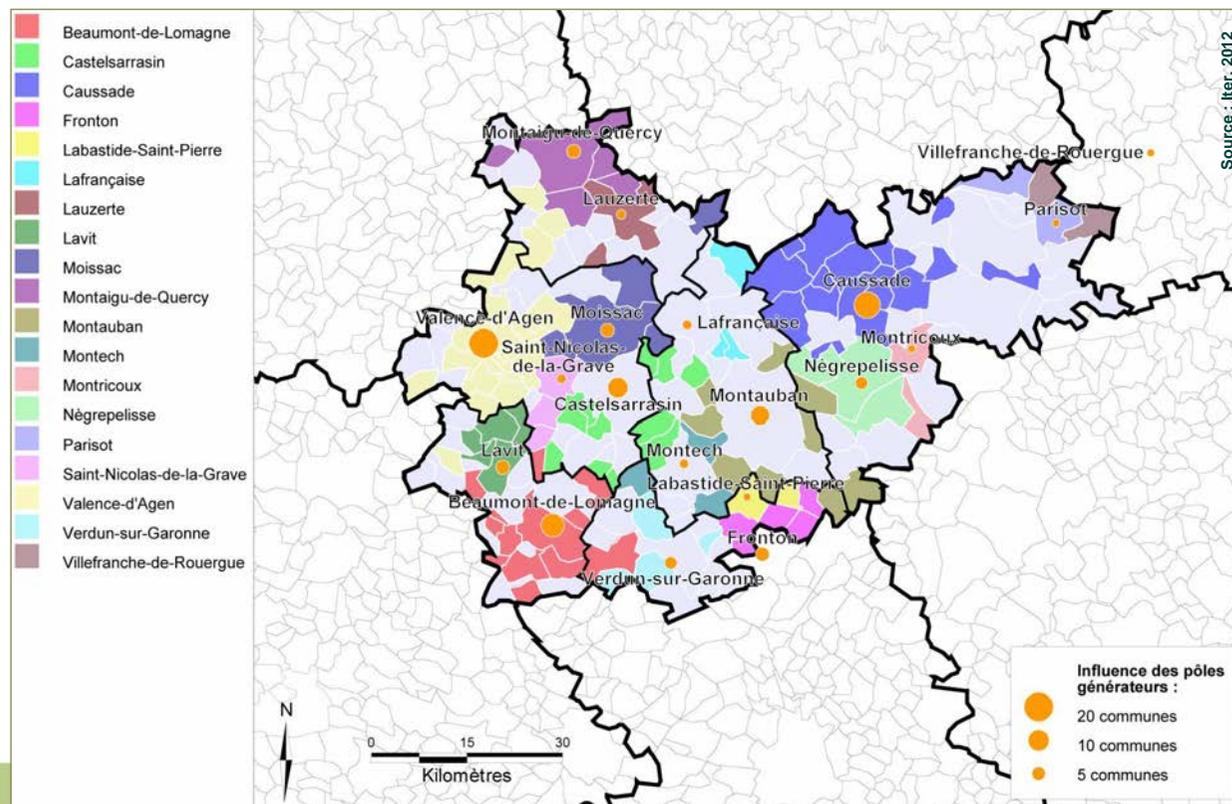
- Des marchés importants dont l'attractivité est importante en milieu rural (les marchés ayant, en environnement urbain, une attraction souvent limitée à la ville)

- Une attractivité à la temporalité spécifique (une à deux fois par semaine)



Des marchés qui animent la vie des territoires ruraux et constituent à ce titre **des polarités spatiotemporelles importantes à desservir**, en particulier pour des populations fragiles (personnes âgées, captifs)

Pôles générateurs pour le motif « Marché » (enquête)



II. Structure et dynamiques territoriales

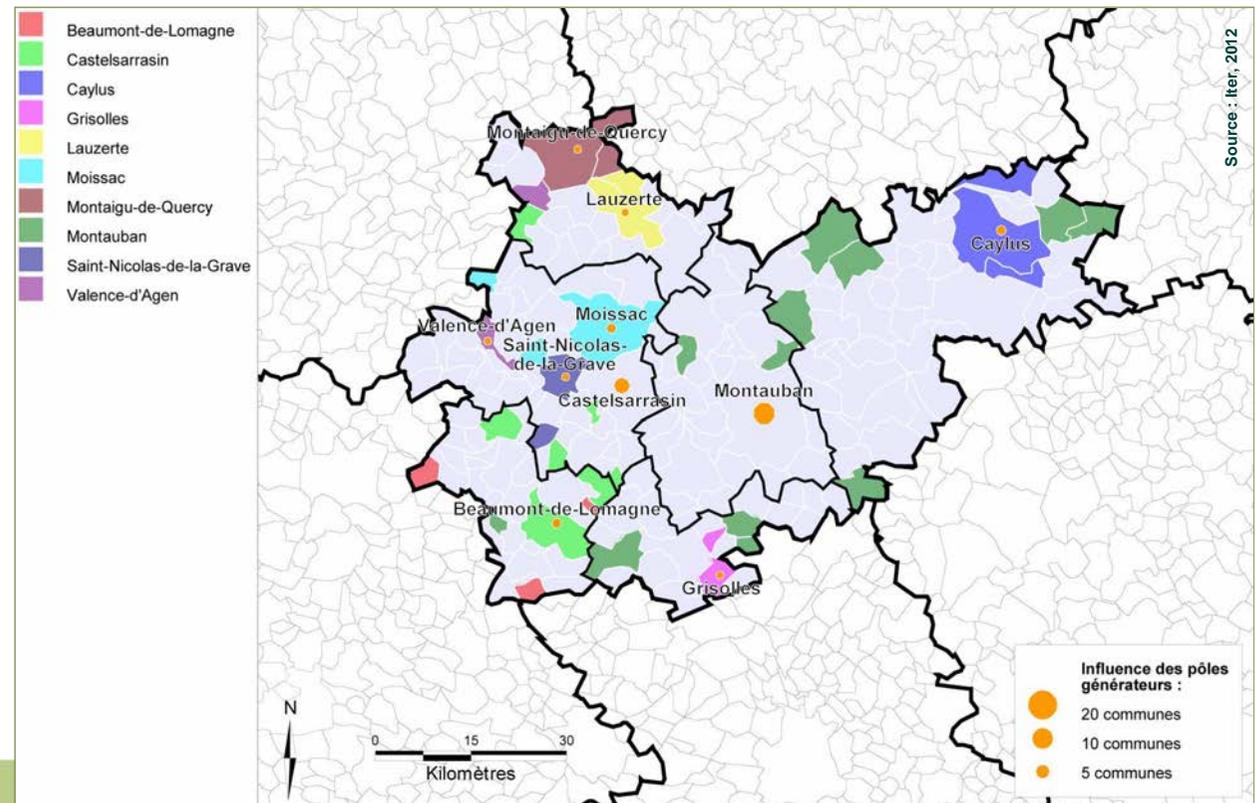
2. Les pratiques de mobilité

Démarches diverses — Peu de phénomènes d'attraction

- Une faible dépendance des communes à l'égard de tel ou tel pôle administratif ou de services

➔ Une question de l'accessibilité à ces services concernant essentiellement les publics fragiles (personnes âgées, captifs, ménages à faibles revenus)

Pôles générateurs pour le motif « Services administratifs » (enquête)



II. Structure et dynamiques territoriales

2. Les pratiques de mobilité

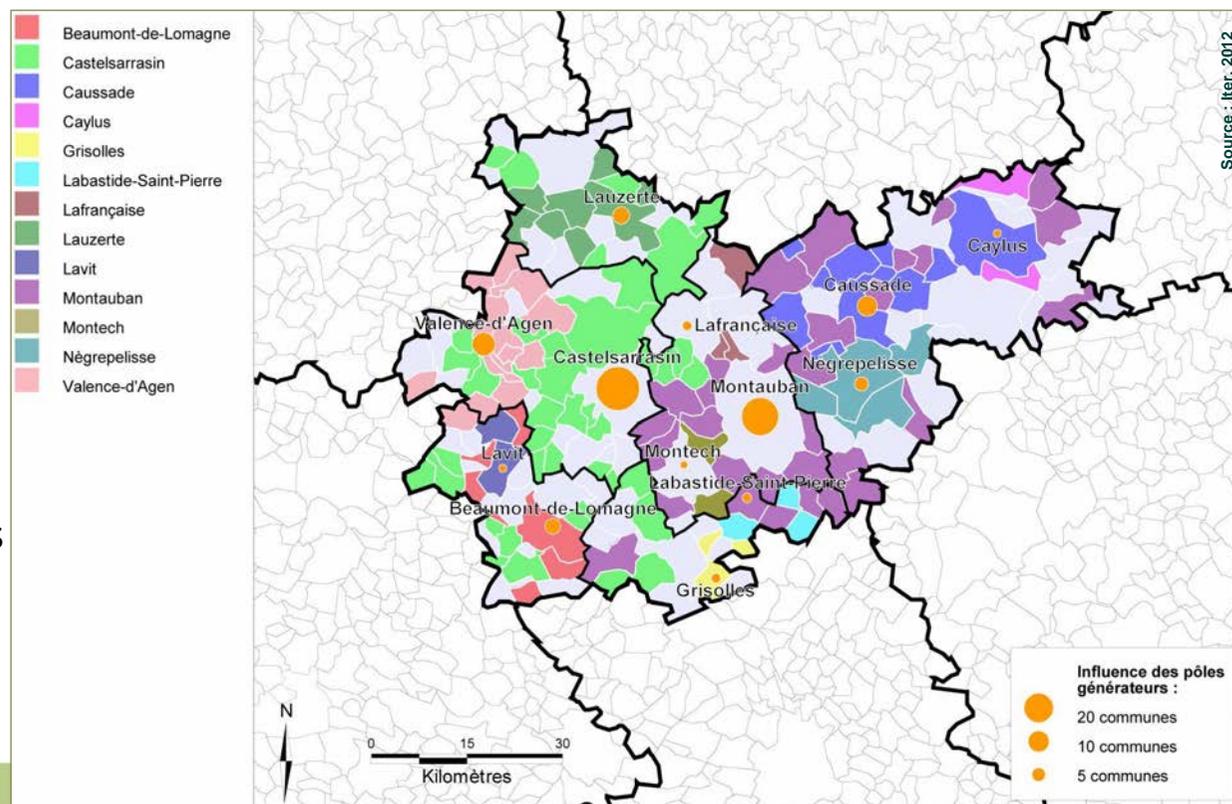
Démarches diverses — L'attraction forte des implantations de Pôle Emploi

- Une influence du bipôle Castelsarrasin – Montauban qui s'étend à pratiquement l'ensemble du département

- Quelques pôles d'un intérêt plus local générés par différents dispositifs (missions locales, etc.)

➔ Une échelle de mobilité départementale qui renvoie aux conditions d'accès en transport collectif et/ou à des solutions de délocalisations de services à aménager

Pôles générateurs pour le motif « Démarches d'insertion » (enquête)



II. Structure et dynamiques territoriales

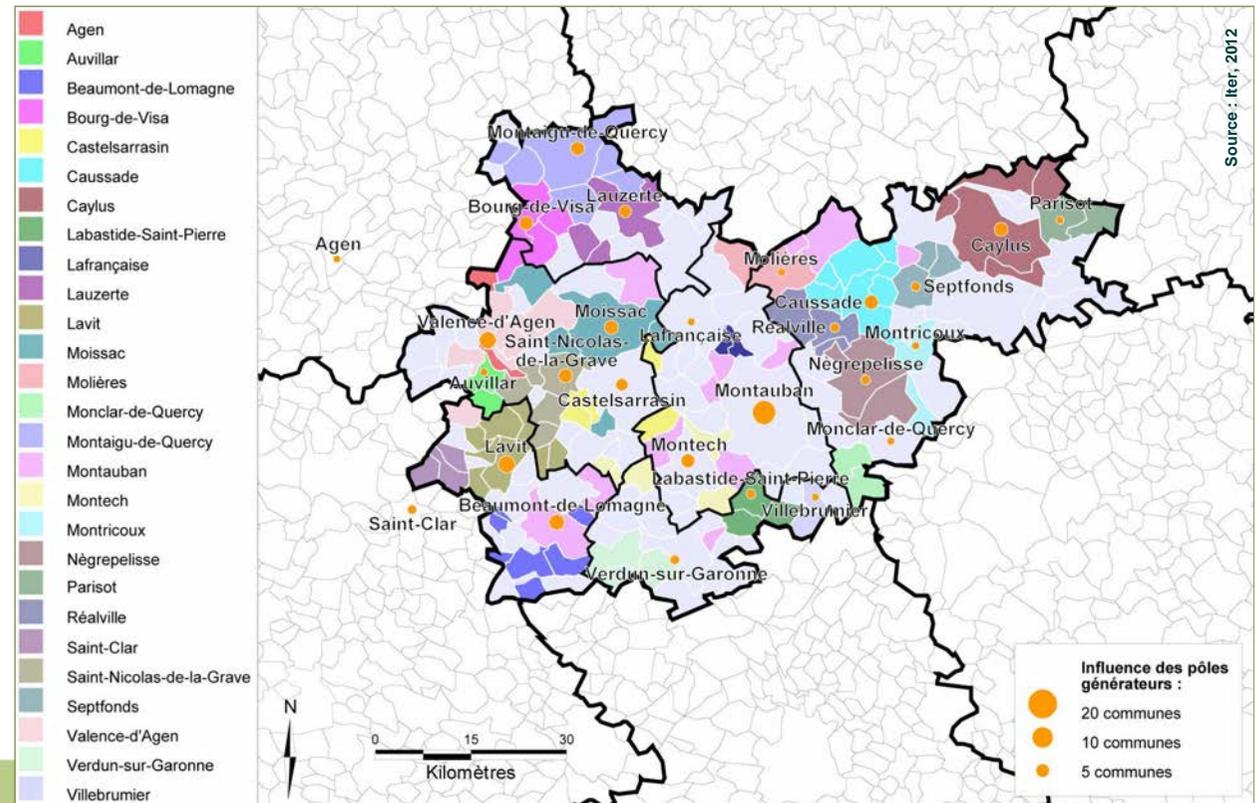
2. Les pratiques de mobilité

Démarches diverses — Un accès de proximité aux services de santé

- Une attractivité plus forte du chef-lieu départemental mais de nombreuses attractivités locales dont l'influence n'excède pas les limites des EPCI

➔ Une organisation de l'offre de transport à destination des établissements de santé qui relève donc, a priori, d'une gouvernance à l'échelle intercommunale

Pôles générateurs pour le motif « Services de santé » (enquête)



II. Structure et dynamiques territoriales

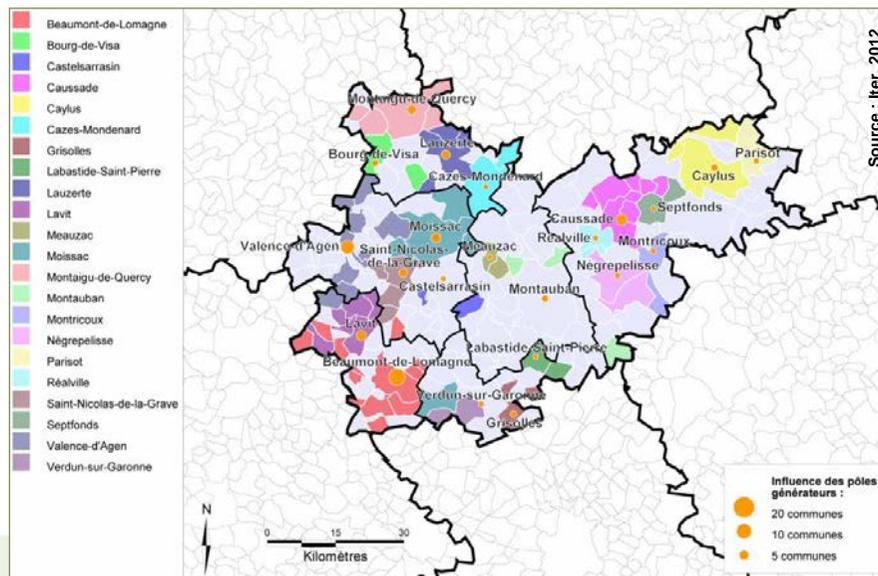
2. Les pratiques de mobilité

Loisirs — Des pratiques sportives et culturelles de proximité

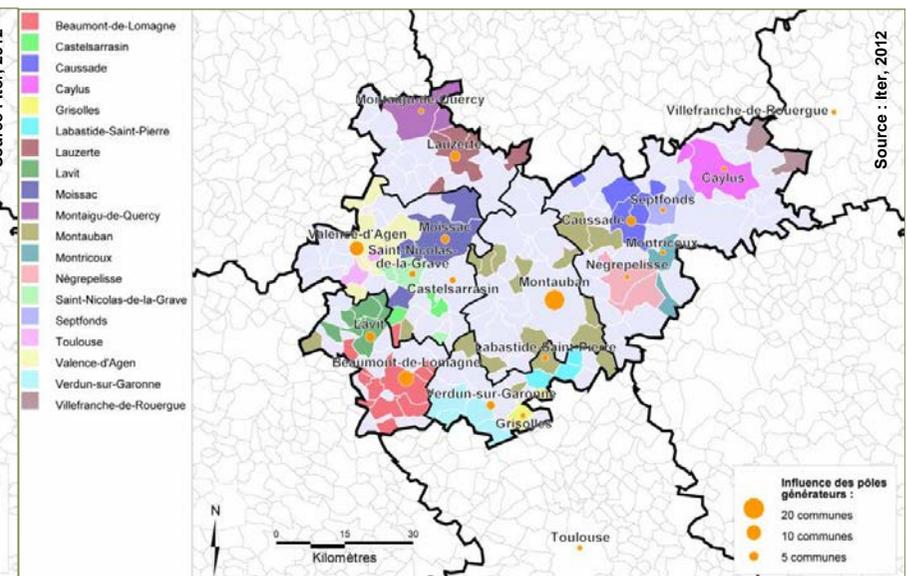
- En termes de sport, des communes « autonomes » dans les secteurs sous influence urbaine
- Pour les loisirs culturels, une plus forte polarisation, autour de Montauban en particulier

➔ **Des enjeux de liaisons internes** aux bassins de mobilité et d'accès aux pôles majeurs qui plaident en faveur d'une organisation des transports collectifs à l'échelle des EPCI

Pôles générateurs pour le motif « Sport » (enquête)



Pôles générateurs pour le motif « Culture » (enquête)



II. Structure et dynamiques territoriales

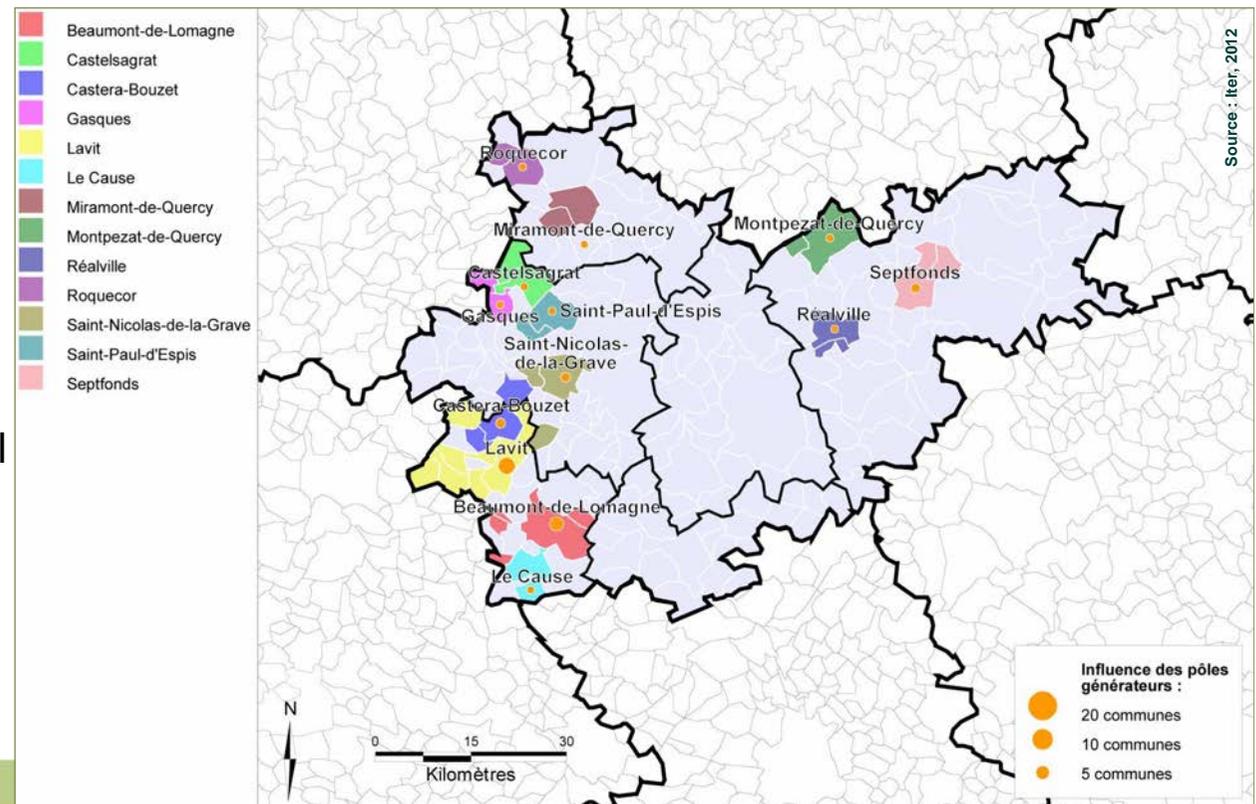
2. Les pratiques de mobilité

Loisirs — Des pratiques associatives très locales

- Pas de dimension associative s'exerçant à forte échelle

Pôles générateurs pour le motif « Pratiques associatives » (enquête)

