

mobilité

Etude « Déplacement des actifs en Pays Midi-Quercy »

Plan Climat

Pays Midi-Quercy
mars 2011



Chambre de Commerce et d'Industrie
de Montauban et de Tarn-et-Garonne



Ordre du jour :

1/ Contexte

2/ Etude accessibilité

3/ Profil des répondants

4/ Enquête des actifs

5/ Synthèse et pistes d'actions



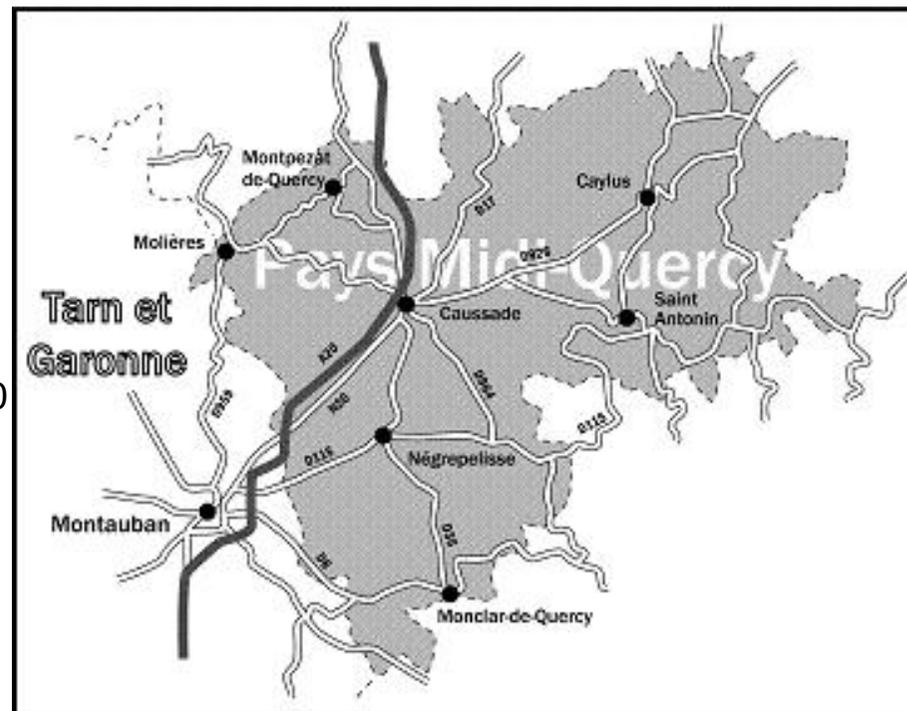
Chambre de Commerce et d'Industrie
de Montauban et de Tarn-et-Garonne



1/ Contexte

- 4 intercommunalités (49 communes) sur 1 223 km²
- 43 770 habitants (INSEE 2006), soit une variation 1999/2009 de + 11,5%.
- densité de population présentant des écarts entre communes variant de 10 à 100 habitants/km²
- 716 entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés et au registre des métiers dont 62 entreprises de plus de 10 salariés sur le territoire d'étude

NB : 244 entreprises (19 entr. >10 salariés) sur l'axe Montauban / Montricoux et 472 entreprises (43 entr. > 10 salariés) sur l'axe Montauban / Caussade



Objectifs du comité de pilotage Midi Quercy :

- Travail sur les **déplacements domicile-travail** : priorité 2010
- Dans un second temps (2010-2013) : réalisation d'équipements structurants pour le territoire, en adéquation notamment avec le développement d'une politique de l'habitat globale et durable. Le Pays souhaite ainsi améliorer les déplacements (amélioration de l'offre, soutien des initiatives en faveur d'équipements et d'aménagements privilégiant les mobilités douces et l'intermodalité...) et satisfaire aux exigences du développement durable.

L'étude doit donc analyser les besoins et la demande en transports alternatifs (bus, train, covoiturage) sur les 2 axes les plus empruntés du territoire Midi-Quercy qui sont des axes structurants :

- D115 – Axe Montauban / Montricoux (St Etienne de Tulmont, Nègrepelisse, Montricoux)
- D820 – Axe Montauban / Caussade (Albias, Monteils, Réalville, Caussade)

L'objectif de l'étude est d'évaluer la possibilité de développer des modes de transports alternatifs pour effectuer une partie des déplacements domicile-travail du territoire.

2/ Etude accessibilité

Axe Caussade - Montauban

- Accessibilité « marche »
- Accessibilité « vélo »
- Accessibilité « transports en commun »
- Accessibilité « voiture »



Accessibilité « marche »

Absence de trottoirs par endroit, et d'éclairage public

Des passages piétons sécurisés, dégagés des ronds points et permettant un accès aux bus

Quelques passages piétons effacés ou positionnés trop proches d'intersections



Des pistes piétonnes... mais des discontinuités et des absences de passages piétons



*Des passages piétons dégagés des ronds points...
... et quelques uns trop prêts de céder le passage*



Des passages piétons sécurisés par des feux et desservant également des arrêts de bus à Albias



Accessibilité « vélo »

Certains aménagements mais des discontinuités (ex Albias et Caussade)

Signalisation bande/piste cyclable effacée (ex Albias)

Partage des pistes entre cyclistes et piétons

Dangers lors des intersections, cependant des aménagements partiels (ex Caussade)



Caussade, piste bidirectionnelle à l'écart de la chaussée avec des intersections aménagées



Albias, bandes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la voie. Arrêt de la bande cyclable aux intersections.



Des marquages au sol à refaire (ex : Albias)



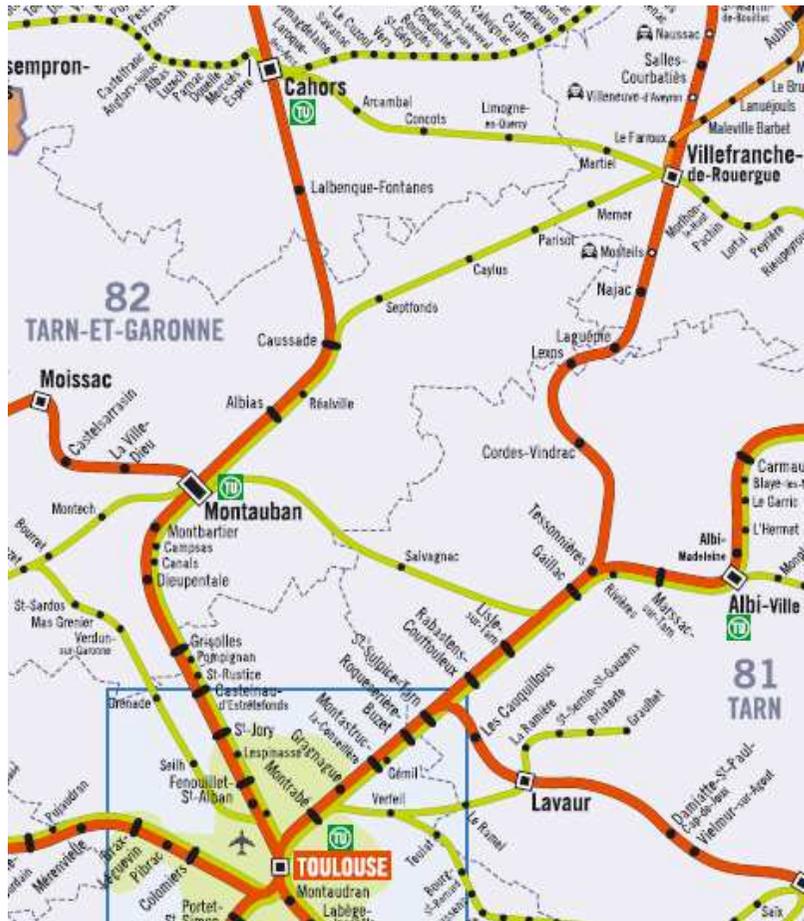
Difficultés lors des intersections



Pas d'équipements de stationnement et d'abris sécurisés pour vélos



Accessibilité « transports en commun »



Le train

3 gares sont actuellement en service.

Les **horaires des trains** pour les actifs travaillant sur Montauban sont **compatibles avec les horaires d'embauche et de débauche**.

L'usage du train implique :

- un accès et un stationnement facile à la gare,
- une bonne connexion avec les transports en commun, ou autre mode de transport.

Le temps de trajet reste un frein majeur

Accessibilité « transports en commun »



Le bus

7 lignes départementales
en service (CG82)

1 ligne régionale
Rodez – Montauban (CR MP)

T.A.D sur deux Communauté
de Communes

A ce jour, bus à **usage**
scolaire principalement.

L'usage du bus implique :

- un accès et / ou un stationnement facile à proximité de l'arrêt de bus ,
- un lieu de travail à proximité de l'arrêt de bus (max 500m).

Le temps de trajet reste un frein majeur

Accessibilité « transports en commun »

Absence de matérialisation de certains arrêts

Problème de jalonnement depuis les arrêts : passages piétons et rabattement

Manque d'information (ex : plan général du réseau aux arrêts, horaires...)

Confort d'attente (pas/peu d'abris ou de bancs, éclairage...)



Des arrêts de bus avec des accès piétons protégés

Des arrêts de bus dégradés



Des arrêts de bus sans passage piéton et non éclairés



Des horaires de train changeants

Accessibilité « voiture »

Un axe Caussade Montauban avec des parkings aménagés, des téléphones d'urgence... mais aussi des engins agricoles nombreux



*Circulations denses à certains horaires
ex : Caussade et axe Montauban – entrée Albi*



Le stationnement « covoiturage »

Des parkings relais non dédiés et saturés
Des aires de covoiturage disponibles et bien situées



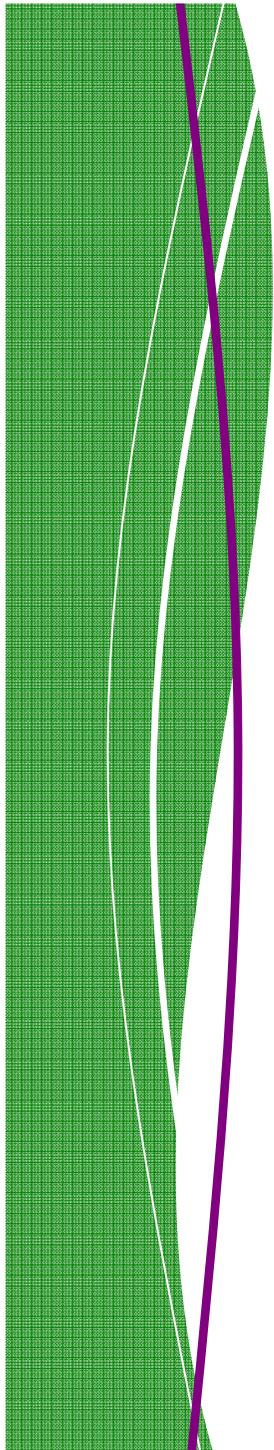
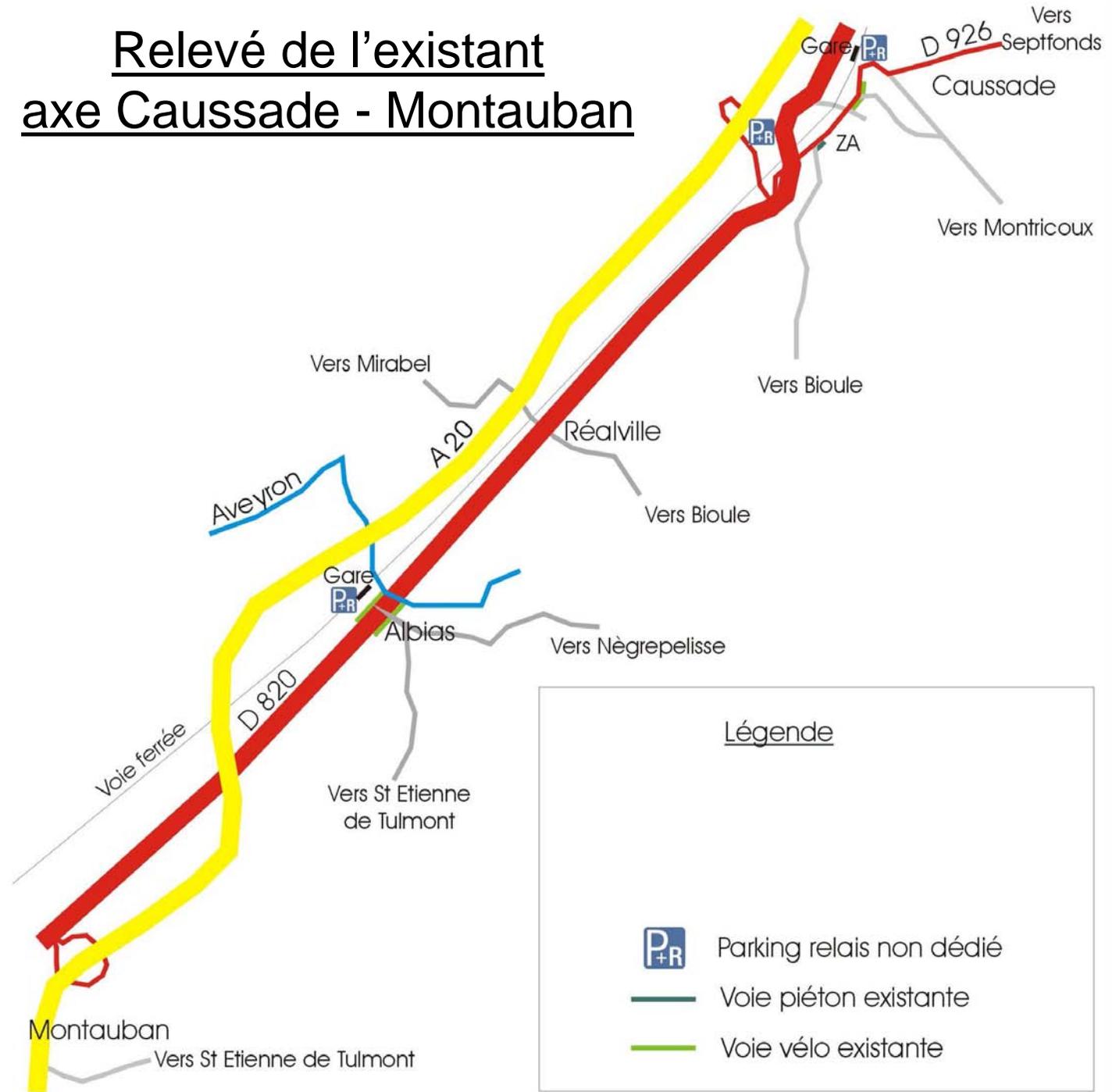
Stationnement « sauvage » au péage de Caussade