➔ Des limites d'attractivité qui s'inscrivent toutes au sein d'EPCI et traduisent une problématique d'intérêt local



II. Structure et dynamiques territoriales

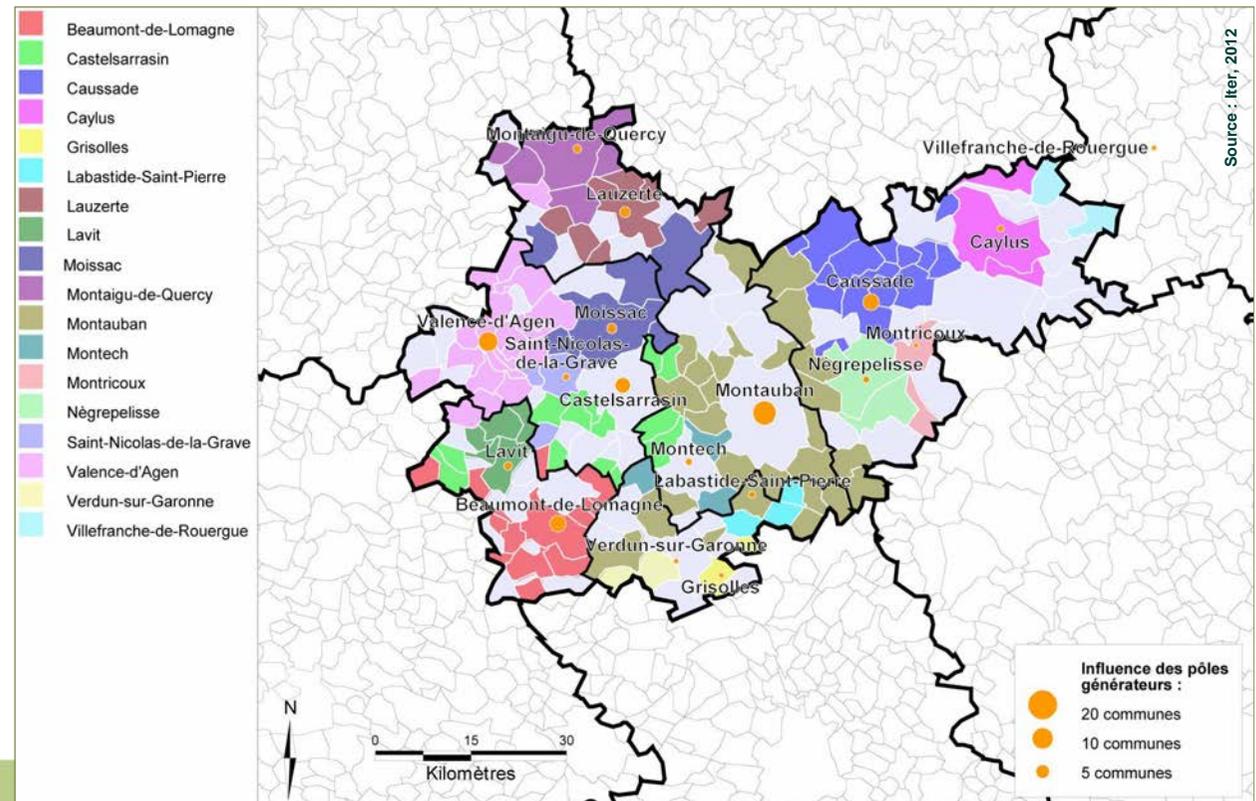
2. Les pratiques de mobilité

Deux logiques de structuration différentes

Afin de produire une image de synthèse, l'ensemble des attractivités exprimées par les communes ont été agrégées

- Au sein du cœur, urbain et dense, du département, quelques pôles importants rayonnant sur de vastes bassins
- En périphérie, davantage de pôles mais d'influence plus réduite

Principaux pôles générateurs (enquête)



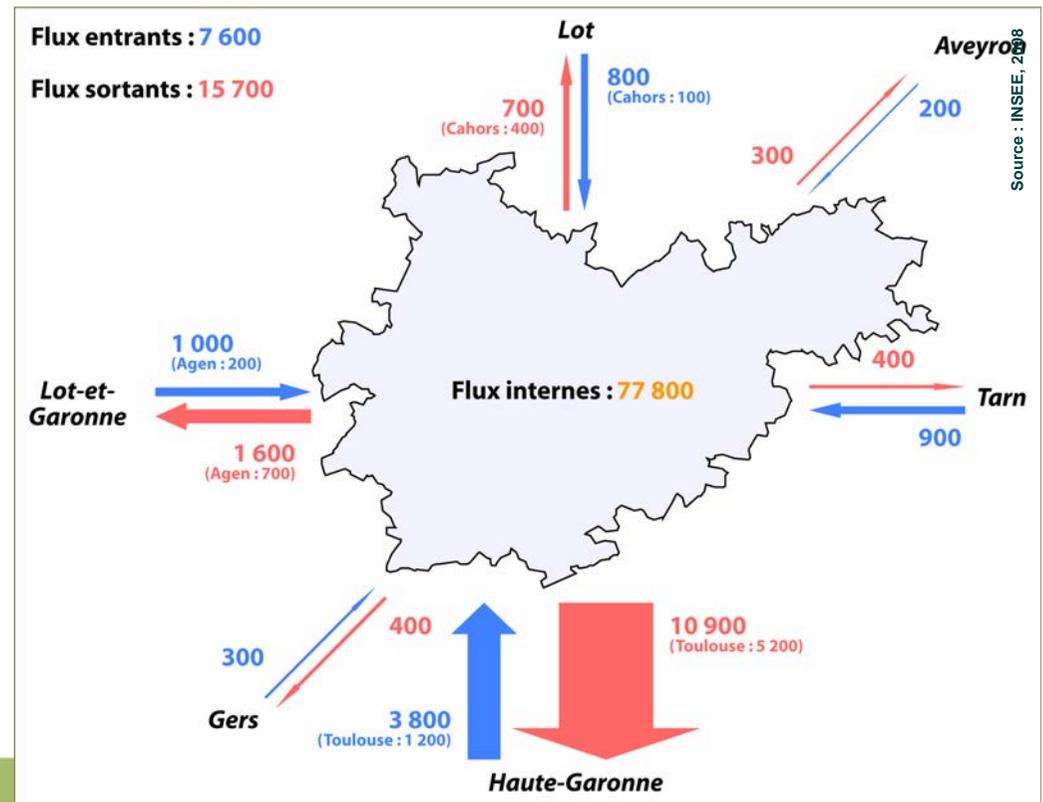
II. Structure et dynamiques territoriales

3. Les flux de déplacements

Une relation privilégiée avec la Haute-Garonne

- Plus de 100 000 déplacements domicile – travail dont l'origine ou la destination est située dans le département :
 - 77 % de flux internes
 - 15 % de flux sortants
 - 7 % de flux entrants
- Deux-tiers (63 %) des échanges extérieurs avec la Haute-Garonne

Déplacements domicile – travail internes et externes



II. Structure et dynamiques territoriales

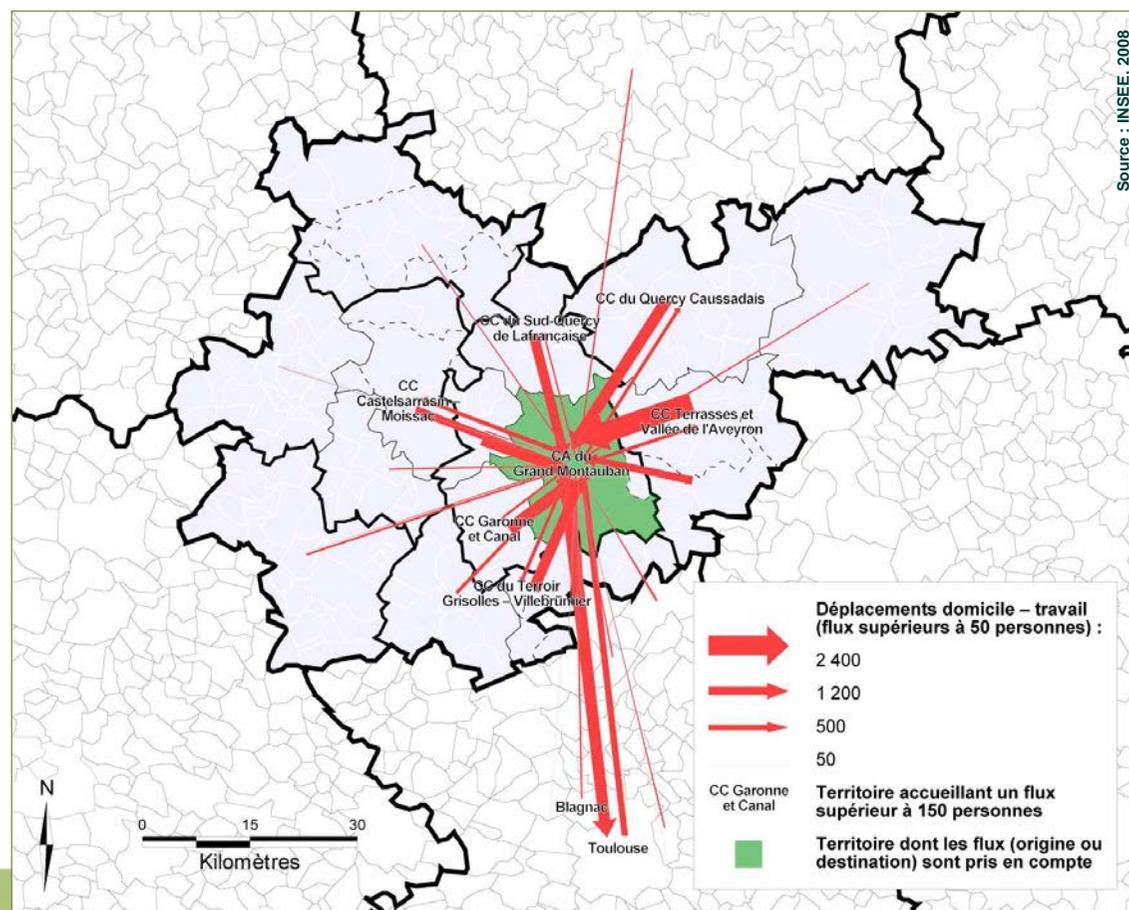
3. Les flux de déplacements

Montauban, pôle d'emploi majeur du département

Pour davantage de lisibilité, les flux ont été agrégés par EPCI à l'intérieur du Tarn-et-Garonne et seuls ceux représentant les déplacements domicile – travail d'au moins 50 personnes ont été représentés sur les différentes cartes qui suivent

- Montauban, origine ou destination d'un tiers des flux domicile – travail :
 - Une relation accentuée avec les territoires du nord et de l'est
 - Des échanges nombreux avec la région toulousaine

Déplacements domicile – travail en provenance ou à destination du Grand Montauban



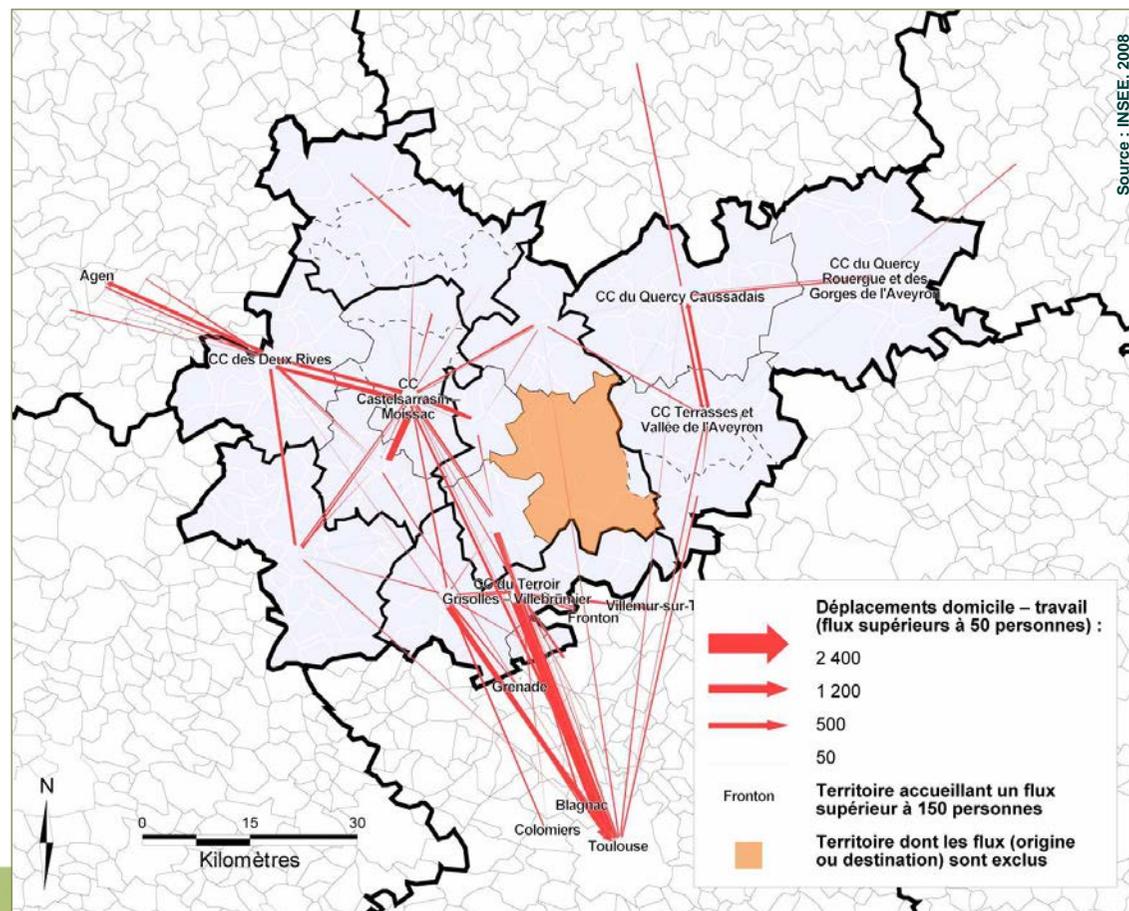
II. Structure et dynamiques territoriales

3. Les flux de déplacements

En dehors de Montauban, des flux plus diffus

- Un triple système d'échanges entre Castelsarrasin, Moissac et Valence-d'Agen
- Une influence forte de la métropole toulousaine dans la partie sud et au delà
- Au nord et à l'est, des territoires ruraux relativement autonomes

Déplacements domicile – travail hors Grand Montauban



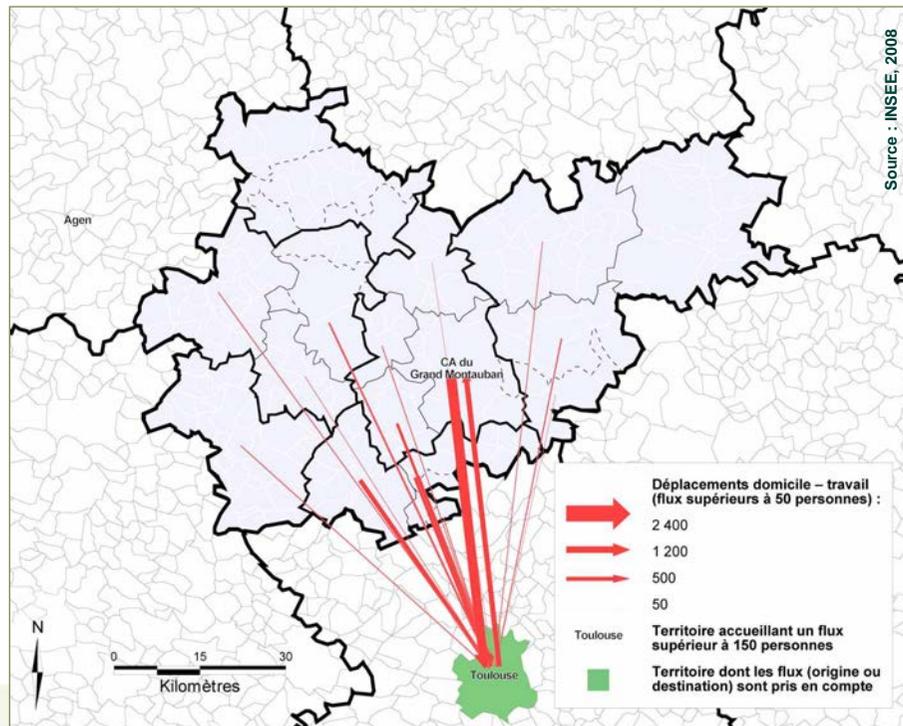
II. Structure et dynamiques territoriales

3. Les flux de déplacements

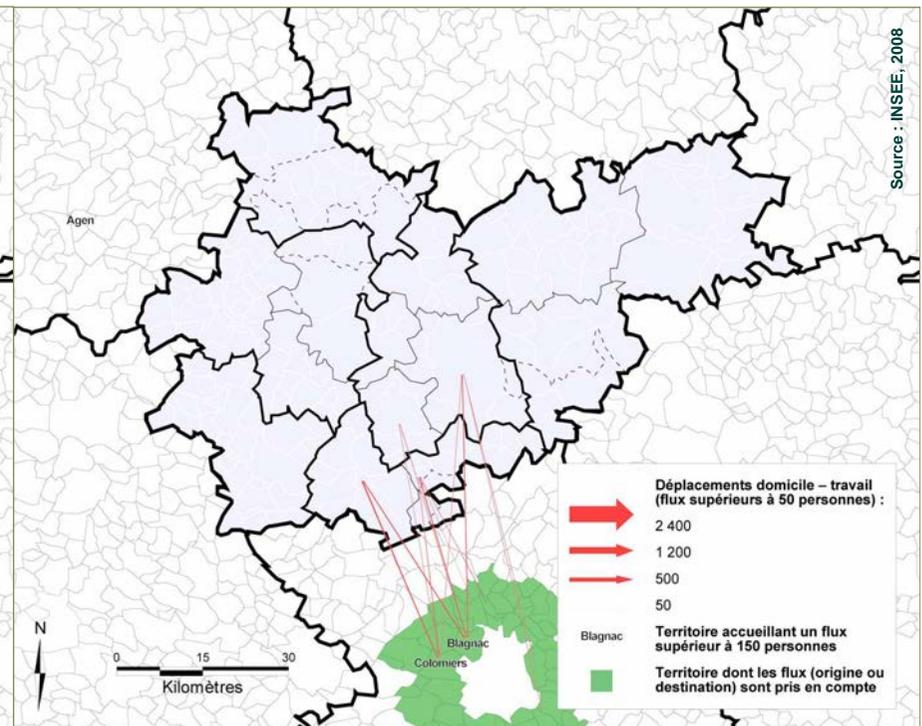
Des échanges avec la métropole toulousaine déséquilibrés

- Seulement 21 % de flux à destination du Tarn-et-Garonne, contre 79 % de flux sortants
- 61 % des flux vers la ville-centre et 14 % vers le pôle aéronautique Blagnac – Colomiers

Déplacements domicile – travail
en provenance ou à destination de Toulouse



Déplacements domicile – travail
en provenance ou à destination de la banlieue toulousaine



II. Structure et dynamiques territoriales

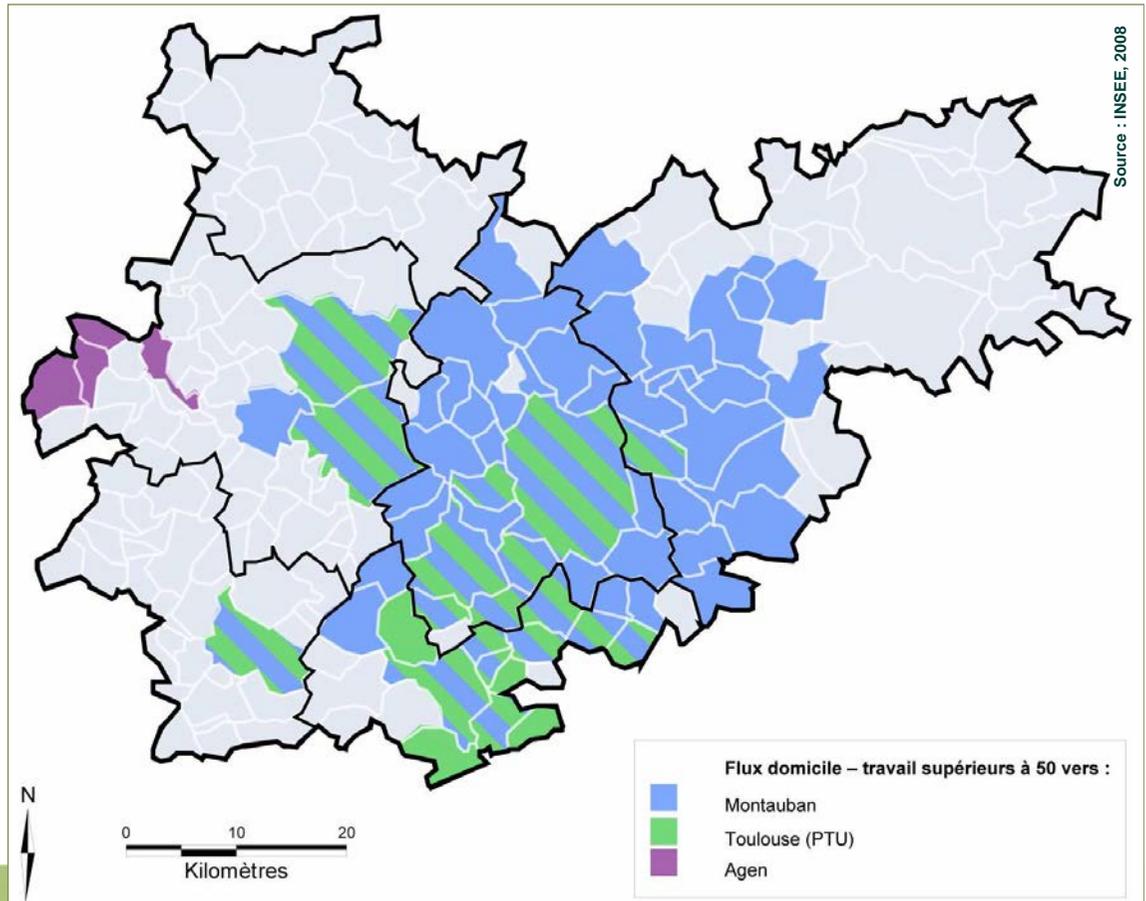
3. Les flux de déplacements

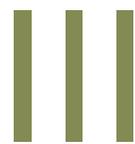
Des territoires polarisés par les grandes agglomérations

Afin d'illustrer l'attraction liée au travail, les communes ont été rattachées à tel ou tel pôle quand le flux domicile – travail qui s'y dirigeait était supérieur à 50

- Au cœur du département, une **vaste aire d'influence de l'agglomération montalbanaise**
- De Montauban vers le sud, un **corridor orienté vers la métropole toulousaine**
- Une attraction moindre de l'agglomération agenaise, limitée à l'extrême ouest du département

Les aires d'attraction d'Agen, Montauban et Toulouse





L'offre de mobilité

III. L'offre de mobilité

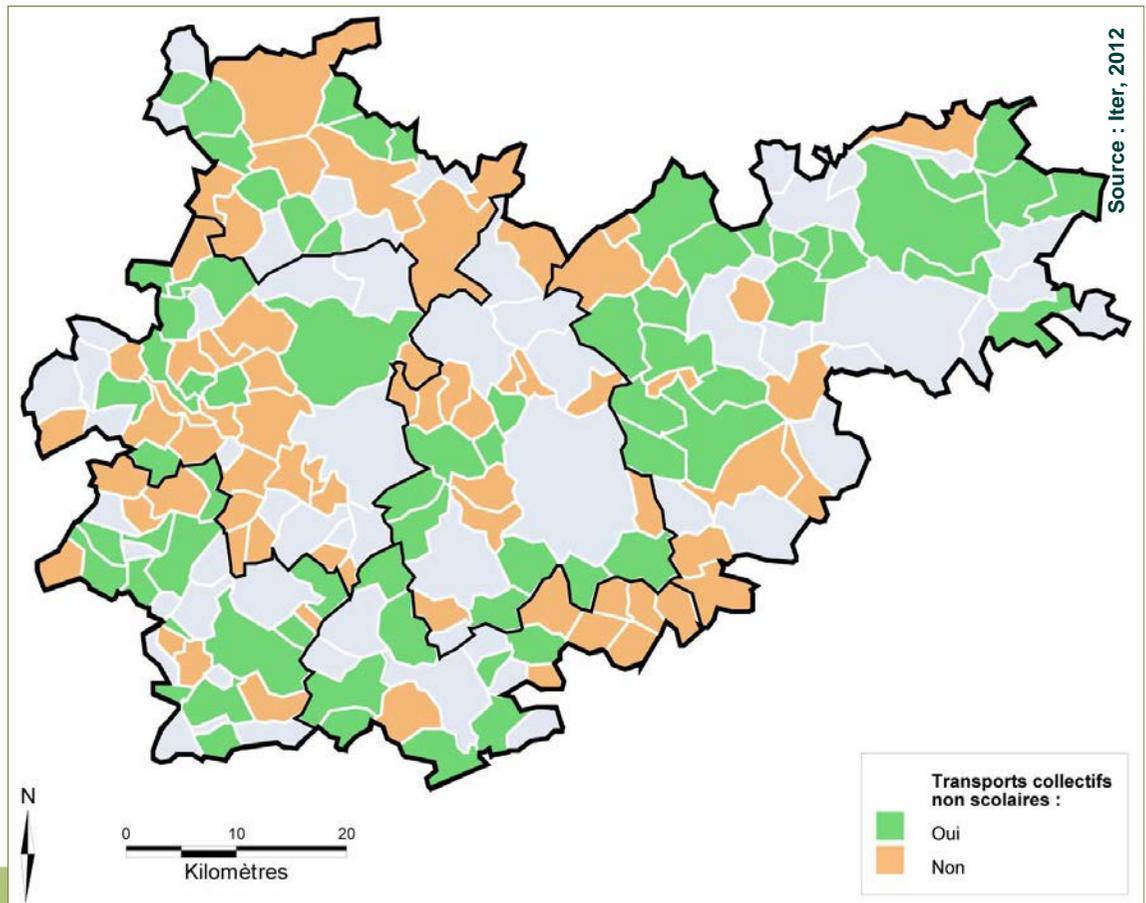
1. Les transports en commun

Une desserte en transports collectifs inégale

Nota : L'enquête ne spécifiant pas la consistance de référence d'un transport régulier par différenciation avec un transport spécifiquement dédié aux élèves, on peut considérer qu'un certain nombre de communes n'ont pas effectué cette distinction

- Des transports collectifs dans la moitié des communes
- **De fortes disparités :**
 - Des secteurs entiers sans aucun transport en commun
 - Certains territoires ruraux profitant de services de TAD

Desserte en transports collectifs (enquête)



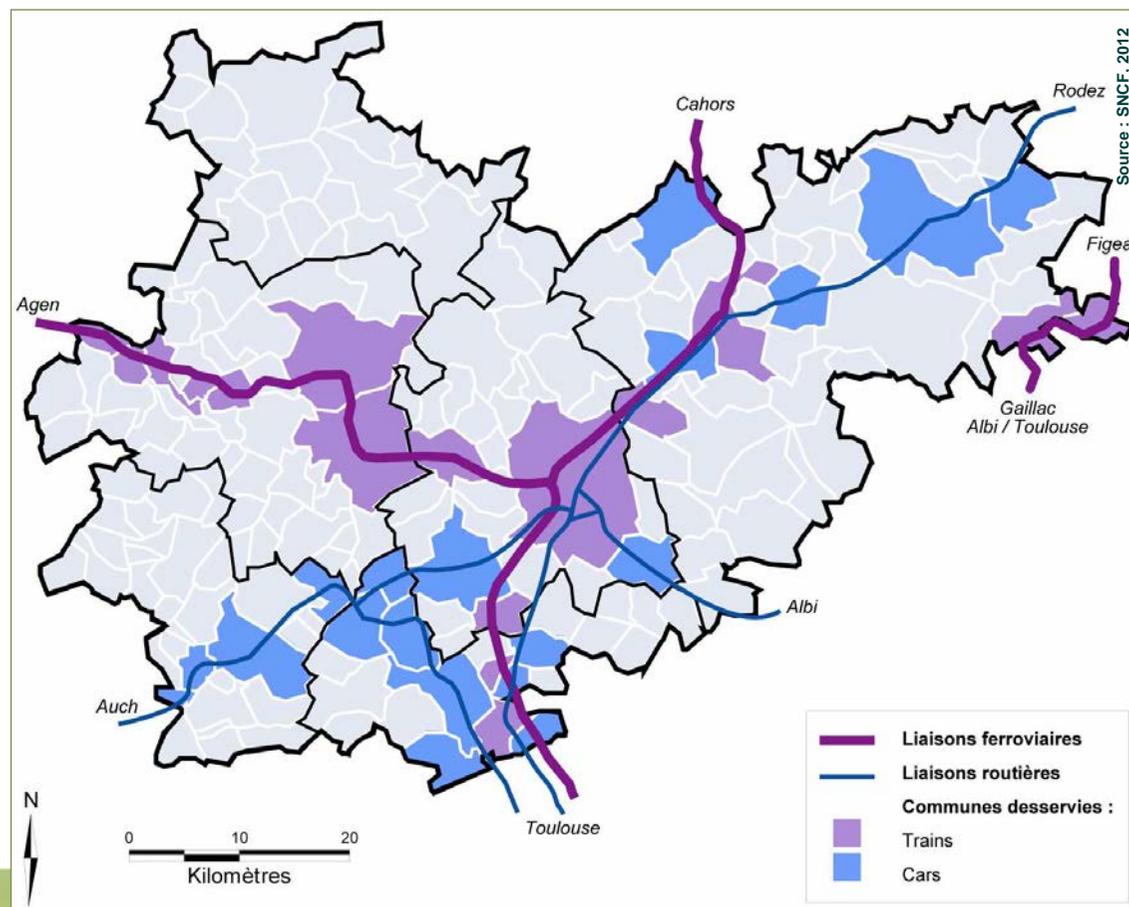
III. L'offre de mobilité

1. Les transports en commun

Le TER, un réseau performant mais générant des insatisfactions

- Trois lignes ferroviaires qui convergent vers Montauban et une ligne traversant l'extrême est du département, permettant des liaisons de qualité avec les pôles régionaux (Agen, Cahors, Figeac, Gaillac et Toulouse) :
 - Les principales villes desservies
 - Des gares plutôt nombreuses permettant une desserte fine, en particulier vers Agen
- Quelques lignes routières pour relier le reste de la région (Albi, Auch et Rodez) ou compléter les relations ferroviaires (Toulouse)

Lignes et dessertes du réseau régional



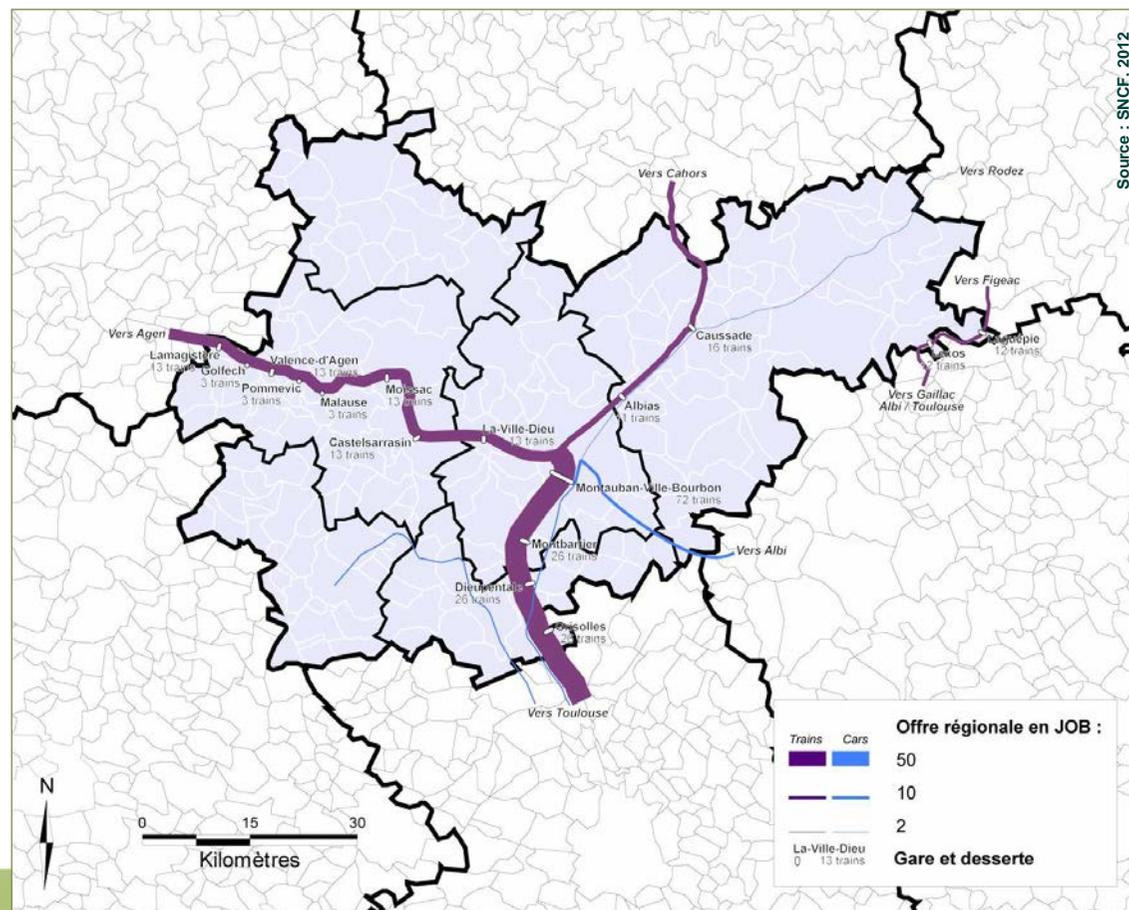
III. L'offre de mobilité

1. Les transports en commun

Le TER, un réseau performant mais générant des insatisfactions

- Une offre développée sur la relation ferroviaire
Toulouse – Montauban – Agen :
 - Un train toutes les demi-heures (en période de pointe) entre Montauban et Toulouse
 - Un toutes les heures entre Montauban et Agen
- Un service moins attractif pour les autres liaisons mais une offre intéressante pour les trains vers Cahors et les cars vers Albi

Offre (en jour ouvrable de base) du réseau régional



Source : SNCF, 2012



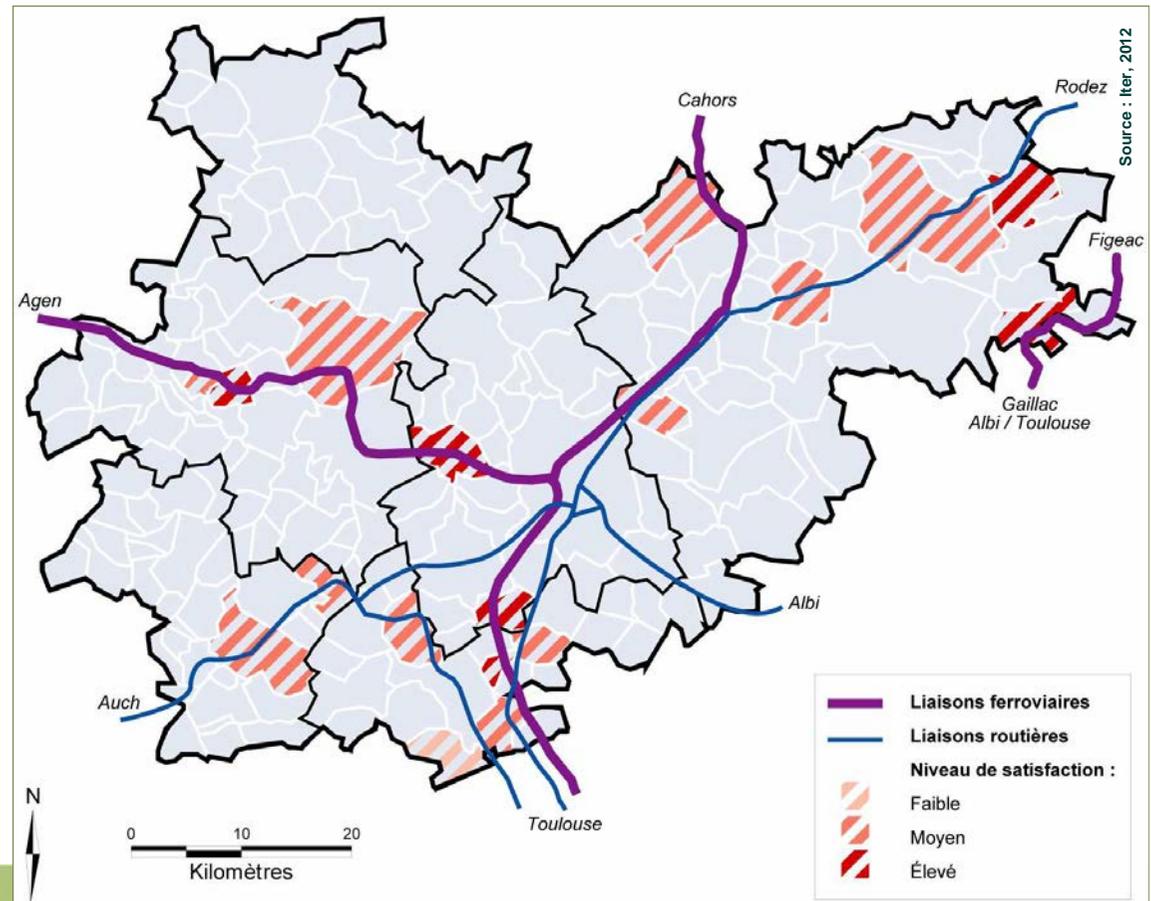
III. L'offre de mobilité

1. Les transports en commun

Le TER, un réseau performant mais générant des insatisfactions

- Une note de satisfaction moyenne de 5,9 / 10 (6,2 pour les trains) mais un taux de vote relativement faible (privilégiant a priori les expressions de mécontentement)
- Une appréciation plus favorable pour les relations ferroviaires, ce qui s'explique par :
 - De bonnes fréquences à La Ville-Dieu-du-Temple ou Montbartier
 - Mais pas assez d'arrêts à Campsas, Grisolles, Moissac, Pommevic
 - Peu de services et des horaires inadaptés sur les lignes routières

Satisfaction du réseau régional (enquête)