Stationnement saturé à la gare de Caussade



Des aires de stationnement potentiellement aménageables

Relevé de l'existant axe Caussade - Montauban



Axe Montricoux - Montauban

- Accessibilité « marche »
- Accessibilité « vélo »
- Accessibilité « transports en commun »
- Accessibilité « voiture »



Accessibilité « marche »

Des bourgs déportés de l'axe principal d'où un cheminement piétonnier à l'intérieur des bourgs

Mais des difficultés pour rallier la RD 115 du centre des bourgs

Des passages piétons sécurisés, dégagés des ronds points



Des pistes piétonnes bien conçues sur quelques axes dans les bourgs ou parallèles à la RD 115, des passages piétons dégagés des ronds points... mais des discontinuités pour les accès aux bourgs et quelques absences de passages piétons ou marquages « effacés »



Accessibilité « vélo »

Certains aménagements (ex Saint Etienne de Tulmont) *au cœur des bourgs* mais des discontinuités et aucun cheminement sur la RD 115

Partage des routes entre cyclistes et automobilistes (ex Véloroute Vallée de l'Aveyron),
Aucun aménagement cyclable sur les grands axes et pour rallier les bourgs centre



*Stationnements vélos à
St Etienne de Tulmont*



*Vélo route Vallée de
l'Aveyron entre St Etienne
de Tulmont et Montricoux*

Des opportunités à étudier :

- liaison Nègrepelisse Centre – Zone d'activité du Port (en bas à gauche)
- voies parallèles à la RD 115 malgré leur discontinuité (des passages protégés pour les jonctions ?)



*Des circulations vélo
délicates sur la RD 115
notamment sur les
carrefours et zones
d'ombre*



Accessibilité « transports en commun »

Le train

Aucune ligne en service.

Le bus

2 lignes départementales sont actuellement en service :
Bruniquel – Montauban
Laguépie – Montauban
à **usage scolaire** principalement.



Le temps de trajet reste un frein majeur

Accessibilité « transports en commun »

Des arrêts de bus déportés de l'axe principal



Des arrêts de bus déportés et non éclairés

Accessibilité « voiture »

Un axe Montricoux Montauban peu engorgé avec de longues lignes droites, une portion à 70 km/h, des entrées directes sur les ZA, des intersections non prioritaires sur la D.115 et un rond point par village traversé



Le stationnement « covoiturage »

**Des parkings relais non dédiés mais aussi très peu utilisés
Des aires de covoiturage disponibles et bien situées**



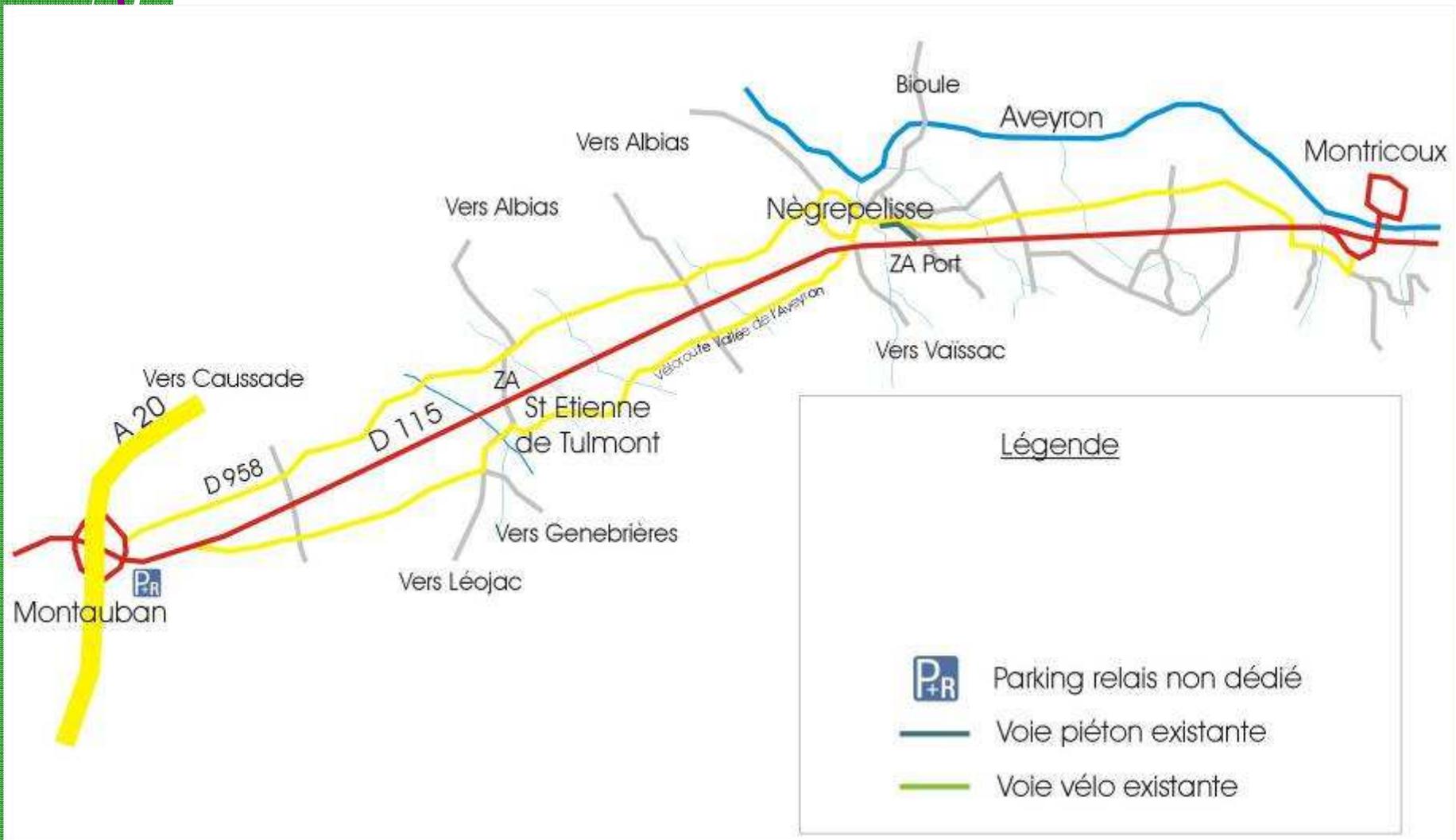
*Stationnement covoiturage occasionnel au
rond point dans Nègrepelisse (à gauche)
ou à l'entrée de Montauban axe St Etienne
de Tulmont (en dessous)*



*Des aires de stationnement potentiellement
aménageables à Montricoux (en bas), à l'entrée
de Montauban axe St Etienne de Tulmont (à
droite), ou au rond point de St Etienne de
Tulmont (deux photos en bas à droite)*