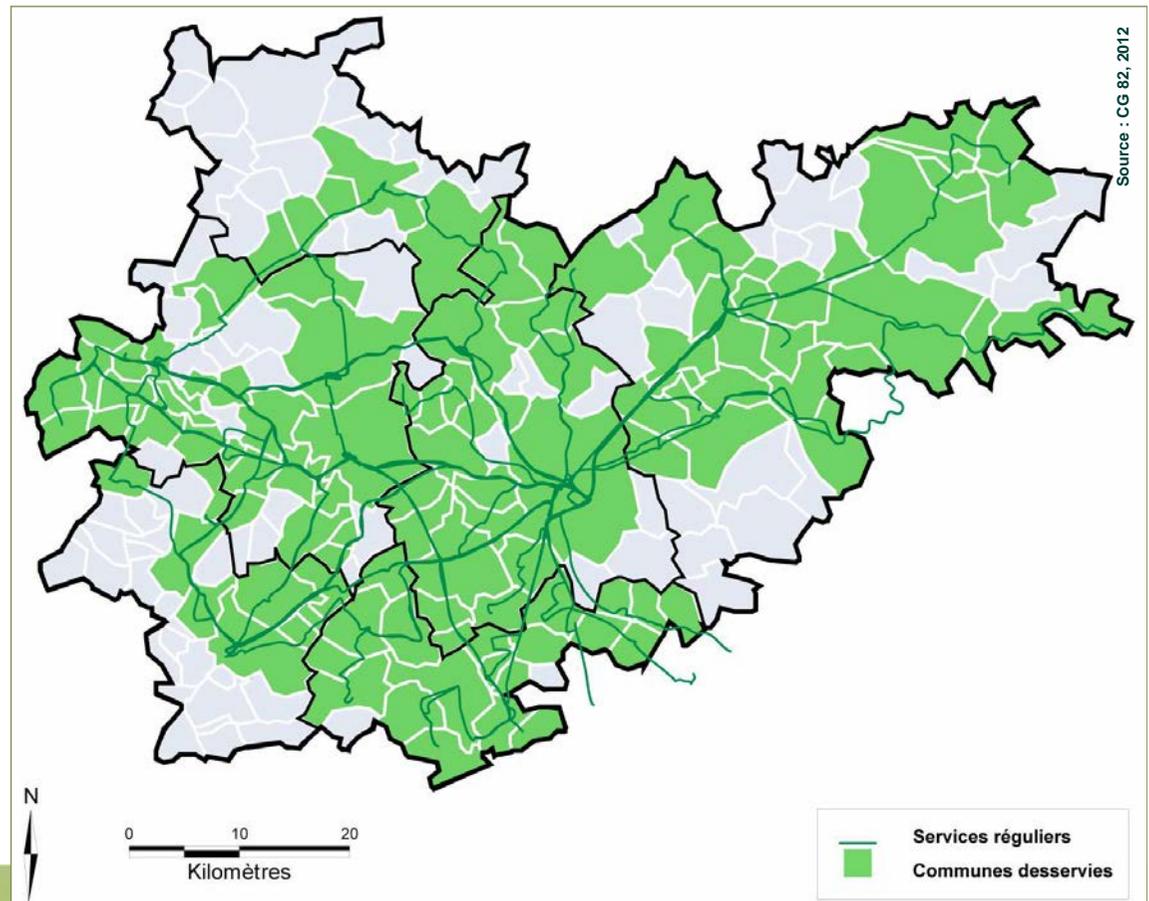
III. L'offre de mobilité

1. Les transports en commun

Un réseau interurbain à construire pour un usage commercial

- Des lignes régulières dédiées aux scolaires et **peu adaptées à d'autres usages** (offre limitée aux périodes et aux horaires scolaires) :
 - Un réseau relativement dense mais complexe, très peu hiérarchisé,
 - Un déficit d'information accessible au grand public (information à recueillir auprès des exploitants)
- Une couverture inégale du territoire qui ne valorise pas le potentiel d'intermodalité avec le réseau régional

Lignes et dessertes du réseau départemental



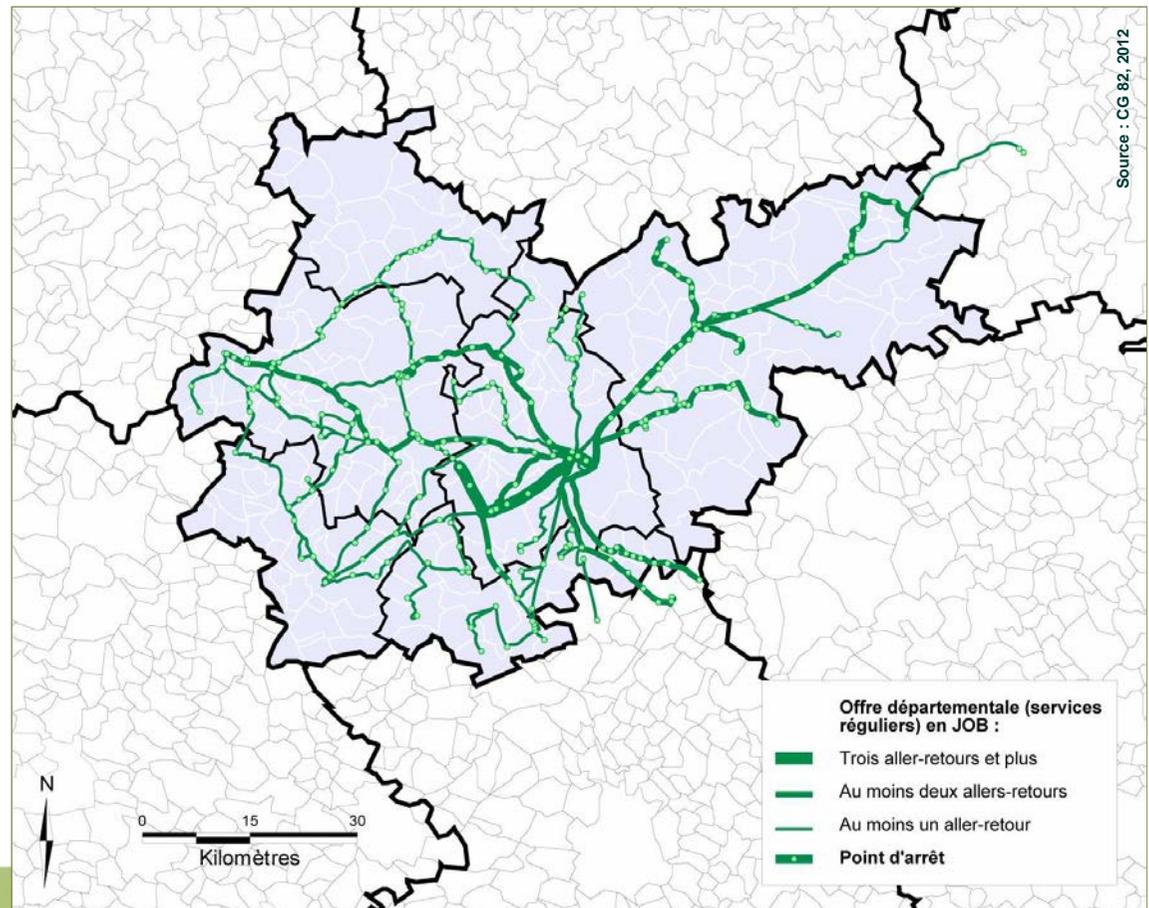
III. L'offre de mobilité

1. Les transports en commun

Un réseau interurbain à construire pour un usage commercial

- Une offre d'une certaine consistance (plus de deux allers-retours quotidiens) :
 - Limitée à un nombre réduit de services
 - Répondant davantage à des contraintes de desserte scolaire plutôt qu'à une préoccupation de maillage des principaux pôles de bassins et les villes
- Un fonctionnement aux temporalités incompatibles avec des déplacements quotidiens de salariés qui nécessitent des offres maintenues toute l'année (éventuellement hors été)

Offre (en jour ouvrable de base) du réseau départemental



III. L'offre de mobilité

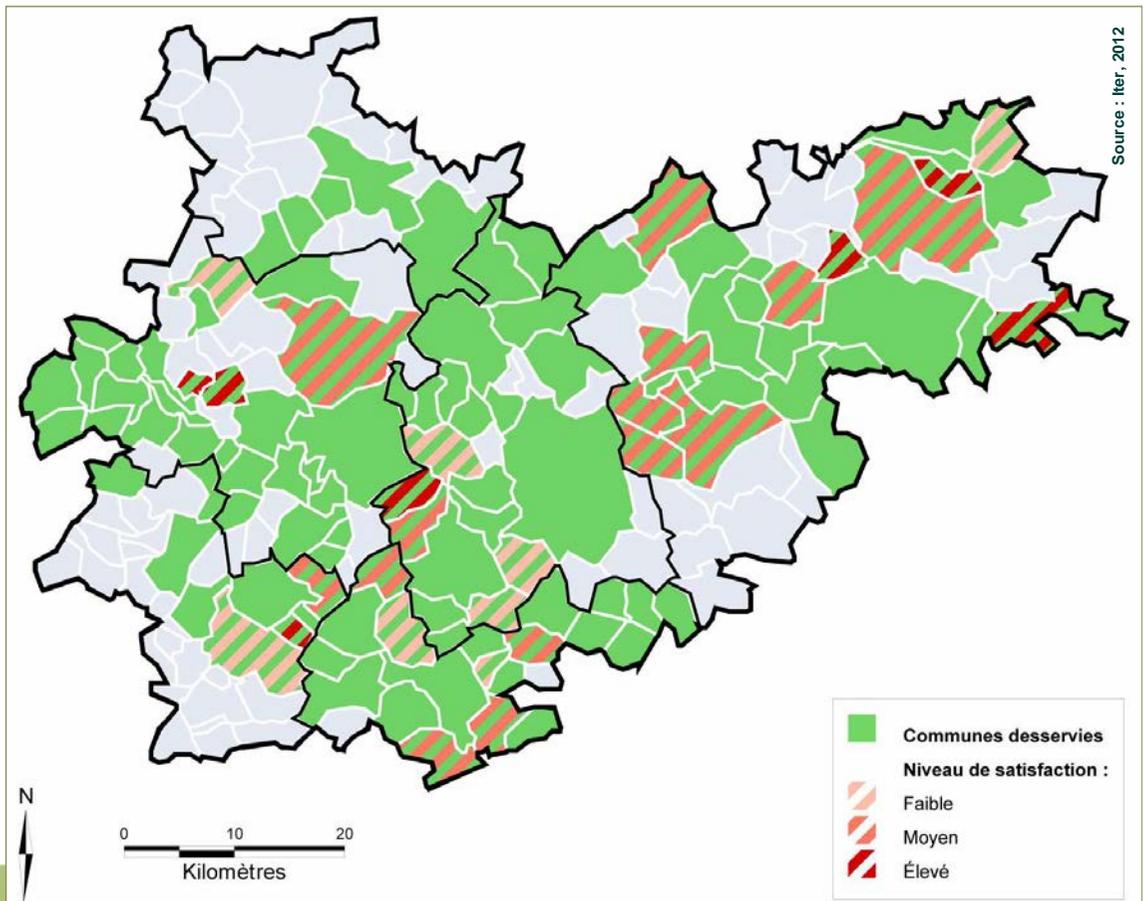
1. Les transports en commun

Un réseau interurbain à construire pour un usage commercial

Nota : Le faible nombre de réponses traduit un problème de différenciation entre une offre spécifiquement scolaire et une offre de transport commerciale

- Une note de satisfaction moyenne assez faible (4,9 / 10) et inférieure à celle concernant le réseau régional (5,9 / 10)
- Des appréciations très variables :
 - Sept communes satisfaites mais sans aucune justification
 - Pour les autres, mise en avant de l'**inadaptation des horaires**, de l'**insuffisance des fréquences**, de l'**absence d'offre pendant les vacances scolaires**, du **manque d'information** et du **besoin de liaisons vers les gares ferroviaires**

Satisfaction du réseau départemental (enquête)



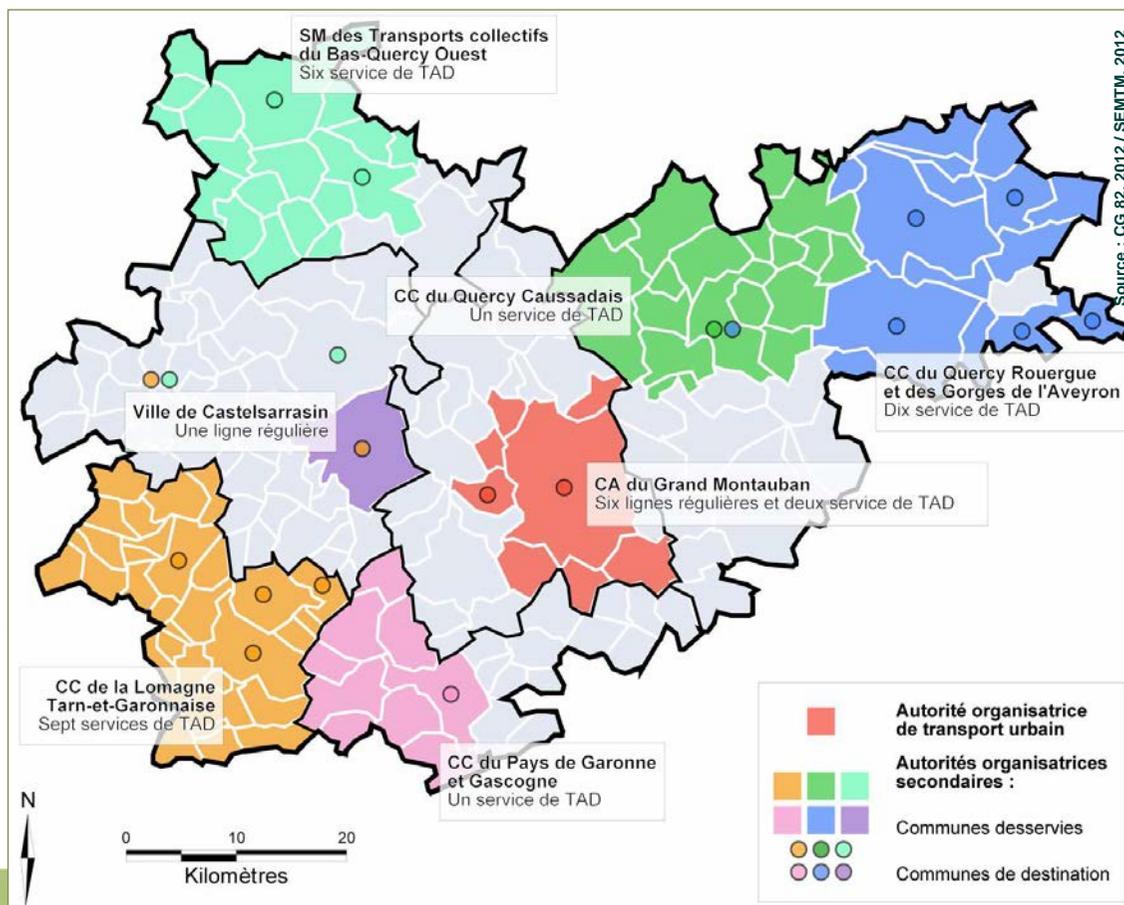
III. L'offre de mobilité

1. Les transports en commun

Des services de transport locaux à encourager

- Un seul réseau urbain, celui du Grand Montauban
- Des conventions avec le Conseil Général concernant :
 - Une ligne régulière à Castelsarrasin
 - Cinq services (plus ou moins développés) de TAD assurant des liaisons hebdomadaires vers les principales villes
- Des initiatives d'intérêt social qui, faute de cadre d'organisation et de soutien, ont du mal à se pérenniser alors même qu'elle constituent des opportunités intéressantes pour faire face à des besoins de mobilité locaux insatisfaits

Desserte des services locaux



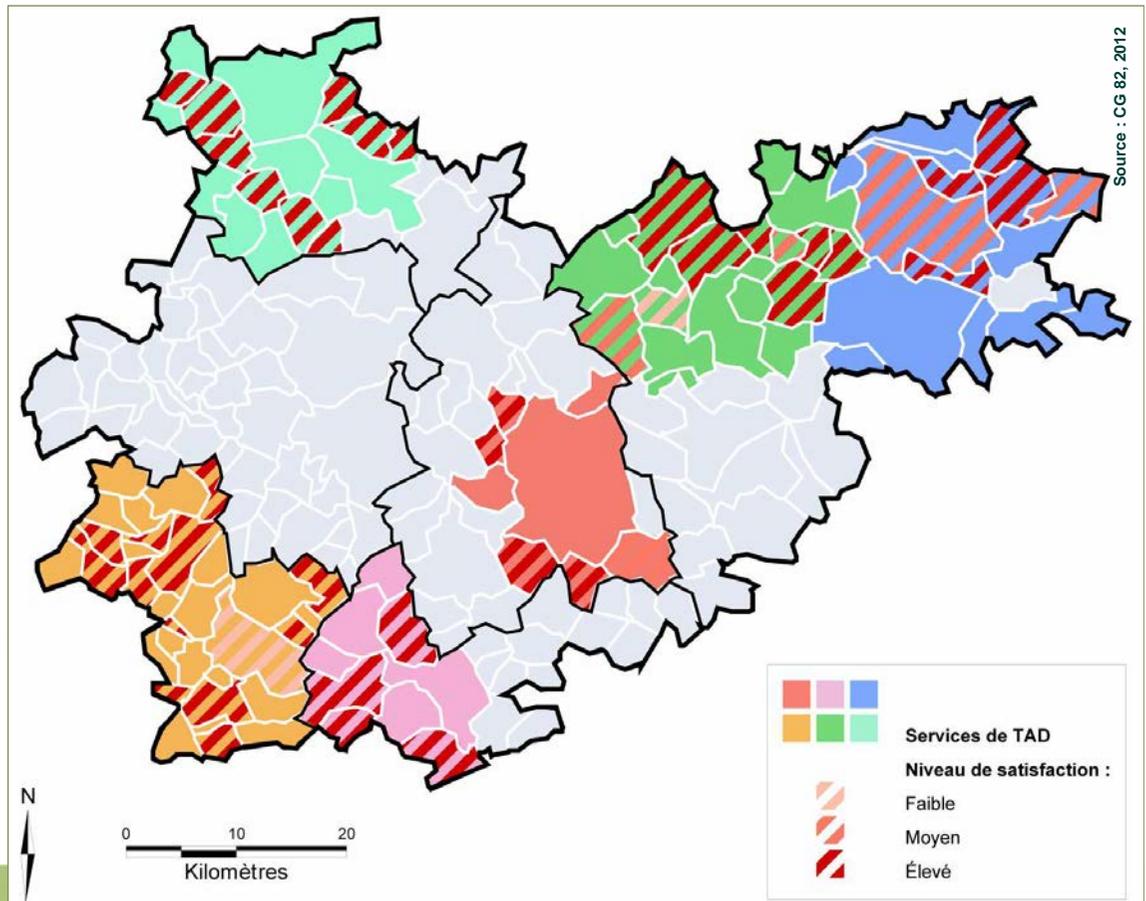
III. L'offre de mobilité

1. Les transports en commun

Des services de transport locaux à encourager

- Une bonne connaissance des services de TAD par les communes qui en bénéficient
- Une note de satisfaction moyenne élevée (7,4 / 10), qui tranche avec les notes recueillies pour les réseaux départemental et régional
- Une offre appréciée pour sa **souplesse** et son **adaptation** (aux faibles densités des territoires concernés)
- Des services qui souffrent toutefois d'un déficit d'image (considérés généralement comme étant destinés aux personnes âgées)

Satisfaction des services de TAD (enquête)



III. L'offre de mobilité

2. Les autres alternatives

Une présence du vélo encore timide

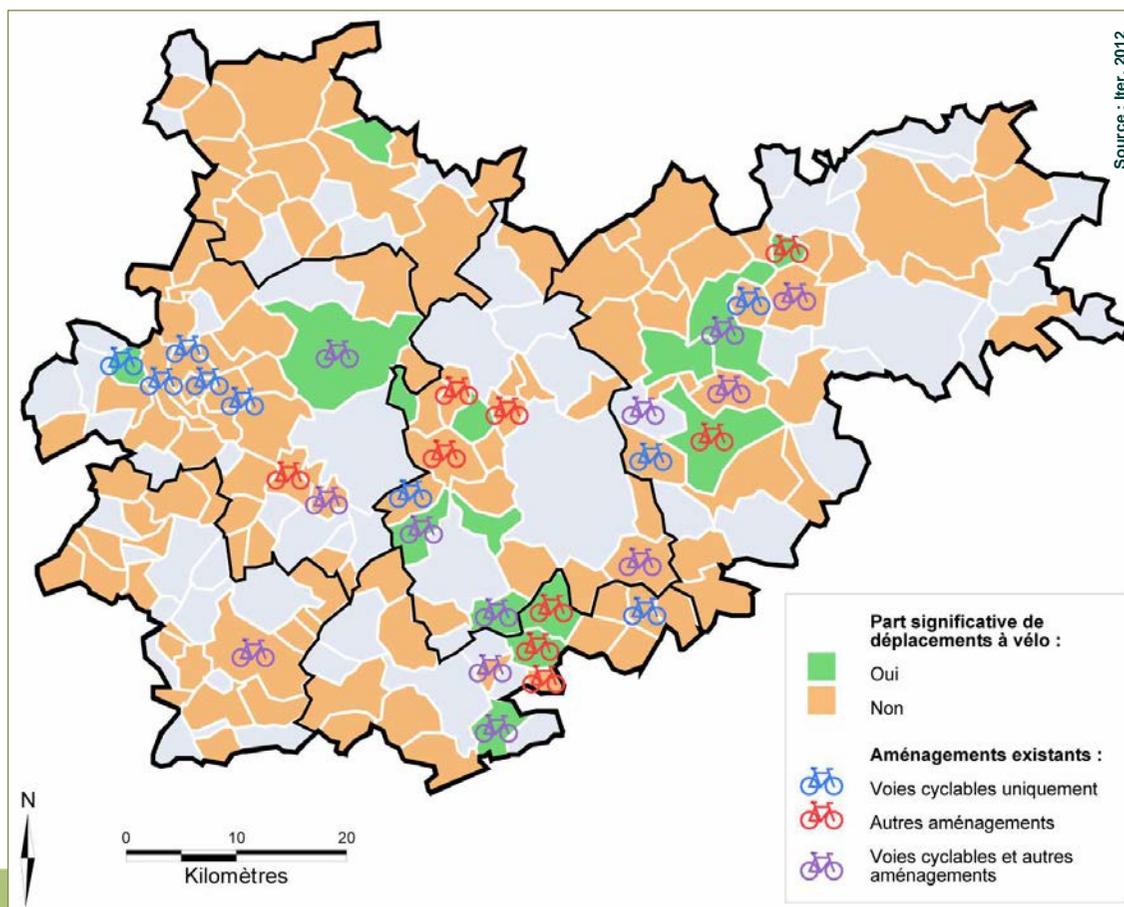
- Une part des déplacements à vélo jugée significative dans seulement 15 communes, situées dans des secteurs sous influence urbaine et pour un motif utilitaire (travail, études, achats...)