Relevé de l'existant axe Montricoux - Montauban



3 / Profil des répondants

Profil des répondants

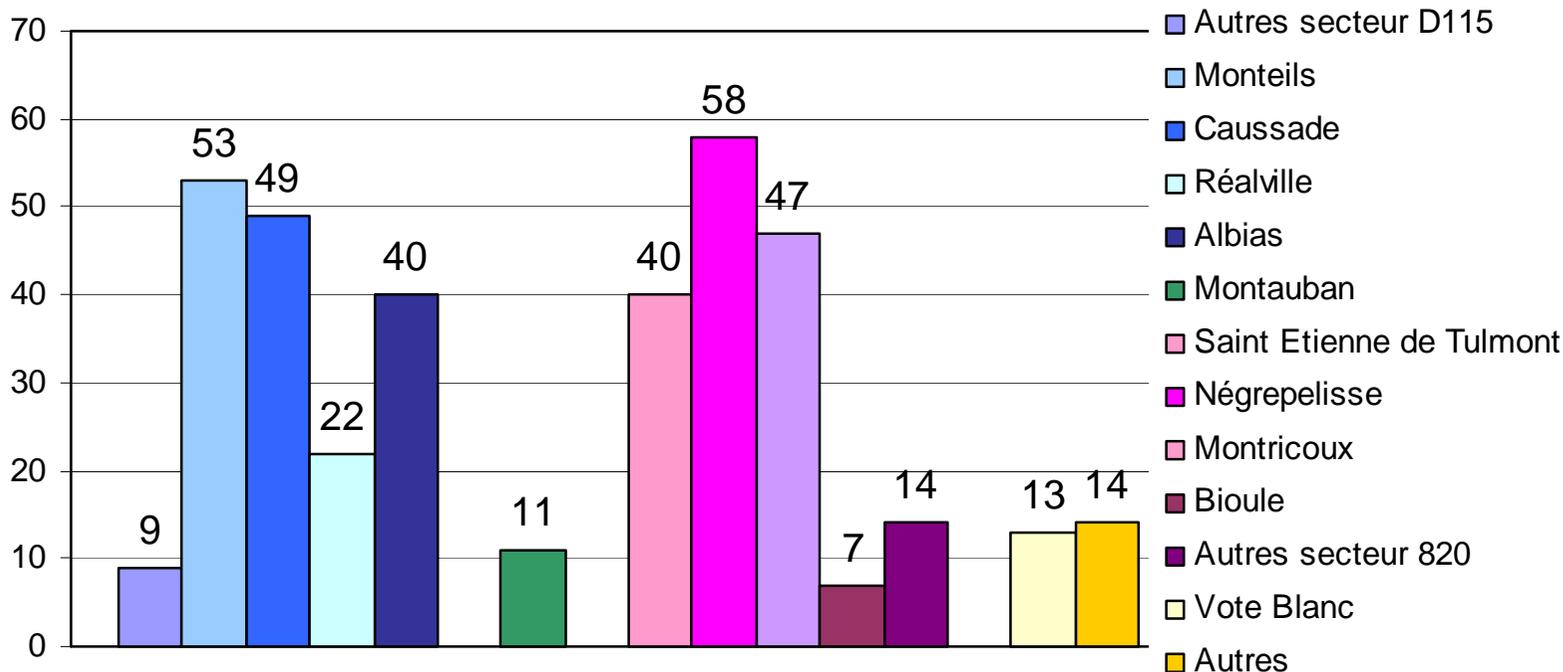
55% d'hommes, 45% de femmes

9% ont moins de 25 ans ; 19% entre 25 et 35 ans ; **37% entre 35 et 50 ans** ; 35% plus de 50 ans

Une domiciliation des actifs répondants concentrée à proximité des axes de l'études

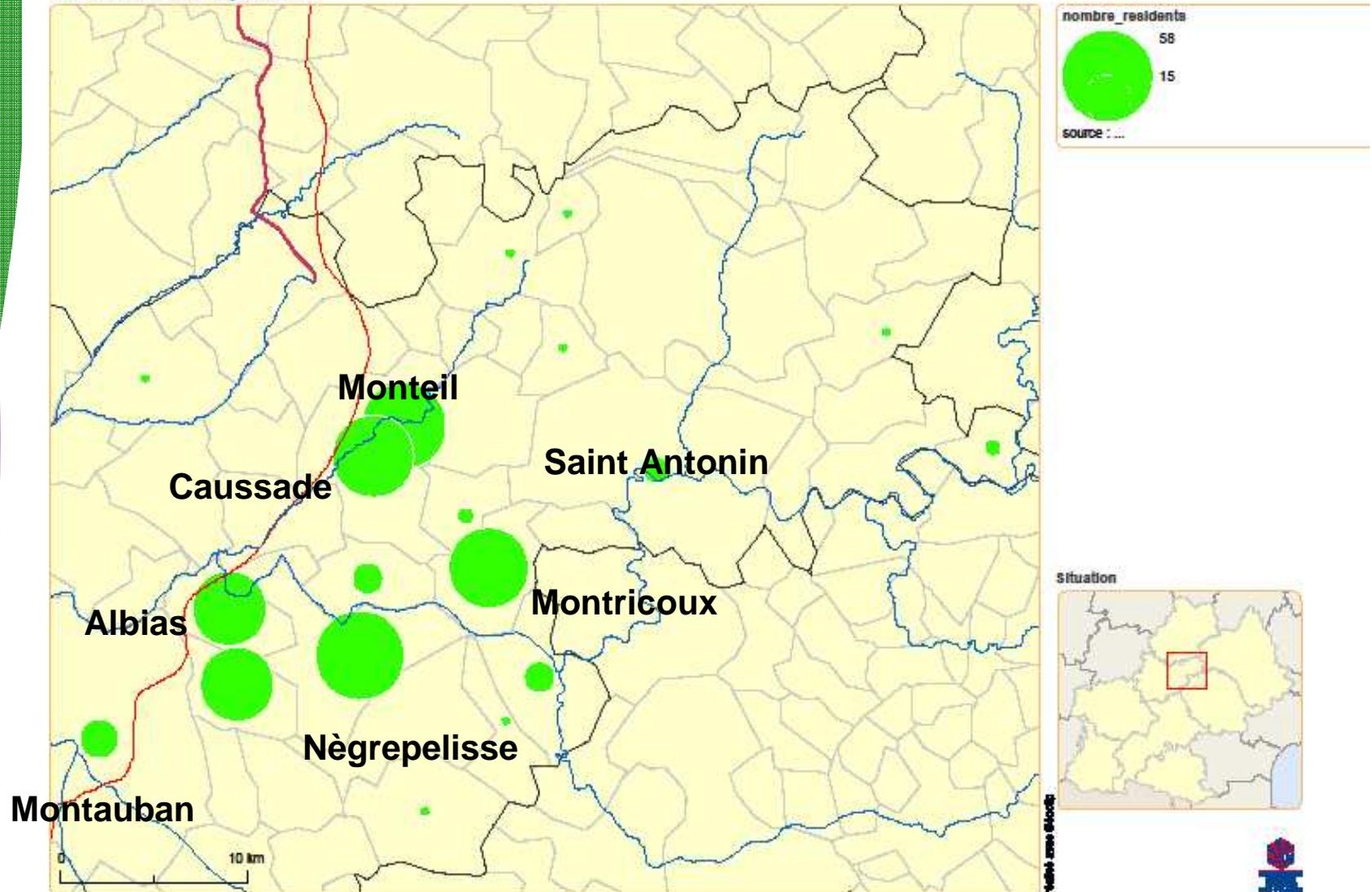
81,43% des répondants habitent les principales villes des axes étudiés.