Motif d'utilisation du vélo

Utilitaire	Loisirs	Tourisme
82 %	64 %	27 %

- Des aménagements cyclables dans 40 communes :
 - Surtout (18 %) des voies cyclables, souvent de moins de 2 km
 - D'autres aménagements (17 %), dont beaucoup de ranges-vélos

Contexte cyclable (enquête)



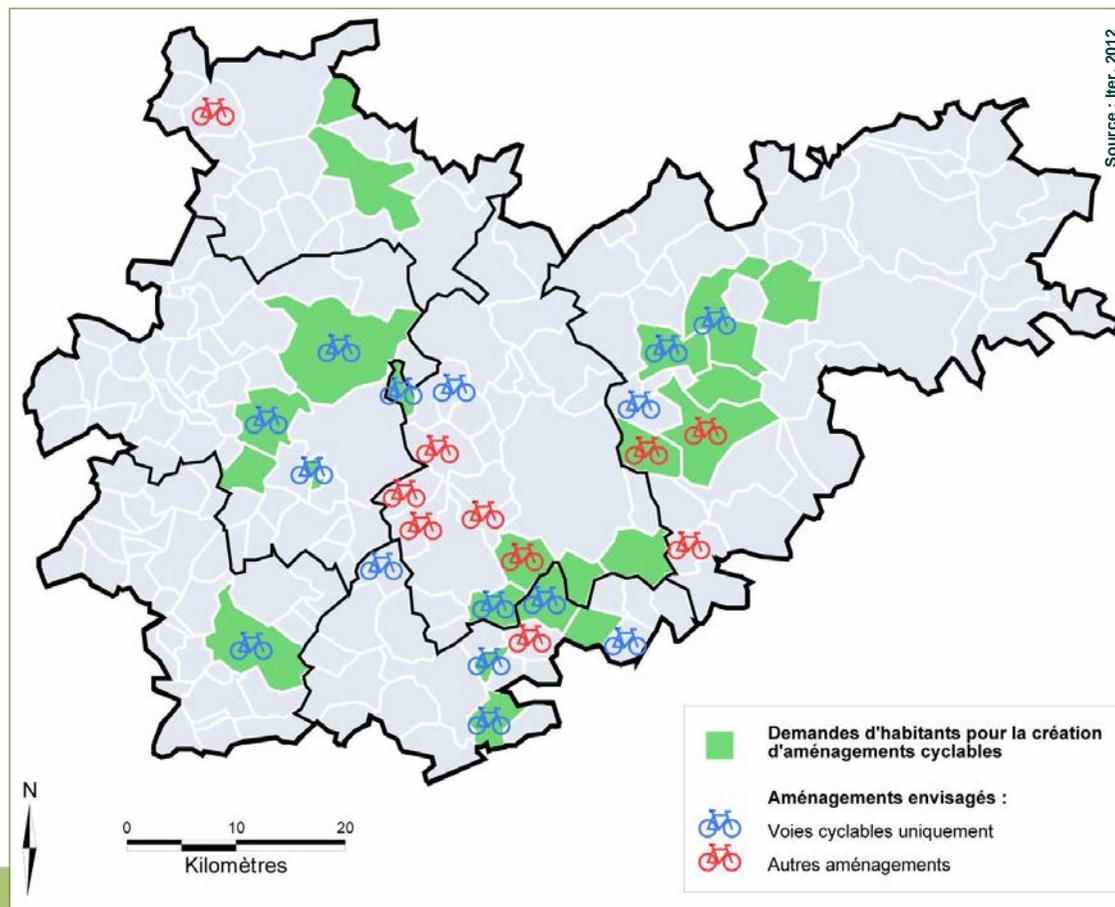
III. L'offre de mobilité

2. Les autres alternatives

Une présence du vélo encore timide

- 22 communes qui font état de demandes exprimées par les habitants (la création de nouvelles voies cyclables et des aménagements de sécurité)
- Des projets cyclables en cours dans 25 communes (l'aménagement de nouvelles voies en particulier)
- Une concentration des projets au cœur et au sud du département

Projets cyclables (enquête)



III. L'offre de mobilité

2. Les autres alternatives

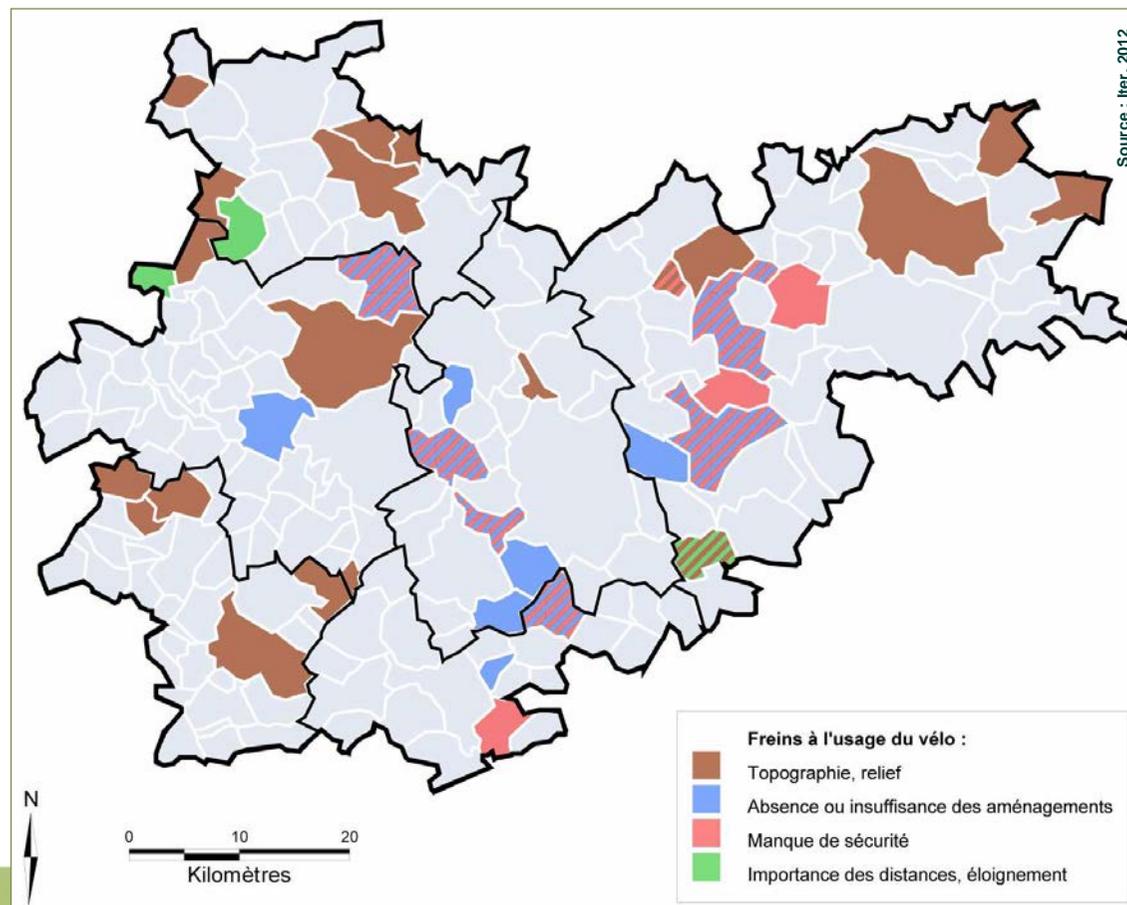
Une présence du vélo encore timide

- Des freins à l'usage du vélo recensés dans 37 communes, qui relèvent de :
 - La topographie, souvent citée, mais **non rédhibitoire**
 - D'aménagements manquants ou de sécurité insuffisante

Type de frein à la pratique du vélo

Relief	Aménagements	Sécurité	Éloignement
54 %	31 %	27 %	8 %

Freins à la pratique du vélo (enquête)



III. L'offre de mobilité

2. Les autres alternatives

Un covoiturage fortement présent dans certains territoires

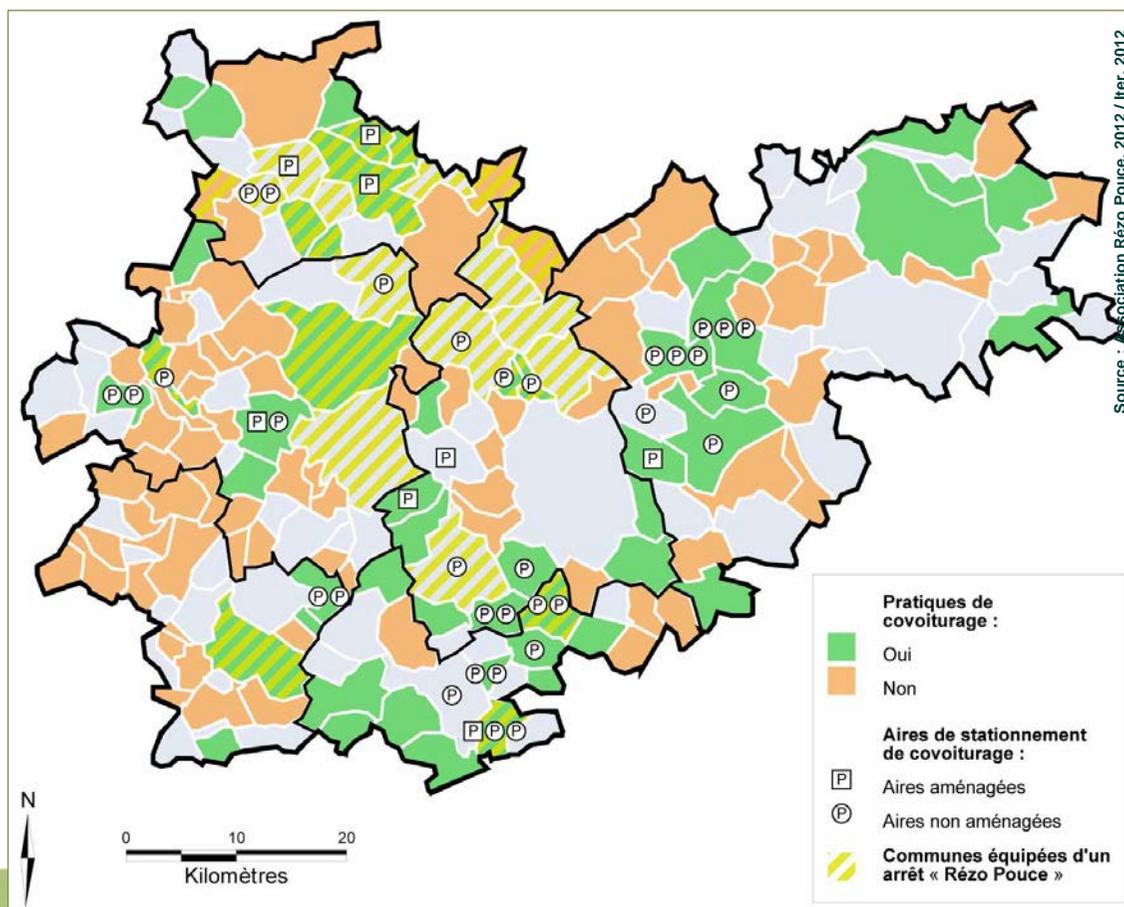
- Des pratiques développées dans 51 communes, pour se rendre au travail à Montauban et Toulouse

Motifs de covoiturage

Travail	Besoins de la vie quotidienne	
72 %	39 %	
Études	Loisirs	Autres
31 %	31 %	6 %

- Des pratiques particulièrement développées dans le sud du département ainsi que dans le secteur de Caussade
- À signaler : « Rézo Pouce », un dispositif original qui concerne un nombre croissant de communes

Covoiturage (enquête)



Source : Association Rézo Pouce, 2012 / Iter, 2012



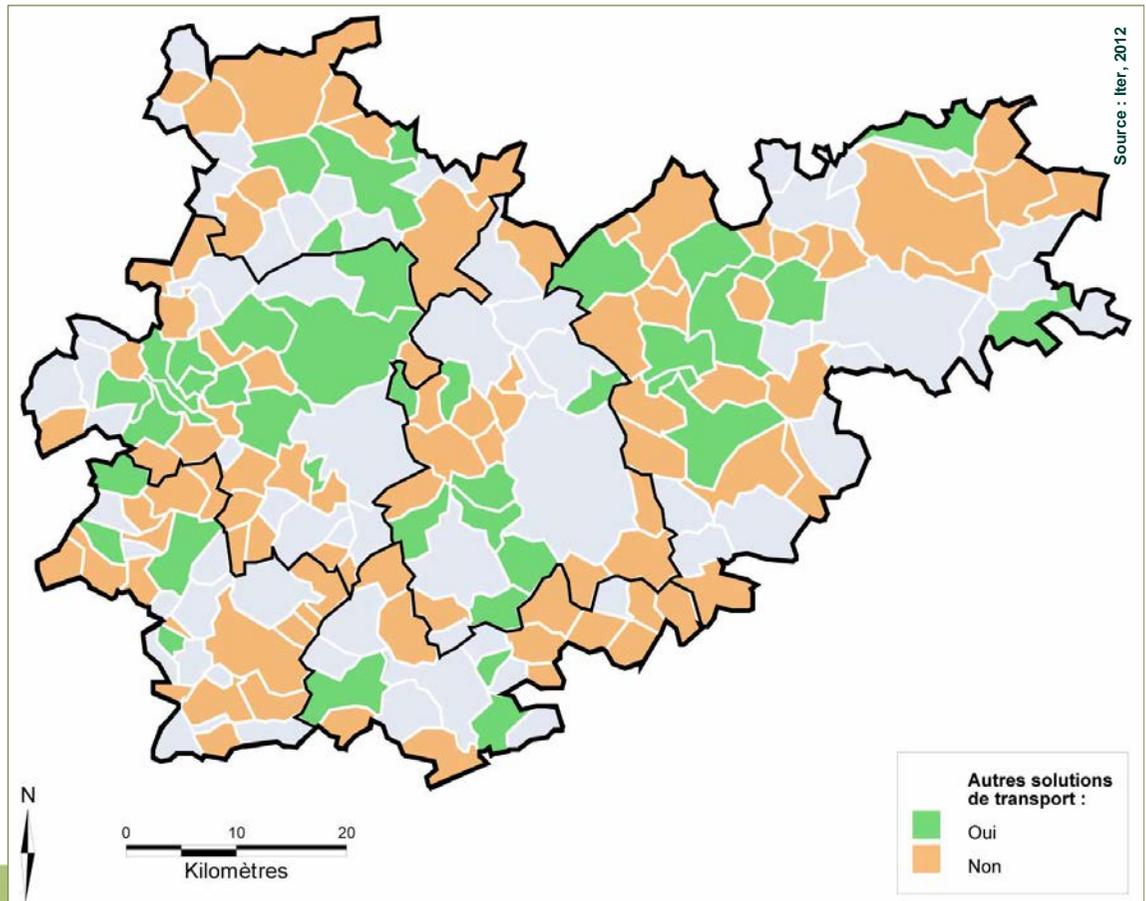
III. L'offre de mobilité

2. Les autres alternatives

D'autres solutions de transport mentionnées dans 40 communes

- Des navettes ou services de TAD mis en œuvre par des associations, des municipalités, voire des entreprises qui concernent selon le cas soit des populations ciblées, soit le grand public
- Des initiatives qui procèdent généralement d'une préoccupation sociale et à l'occasion, d'un objectif touristique

Autres solutions de transport (enquête)



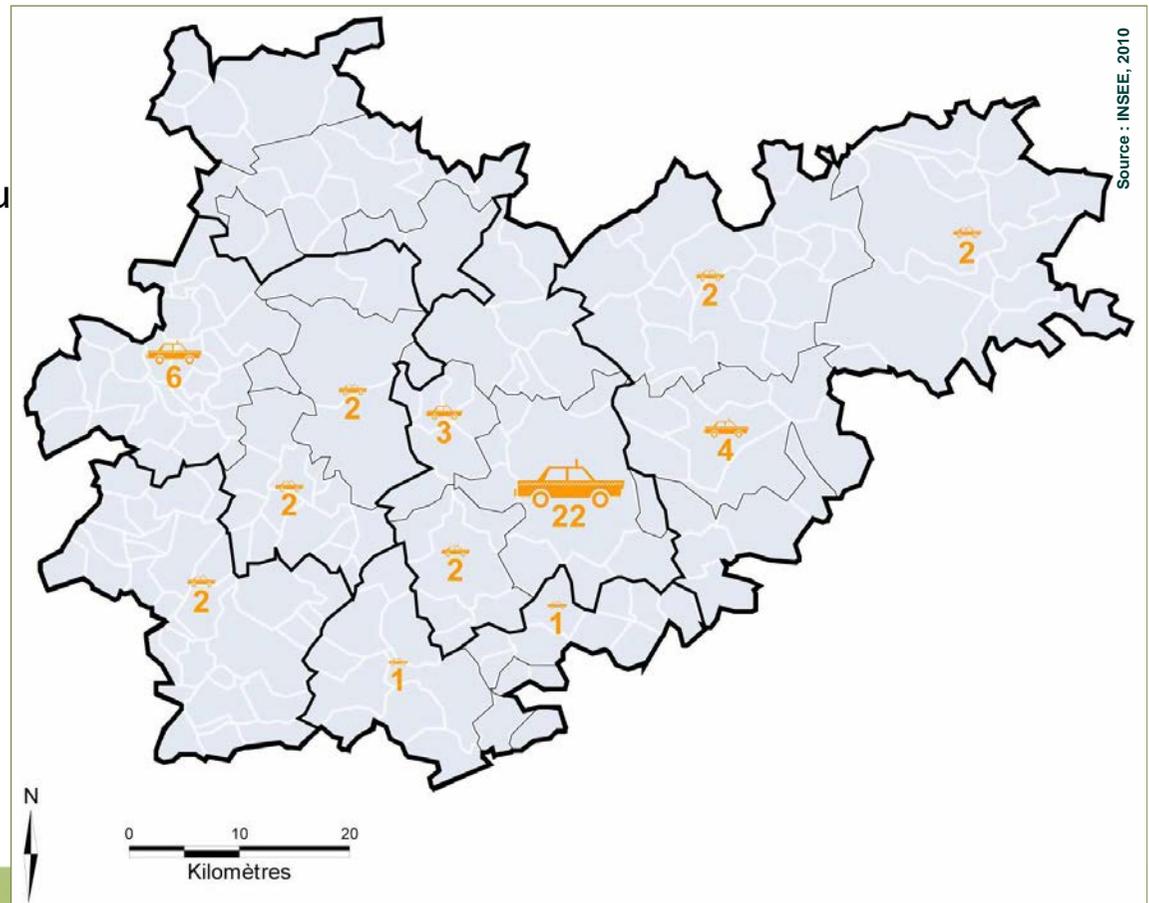
III. L'offre de mobilité

2. Les autres alternatives

Le taxi, une offre complémentaire

- Un service privé, mais une solution parmi l'éventail des offres de transport desservant les territoires
- Des artisans taxis peu nombreux au sud et au nord-ouest
- À Saint-Aignan, un système de subventionnement du taxi vers le marché de Castelsarrasin pour les personnes en difficulté

➔ Une **alternative inadaptée** aux besoins de mobilité du plus grand nombre en raison de son coût