Localisation Géographique des répondants



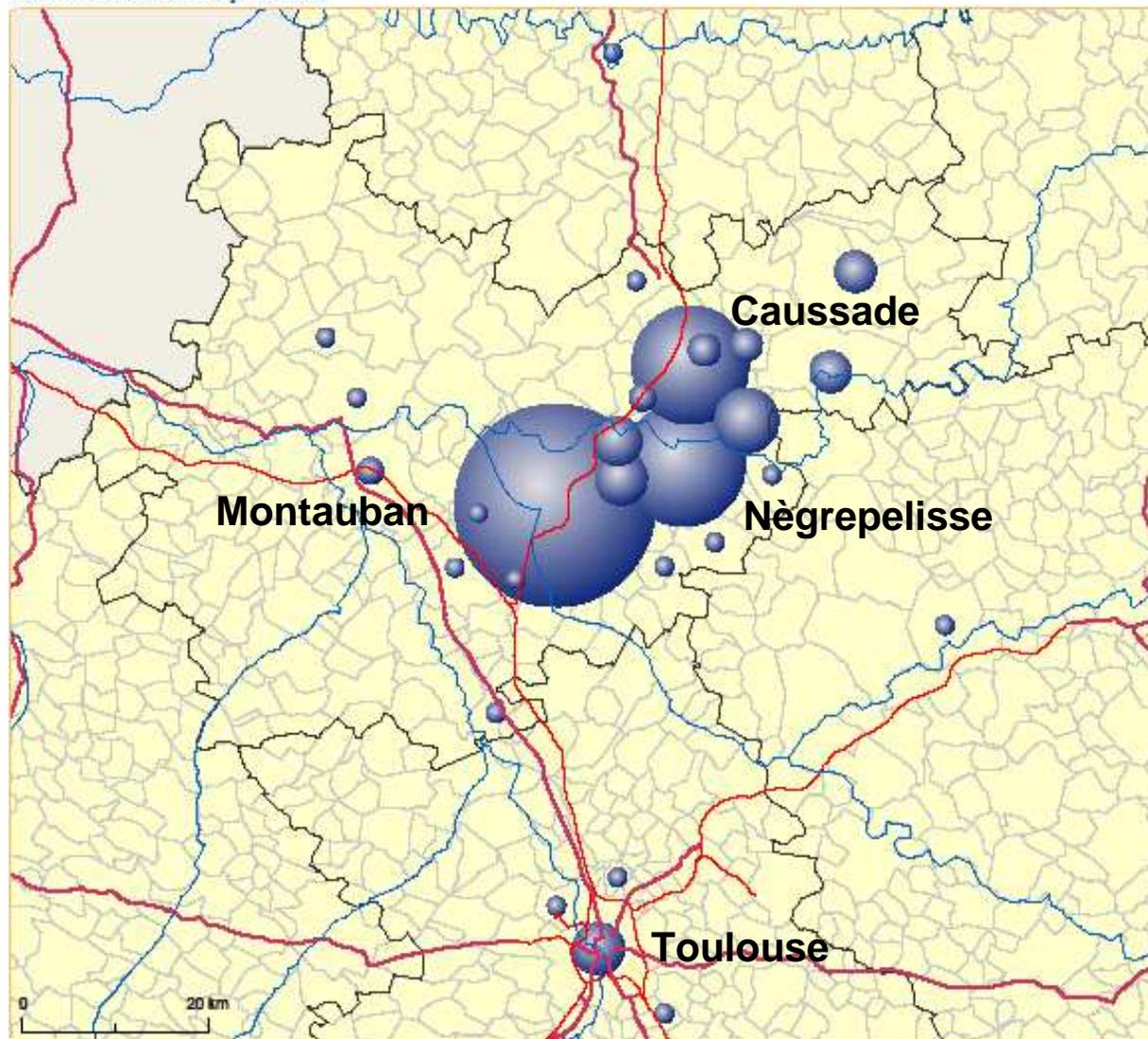
Domiciliation et répartition des répondants

Domiciliation des répondants



Lieux de travail des répondants

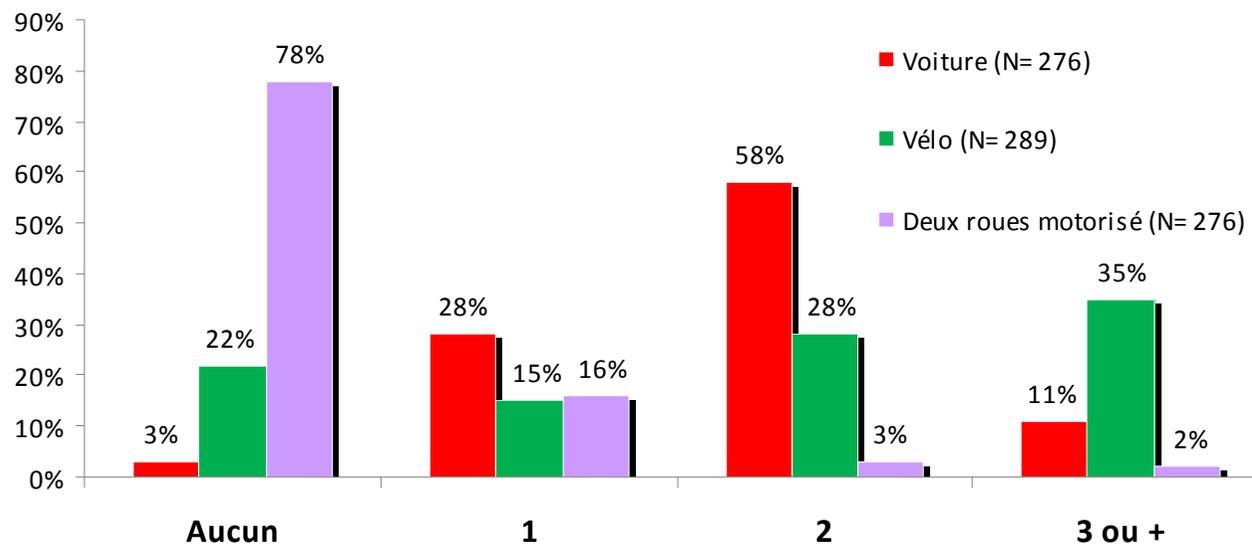
Lieu de travail des répondants



Taux d'équipement

69% des répondants ont au moins deux voitures à disposition (seulement 3 % n'en ont pas). A noter le taux d'équipement en vélos (63 % ont au moins deux vélos)

Taux d'équipement en modes de transport par ménage



4/ L'enquête des « actifs » :

Taux de retour à l'enquête

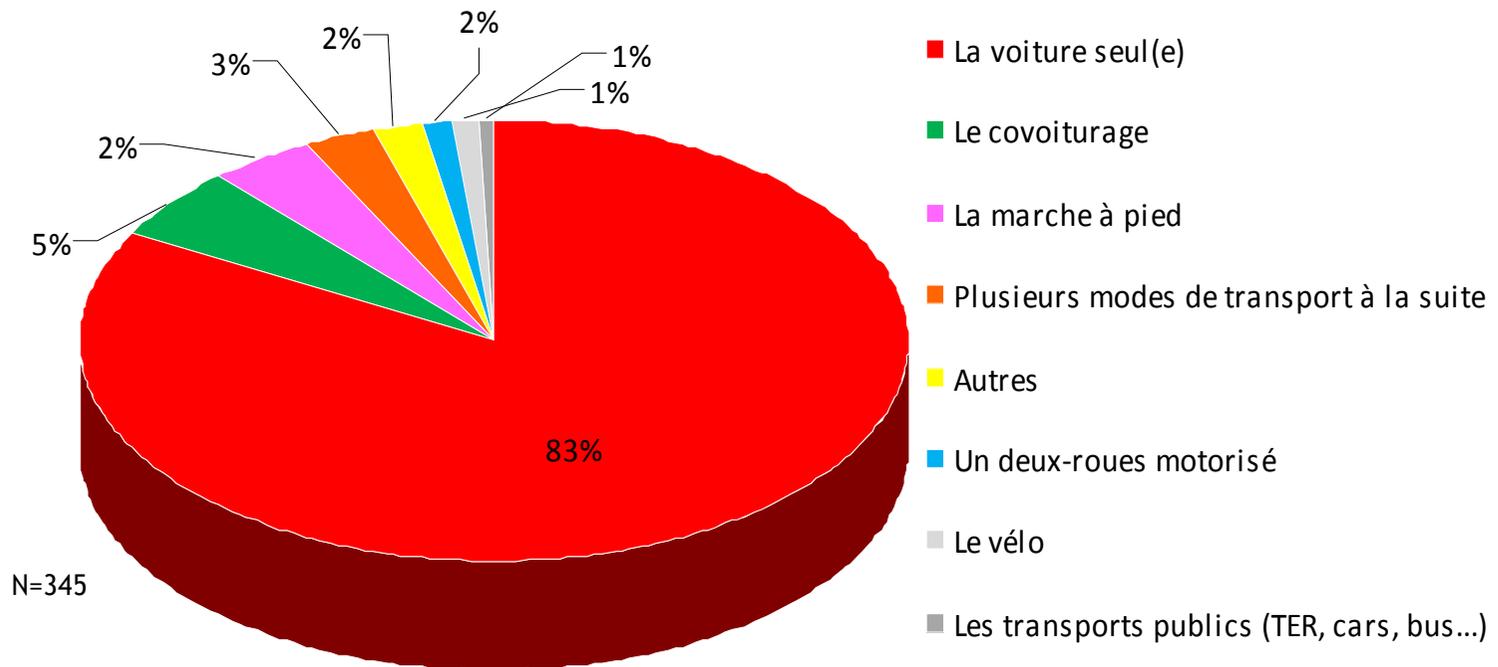
377 réponses

Mode de déplacement principal

8 salariés sur 10 utilisent leur voiture seuls pour venir travailler

Un recours aux modes alternatifs faible : 1% de cyclistes; 12 covoitureurs réguliers ; 2 utilisateurs des transports en commun ...

Mode de transport le plus souvent utilisé par les actifs du pays Midi-Quercy

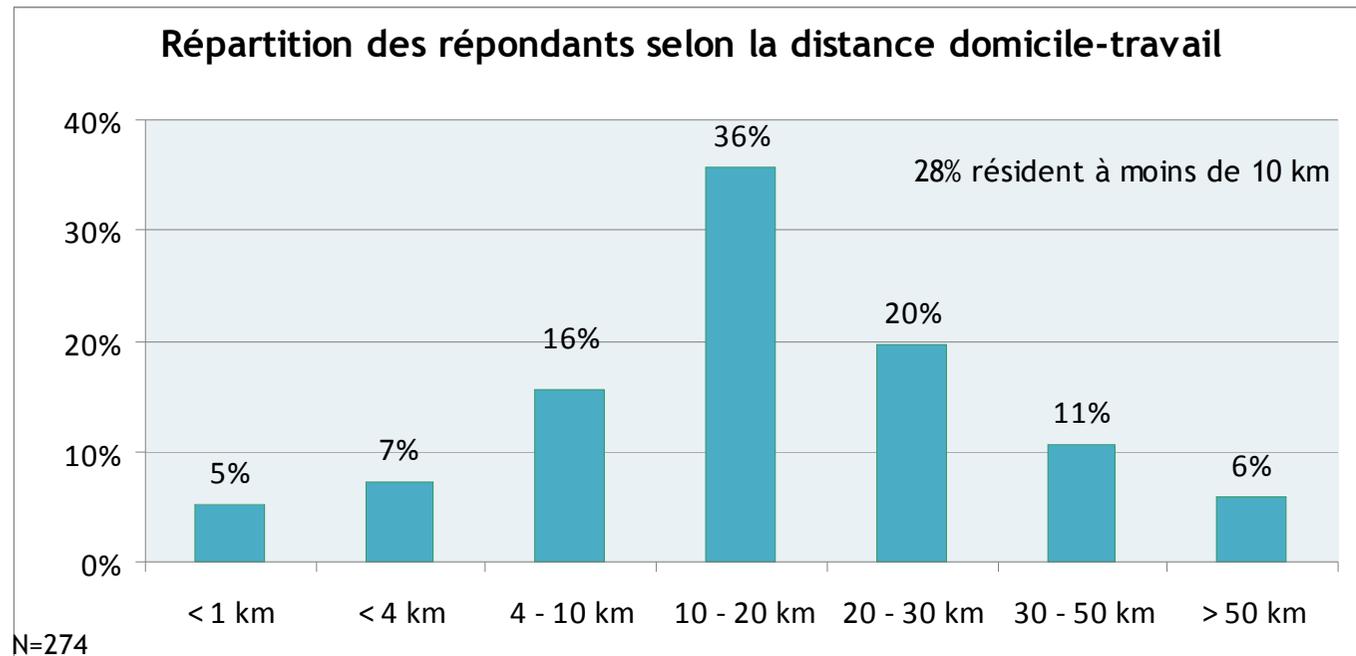


Distance domicile-travail

72 % des répondants résident entre 4km et 30 km de leur lieu de travail
(résultats représentatifs d'actifs en zone rurale)

17 % effectuent plus de 30 km pour se rendre au travail

12% résident à moins de 4 km de leur lieu de travail



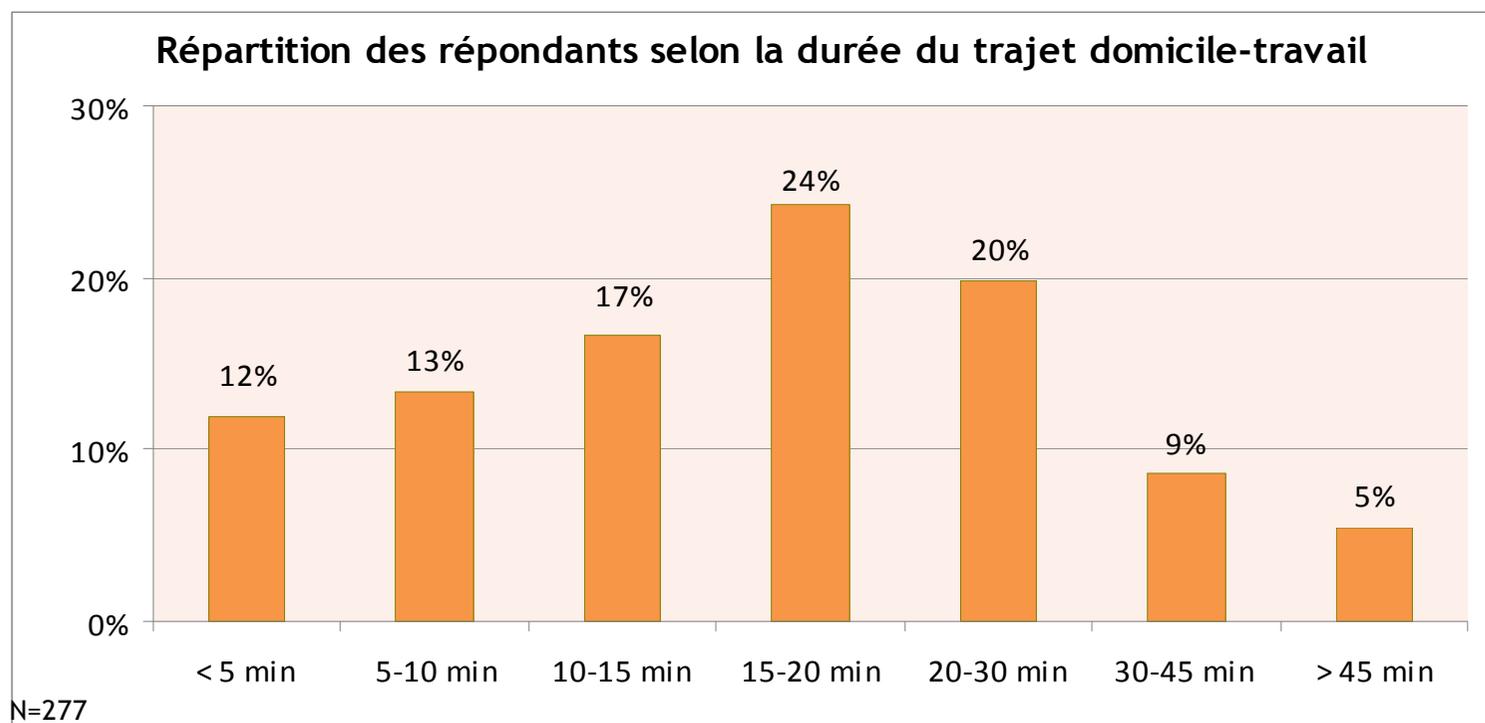
Distance moyenne tous modes confondus
≈ **20,5 km**