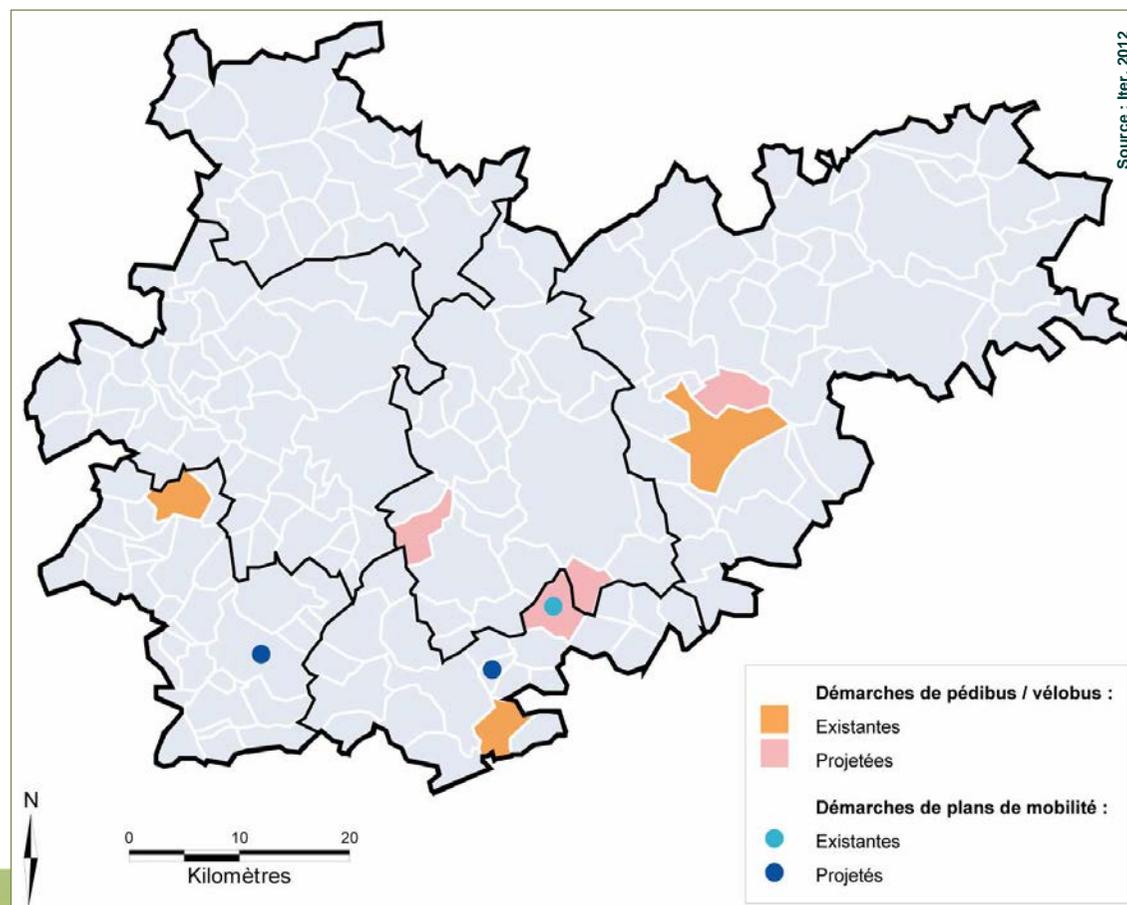
III. L'offre de mobilité

2. Les autres alternatives

Des démarches d'écomobilité naissantes

- Trois initiatives de pédibus / vélobus recensées (dont une en sommeil) et trois autres projets envisagés
- Un plan de mobilité identifié à Dieupentale, deux autres en projet
- Des démarches d'écomobilité à soutenir et à diffuser sur l'ensemble du territoire

Pédibus / vélobus et plans de mobilité (enquête)



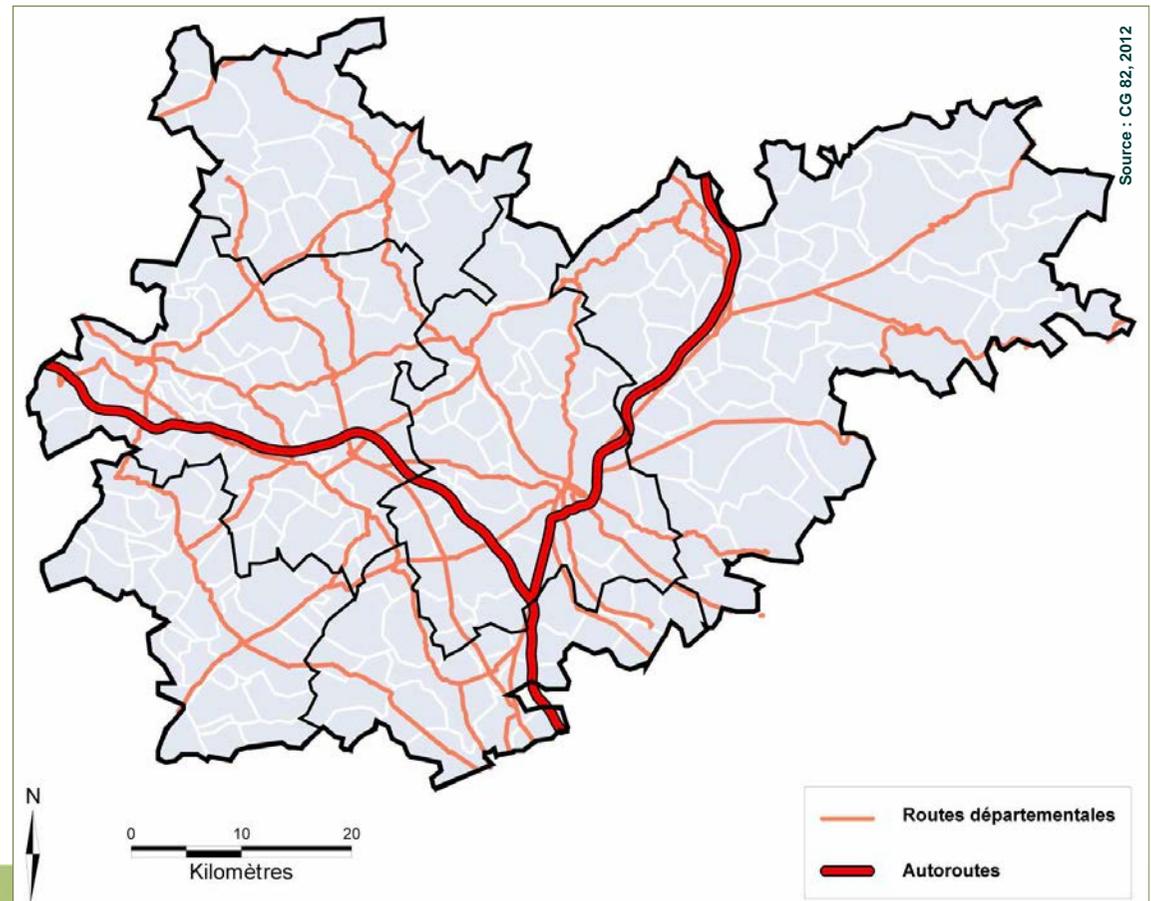
III. L'offre de mobilité

3. La place de la voiture particulière et son avenir

Un réseau routier dense et globalement satisfaisant

- Une bonne irrigation du département par les deux autoroutes (un potentiel de services express)
- Au cœur du département, de nombreuses routes principales maillant le territoire
- Une trame plus lâche dans les espaces ruraux en périphérie

Réseau routier principal



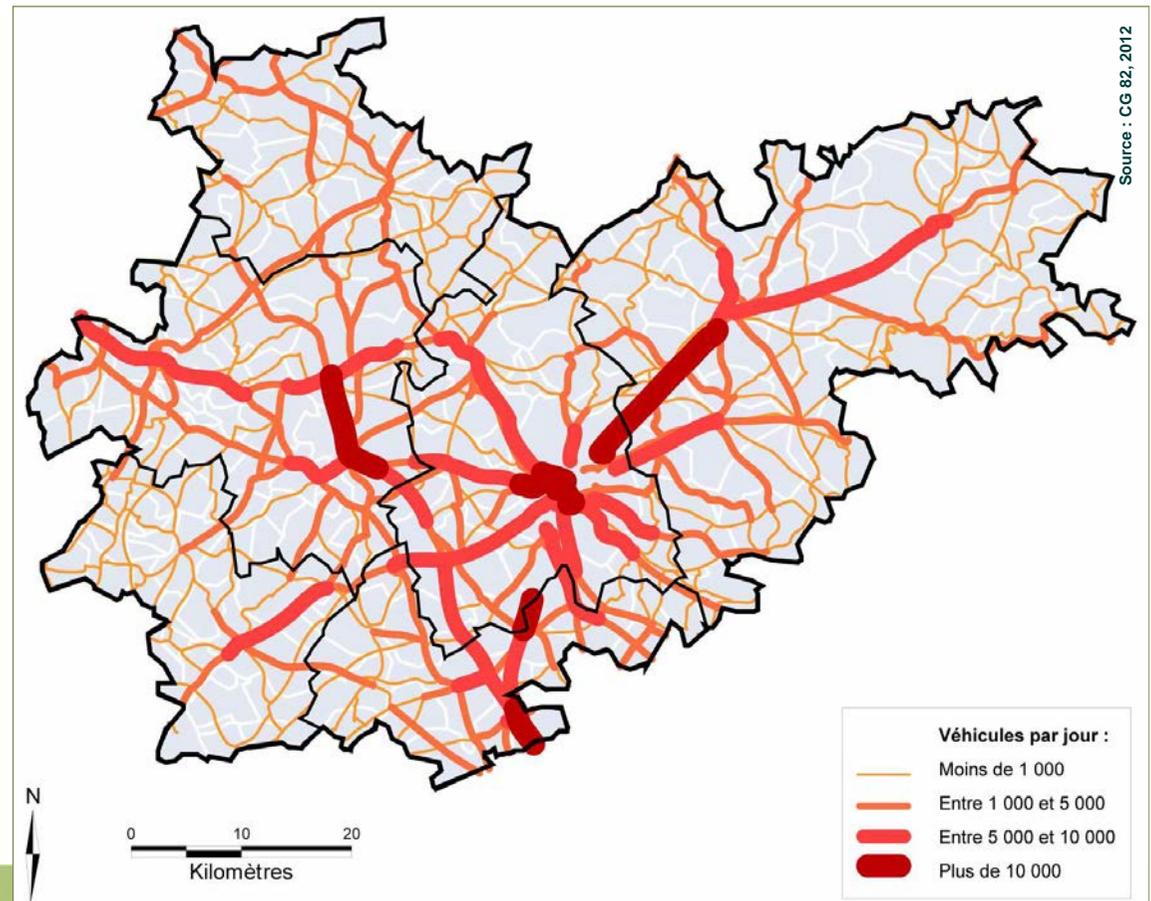
III. L'offre de mobilité

3. La place de la voiture particulière et son avenir

Un réseau routier dense et globalement satisfaisant

- Des voies très fréquentées :
 - Celles qui convergent vers Montauban
 - Les routes du secteur de Castelsarrasin et Moissac
 - Les liaisons vers l'agglomération toulousaine
- Un réseau déjà chargé qui pourra difficilement supporter un afflux de circulation prévisible du fait de la croissance démographique, ou de projets structurants

Comptages routiers



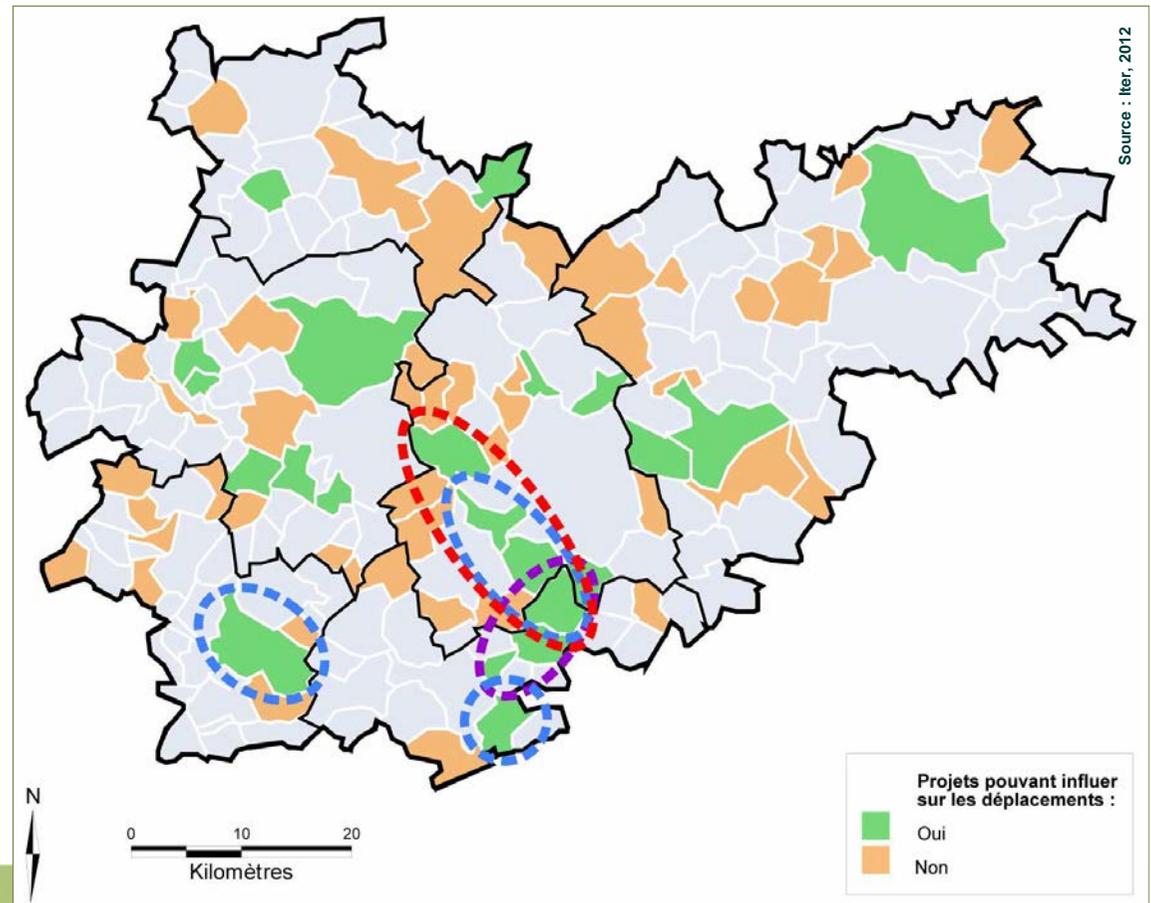
III. L'offre de mobilité

3. La place de la voiture particulière et son avenir

Des projets impactant les déplacements dans 22 communes

- Une majorité de projets isolés (zones d'activités, PLU, etc.)
- Trois projets cités de façon récurrente :
 - ■ La gare TGV de Bressols
 - ■ La plateforme multimodale *Grand Sud Logistique*
 - ■ Le Schéma territorial des déplacements de la CC du Terroir Grisolles – Villebrumier
- Des conséquences en termes de mobilité importantes pour certains projets structurants

Les projets impactant les pratiques et besoins de déplacements (enquête)



III. L'offre de mobilité

3. La place de la voiture particulière et son avenir

Des problèmes de déplacements nombreux

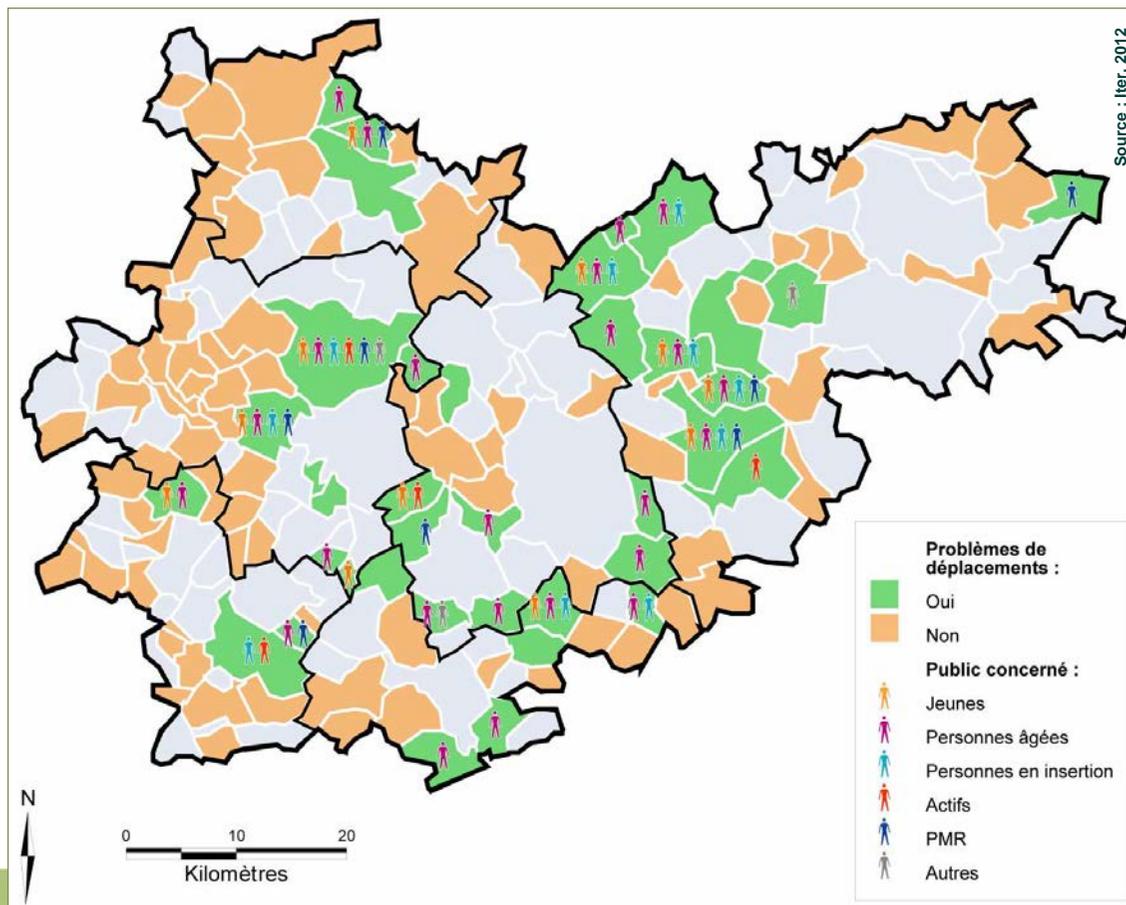
- Des habitants exprimant des difficultés pour se déplacer recensés dans 38 communes

Population ayant des problèmes de déplacements

Personnes âgées	Jeunes
67 %	26 %
Demandeurs d'emploi	PMR
26 %	22 %
Actifs	Autres
11 %	11 %

- Une absence de transports en commun générant des problèmes d'accès à l'emploi, aux achats aux loisirs ou à diverses démarches pour les personnes sans véhicule personnel ou sans permis

Problèmes de déplacements (enquête)



IV

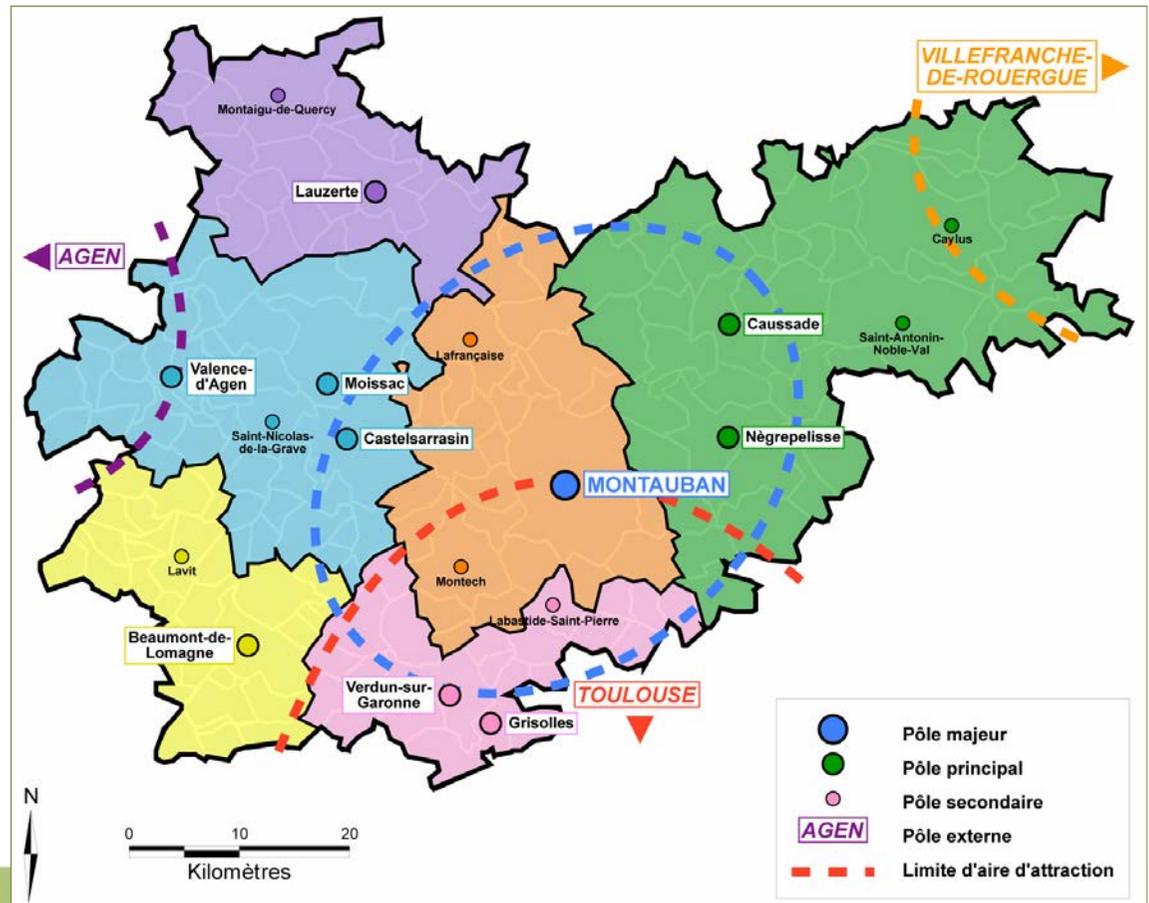
Le système de déplacements

IV. Le système de déplacements

Structuration du système des mobilités départemental

- L'intégration des différentes influences exercées sur le système de mobilité départemental permet de dégager à l'échelle du territoire départemental et des six secteurs d'étude une **organisation hiérarchisée**