Temps de trajet

2/3 des répondants accèdent à leur entreprise en moins de 20 minutes

25 % sont situés à moins de 10 mn de leur travail

14% mettent plus de 30 minutes pour se rendre au travail



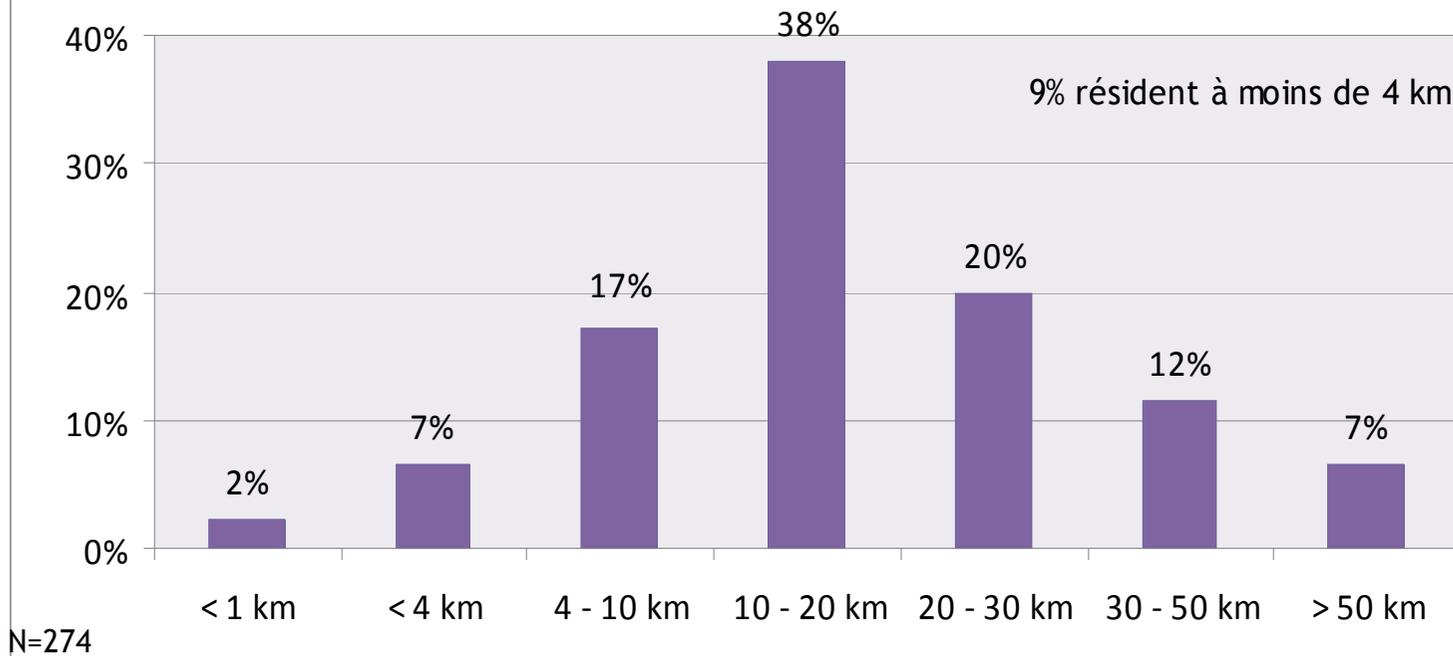
Temps de trajet moyen tous modes confondus
≈ **21,51 min**

Distance domicile-travail

26% des répondants **automobilistes** résident à moins de 10 km de leur lieu de travail.....

... dont **9%** sont à moins de 4 km

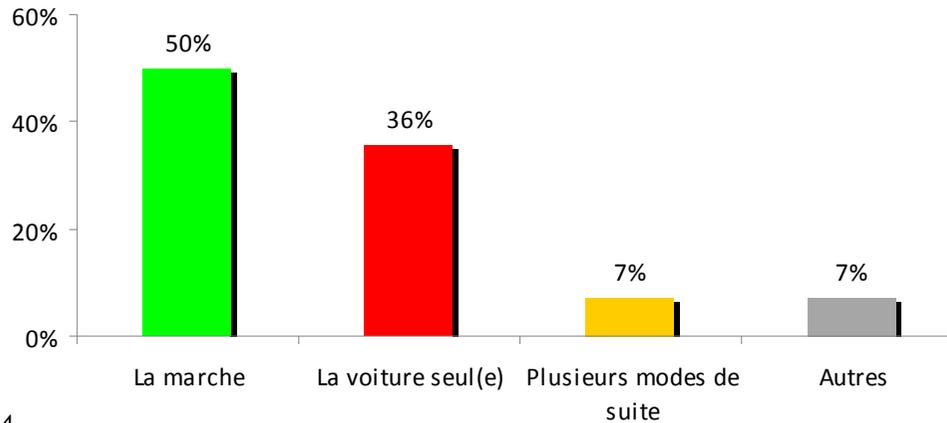
Répartition des répondants automobilistes selon la distance domicile-travail



Répartition modale selon la distance

50 % des répondants résidant à moins de 1km de leur lieu de travail s'y rendent à pied.