Polarités et aires d'attraction



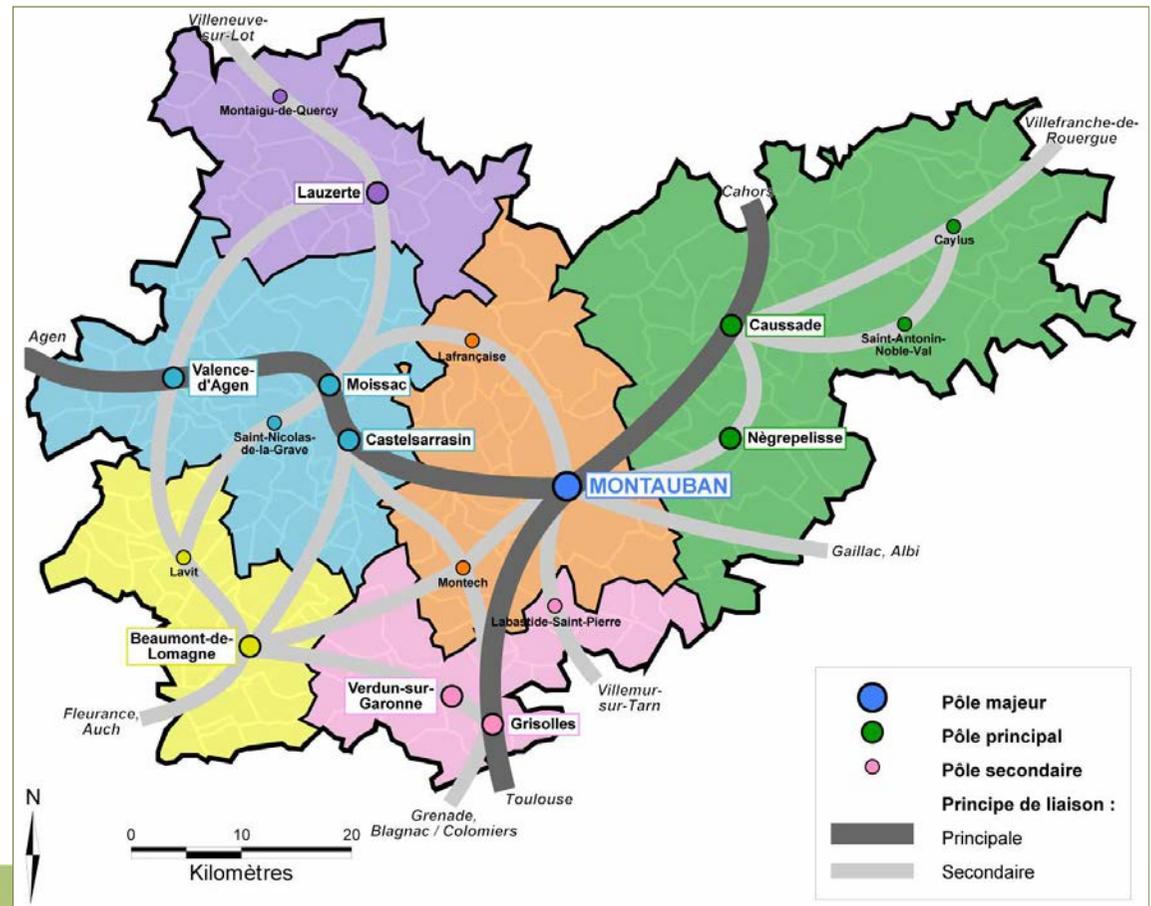
IV. Le système de déplacements

Structuration du système des mobilités départemental

- Cette organisation permet d'identifier en première approche **des axes principaux et des axes secondaires** qui :
 - Maillent les secteurs entre eux
 - Assurent au sein de ces secteurs l'irrigation de sous-territoires équipés ou non d'une offre de transport locale

➔ Cette image de la structuration de la mobilité départementale permet d'ores et déjà d'identifier des registres de gouvernance pouvant être investis par le Conseil Général et les EPCI

Principes de liaisons



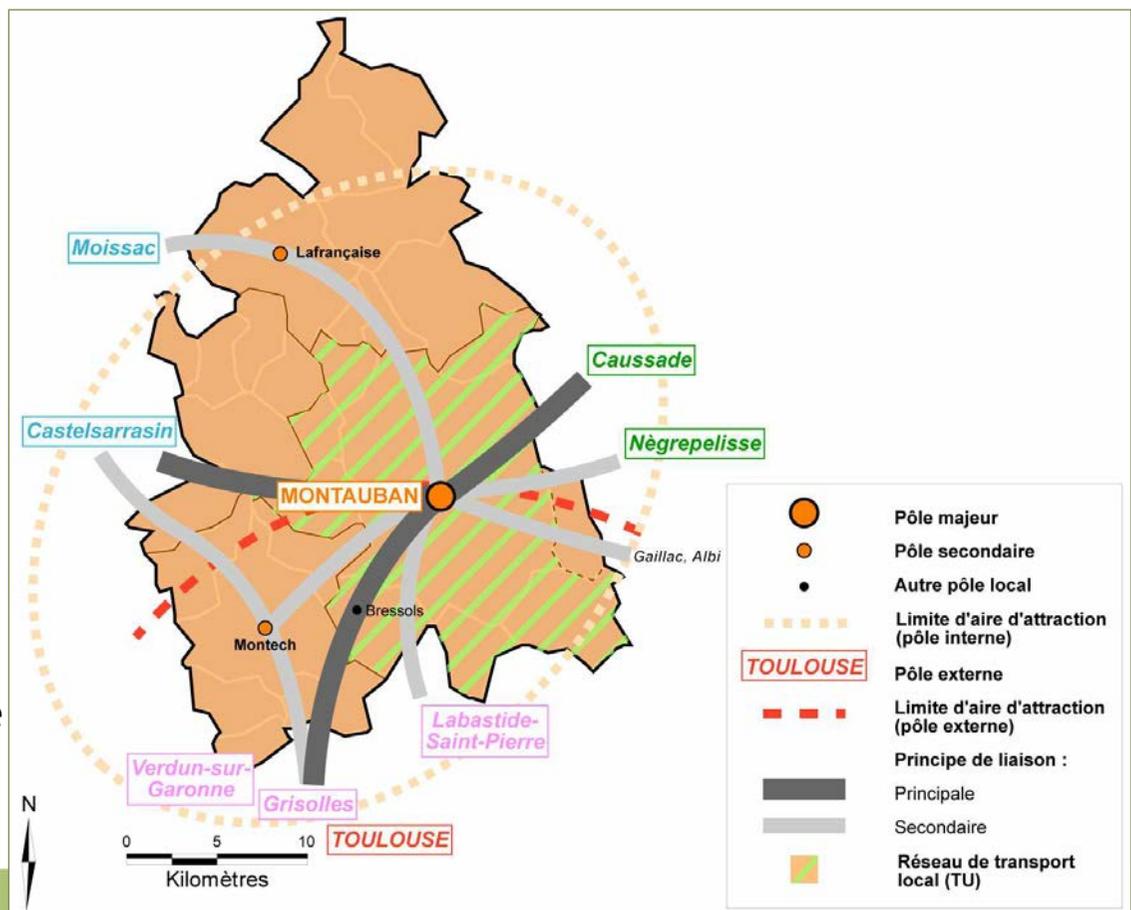
IV. Le système de déplacements

Population (2009)	95 019 hab.
Évolution (1999-2009)	+ 17,4 %
Densité	150,8 hab. / km ²

Le bassin Montalbanais

- Forte structuration, autour de **Montauban**, d'une aire d'attraction unique, qui s'élargit au-delà des limites du bassin
- L'influence de la métropole toulousaine très marquée dans la partie sud
- Une position de carrefour à conforter pour assurer l'accessibilité du pôle montalbanais depuis l'ensemble du département

Système de mobilité du bassin Montalbanais



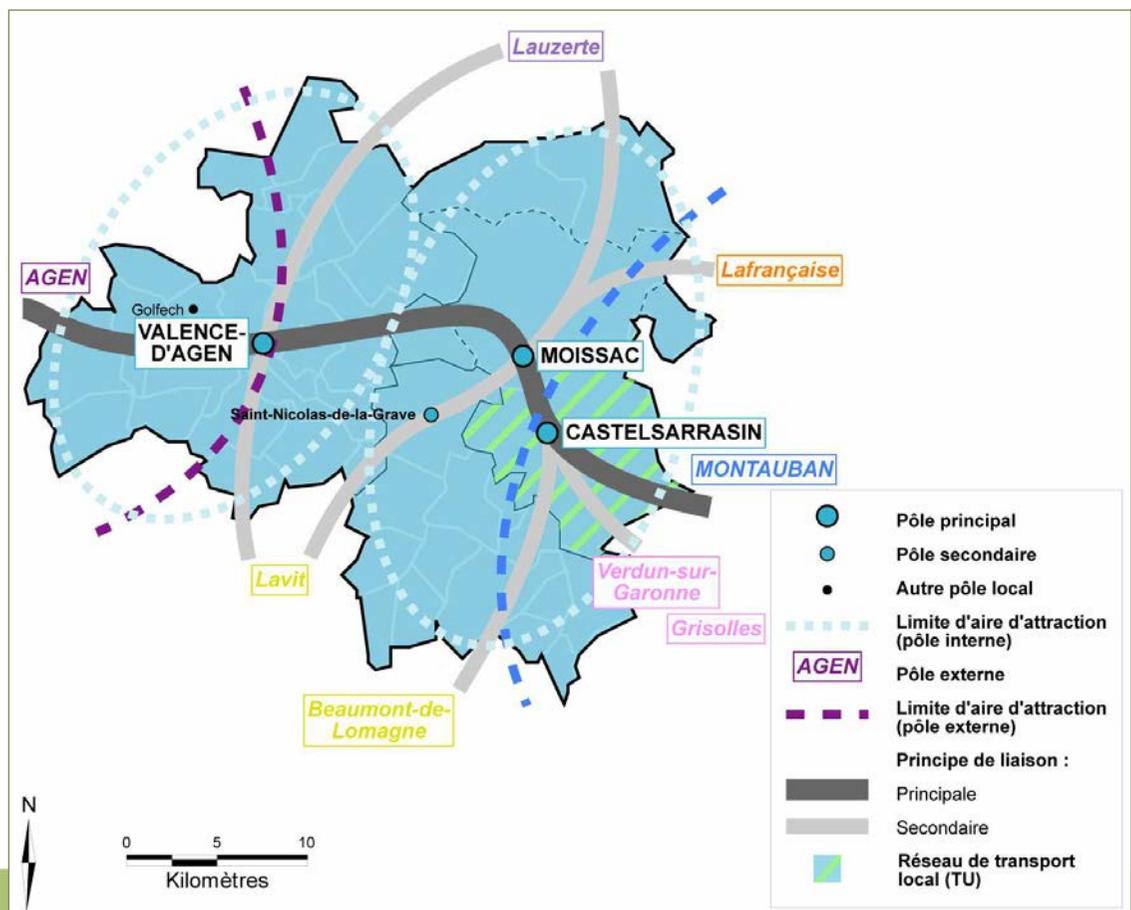
IV. Le système de déplacements

Population (2009)	51 535 hab.
Évolution (1999-2009)	+ 10 %
Densité	72,8 hab. / km ²

Le bassin Castelsarrasin – Moissac – Valence-d’Agen

- Castelsarrasin – Moissac et Valence-d’Agen, deux polarités fortes à l’échelle de tout l’ouest du département
- L’influence double de Montauban et d’Agen
- Des liaisons secondaires vers les espaces ruraux périphériques au nord et au sud
- Une liaison directe vers Toulouse et l’espace métropolisé

Système de mobilité du bassin Castelsarrasin – Moissac – Valence-d’Agen



IV. Le système de déplacements

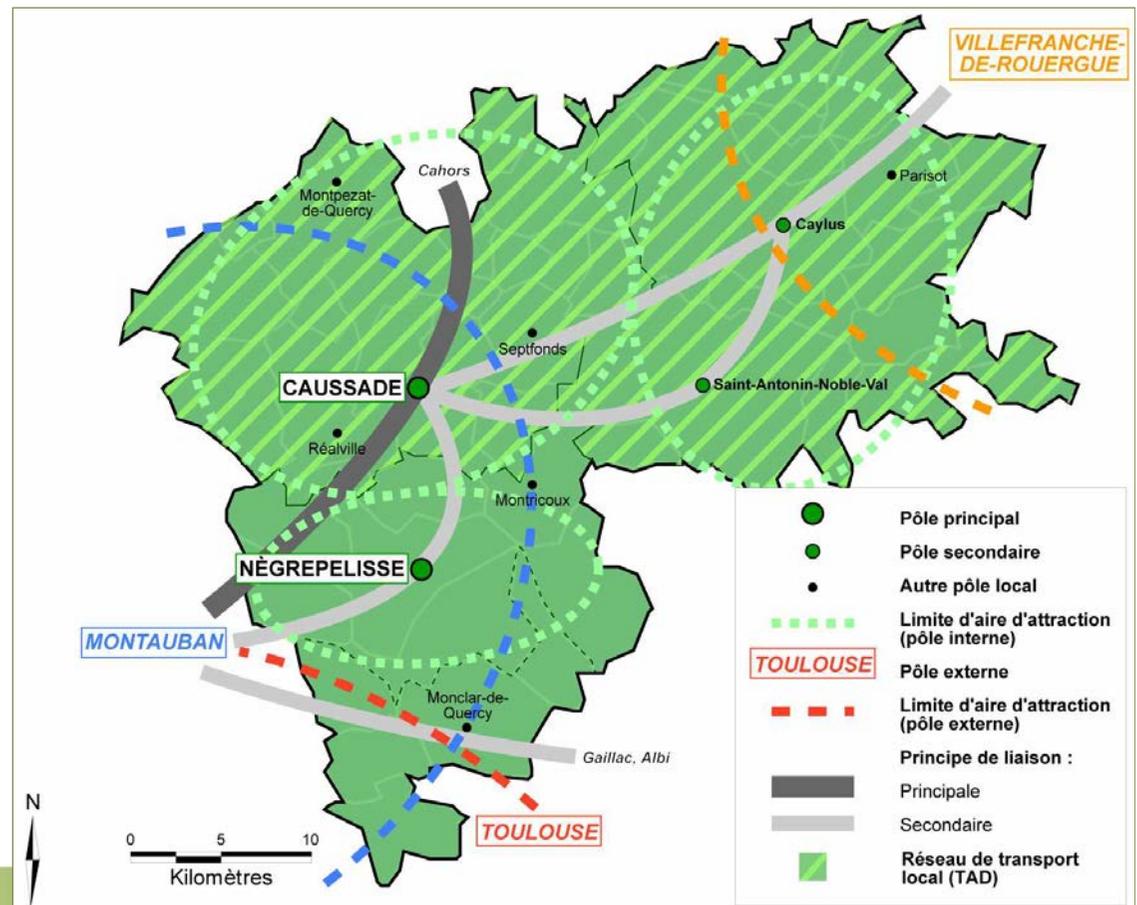
Population (2009)	45 372 hab.
Évolution (1999-2009)	+ 17,7 %
Densité	38,6 hab. / km ²

Le bassin Quercy – Aveyron

- Un espace contrasté :
 - Une armature urbaine forte dans la partie ouest sous influence urbaine
 - Un milieu rural organisé autour de bourgs ruraux à l'est

- Des liaisons nombreuses, rayonnant sur tout le territoire depuis Montauban

Système de mobilité du bassin Quercy – Aveyron



IV. Le système de déplacements

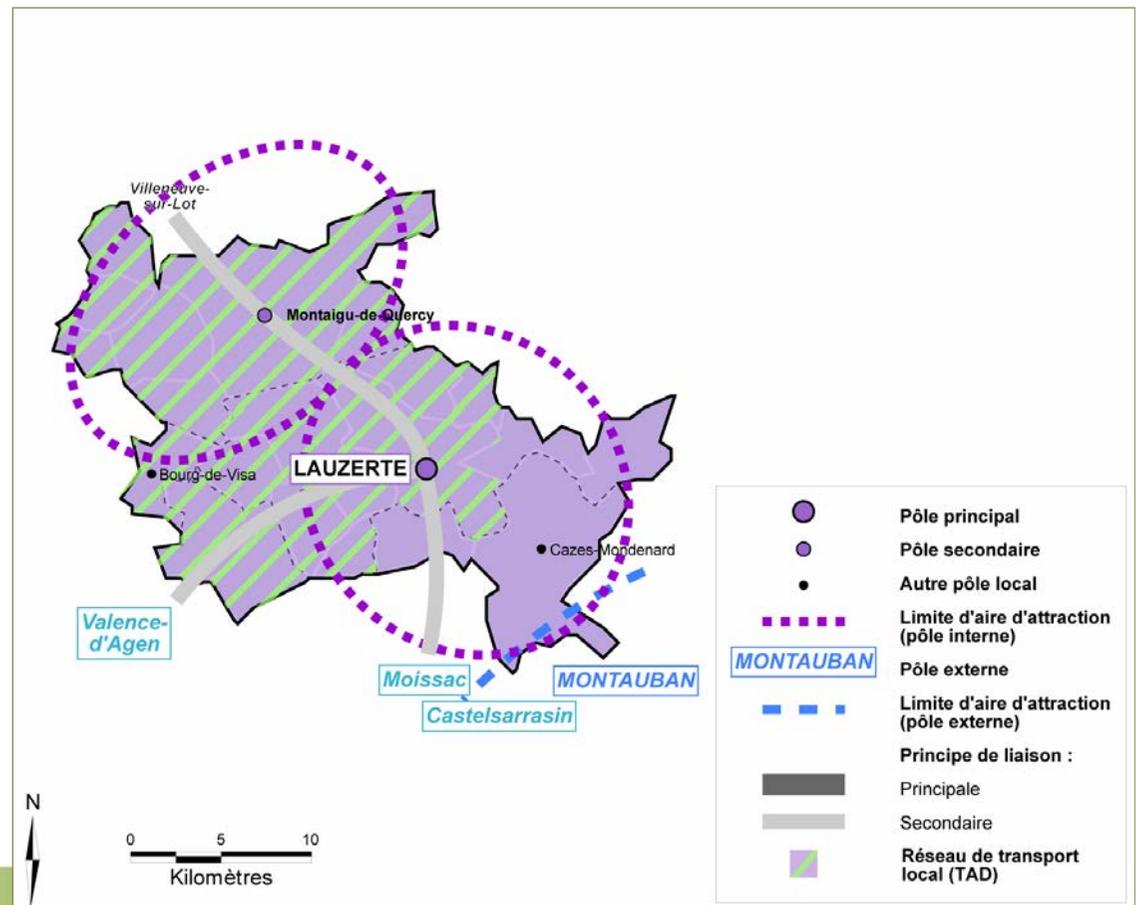
Population (2009)	8 843 hab.
Évolution (1999-2009)	+ 0,1 %
Densité	19,6 hab. / km ²

Le bassin Quercy – Pays de Serres

- Un espace à l'écart en marge des grands centres urbains structuré autour de deux aires d'attraction :
 - Celle de Lauzerte, la principale
 - Celle de Montaignu-de-Quercy, tournée vers le Lot-et-Garonne

- Des liaisons internes et à destination des pôles urbains nécessaires

Système de mobilité du bassin Quercy – Pays de Serres



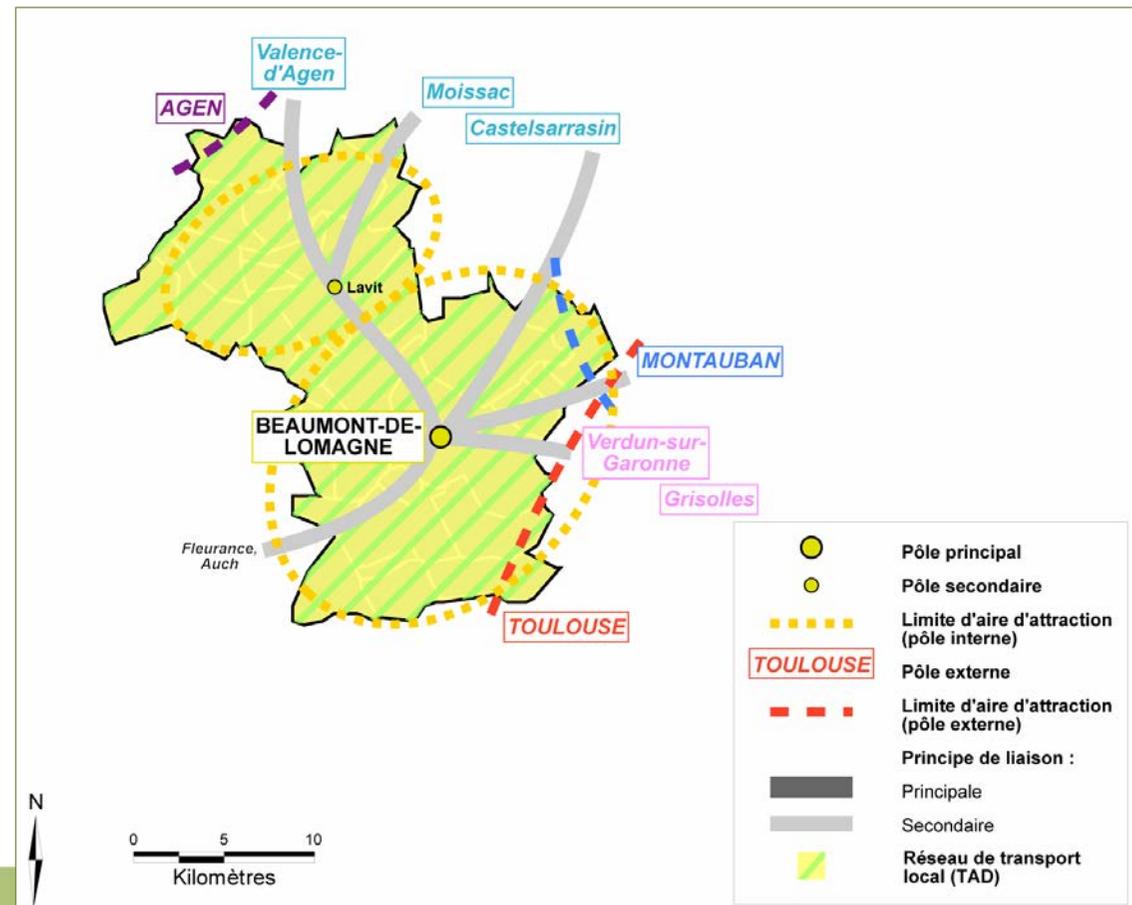
IV. Le système de déplacements

Population (2009)	10 011 hab.
Évolution (1999-2009)	+ 3,9 %
Densité	25,4 hab. / km ²

Le bassin Gascogne – Lomagne

- Un espace rural relativement proche des grands centres urbains
- Une polarisation forte autour de Beaumont-de-Lomagne nécessitant des liaisons internes de qualité ainsi que des liaisons fortes avec les pôles externes

Système de mobilité du bassin Gascogne – Lomagne



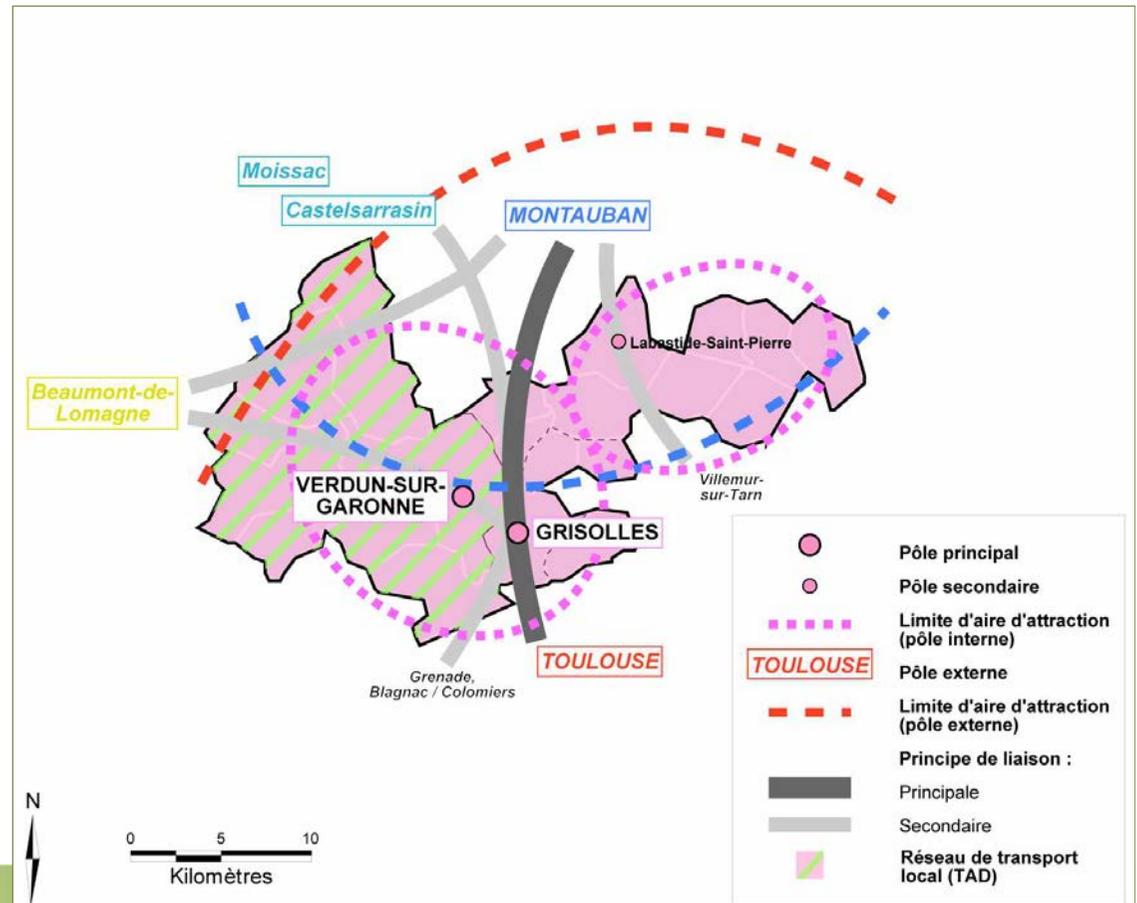
IV. Le système de déplacements

Population (2009)	28 511 hab.
Évolution (1999-2009)	+ 33,3 %
Densité	79 hab. / km ²

Le bassin Sud métropolitain

- Une interface soumise aux influences combinées de Montauban et de Toulouse
- Des liaisons transversales très présentes à compléter par des liaisons internes

Système de mobilité du bassin Sud métropolitain



V

Synthèse

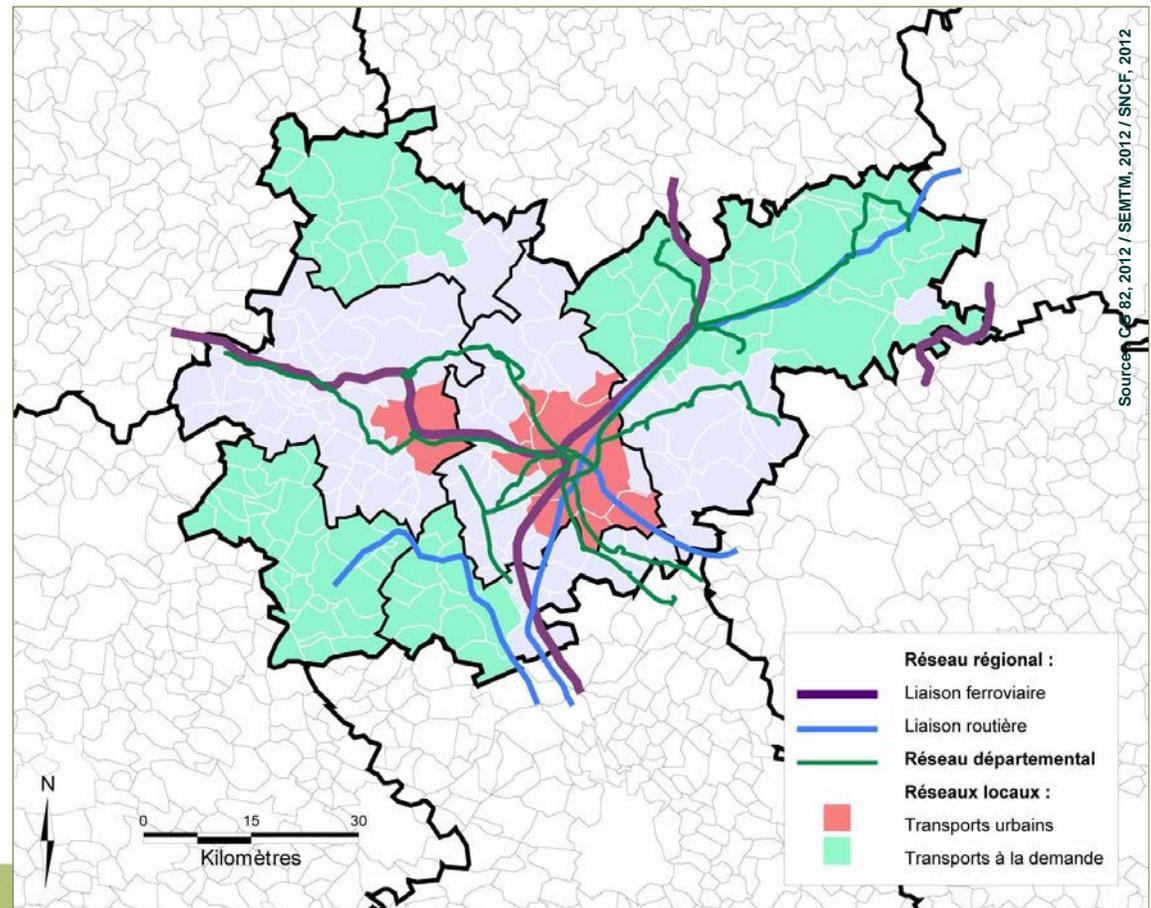
V. Synthèse

L'offre en transport collectif actuelle

La carte ci-contre visualise l'offre existante assurée en train, par les lignes régulières routières et les transports à la demande
Seules les lignes départementales assurant au moins deux allers-retours quotidiens ont été retenues (un niveau d'offre inférieur étant considéré comme exclusivement scolaire, sans intérêt potentiel pour un public commercial)

- ➔ Une armature de lignes (de gouvernance départementale et régionale) présentant des trous en termes de maillage des secteurs :
- Pour la relation avec les pôles d'échelle départementale
 - Pour les échanges intersecteurs

L'offre en transports collectifs actuelle



V. Synthèse

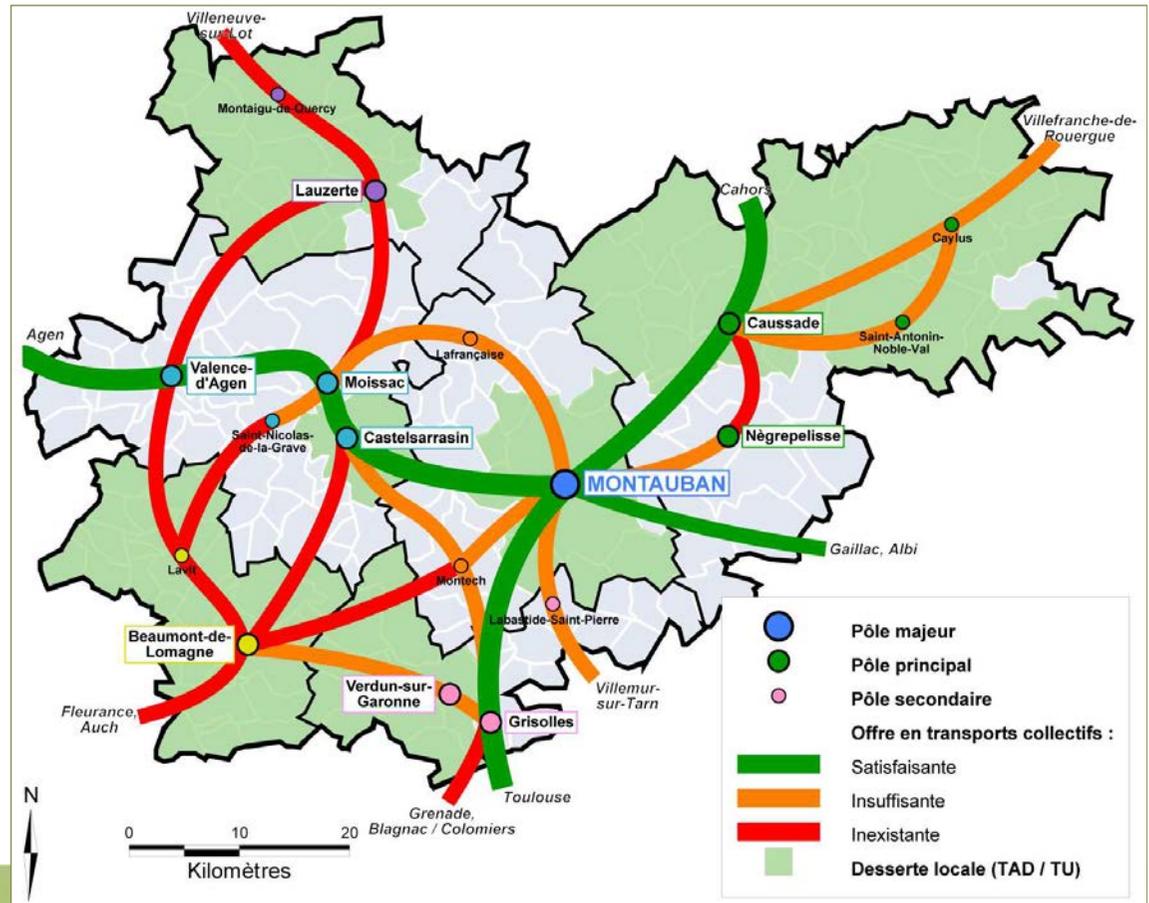
L'offre actuelle confrontée aux besoins

La carte ci-contre rapproche l'existant en matière d'offre de transport avec la demande issue de l'analyse du système des mobilités départemental

Le référentiel de la demande a été utilisé pour visualiser la qualité de la réponse assurée par le référentiel d'offre actuel

➔ Un référentiel d'offre actuel nécessitant des améliorations plus ou moins soutenues (voir code couleur)

État de l'offre en transports collectifs actuelle sur les liaisons fortes du système des mobilités



VI Quelques exemples de stratégies d'offre départementales...

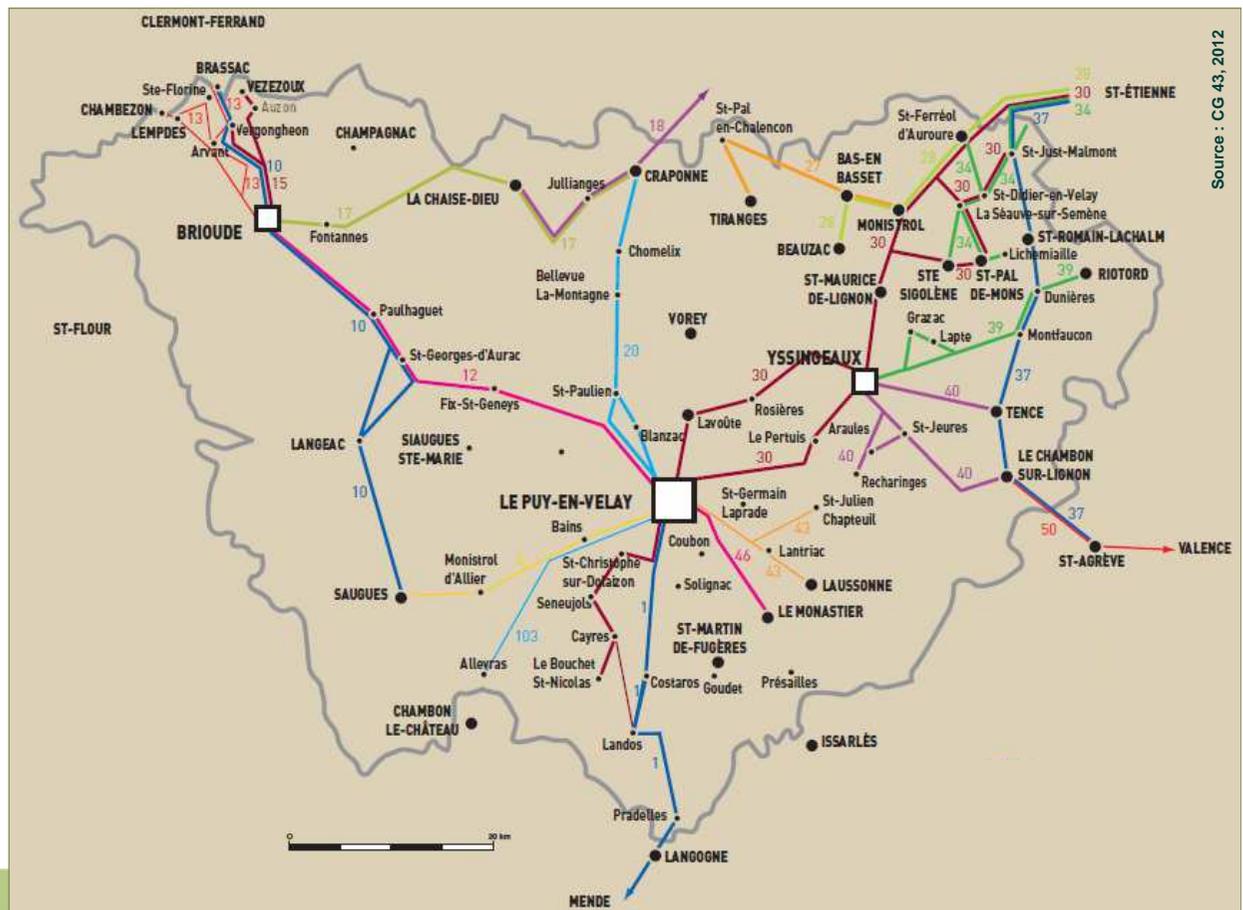
VI. Quelques exemples de stratégies d'offre départementales dans des environnements similaires à celui du Tarn-et-Garonne

Le Département de la Haute-Loire

Population (2009)	232 122 hab.
Densité	45 hab. / km ²
Population scolaire	40 837 élèves

- 21 lignes régulières ouvertes à tous :
 - Un réseau qui converge vers Le Puy-en-Velay
 - Des liaisons nombreuses avec les territoires voisins (7 allers-retours quotidiens entre Le Puy-en-Velay et Saint-Étienne par exemple)
- 11 796 000 € de dépenses de fonctionnement en 2010

Le réseau interurbain de la Haute-Loire



VI. Quelques exemples de stratégies d'offre départementales dans des environnements similaires à celui du Tarn-et-Garonne

Le Département du Tarn

Population (2009)	374 078 hab.
Densité	65 hab. / km ²
Population scolaire	63 295 élèves

- **17 lignes régulières :**
 - Des services cadencés entre les principales centralités
 - Une liaison express Albi – Lavarur qui :
 - Emprunte l'autoroute
 - Dessert les aires de covoiturage
 - Circule à une fréquence de 30 minutes en période de pointe
 - Une offre qui reste attractive pendant les vacances scolaires
- 11 017 000 € de dépenses de fonctionnement en 2010

TarnBus, le réseau interurbain du Tarn