Répartition modale à moins de 1 kilomètre



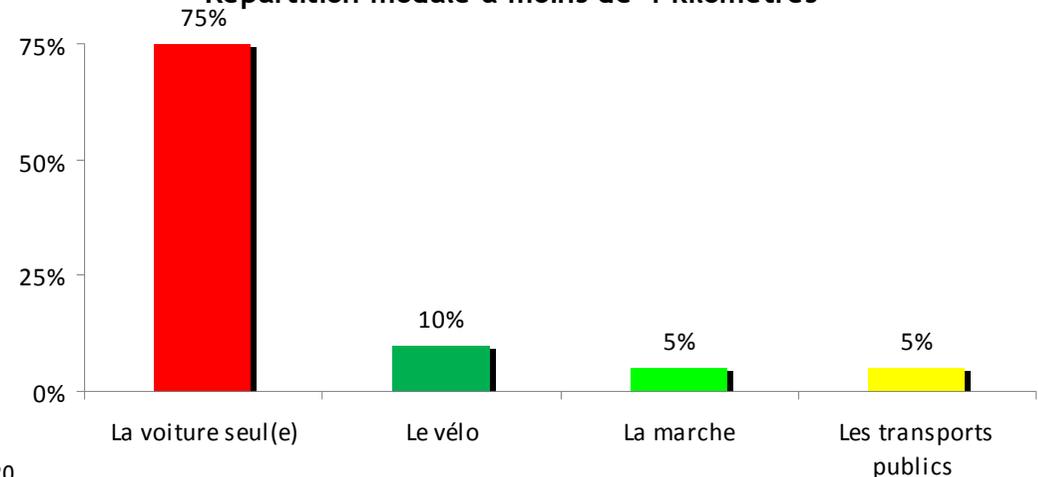
Distance moyenne à pied

≈ 350 m

N=14

La voiture individuelle en tête même pour les trajets inférieurs à 4 km (79%, contre 11% pour le vélo et 5% pour la marche et les transports)

Répartition modale à moins de 4 kilomètres



Distance moyenne à vélo

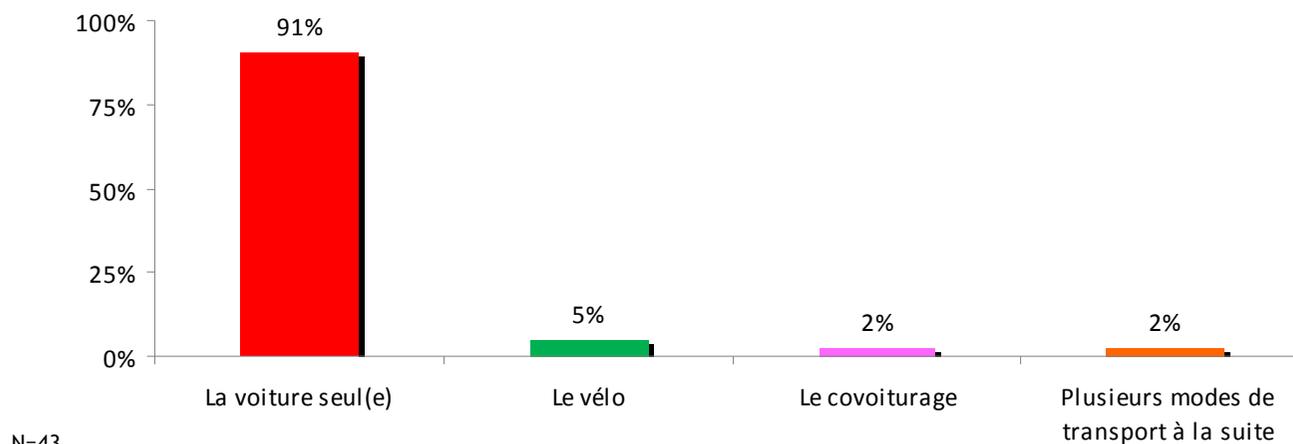
≈ 3,2 km

N=20

Répartition modale selon la distance

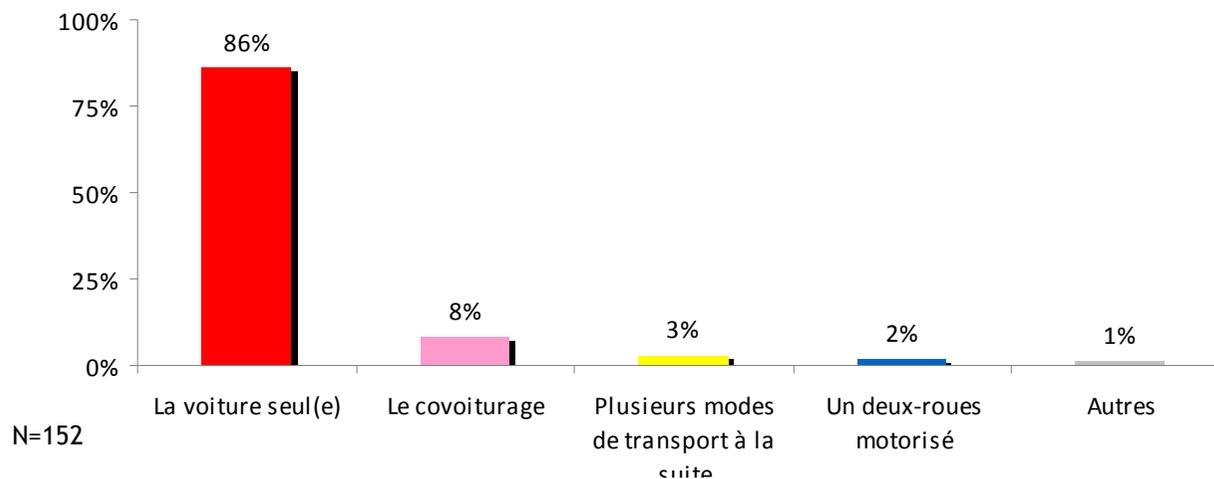
Au-delà de 4 km, la voiture individuelle est quasiment le mode exclusif de déplacement (environ 90% d'automobilistes)

Répartition modale entre 4 et 10 kilomètres



A noter que d'autres modes de transports existent, dont les covoitureurs. 8% des répondants « covoiture » lorsqu'ils parcourent entre 10 et 30 km.

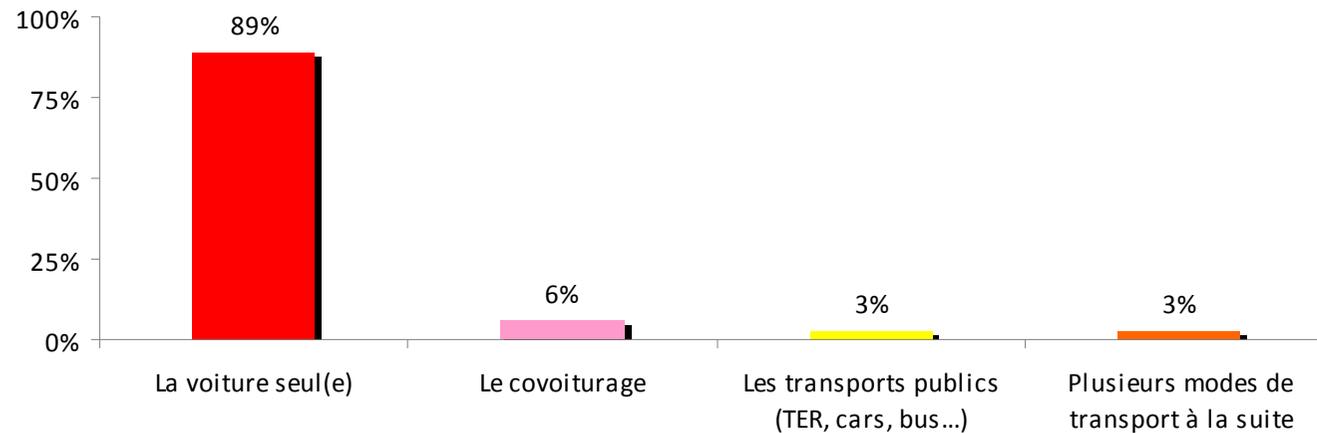
Répartition modale entre 10 et 30 kilomètres



Répartition modale selon la distance

Au-delà de 30 km, la voiture individuelle est quasiment le mode exclusif de déplacement (89% d'automobilistes)

Répartition modale à plus de 30 kilomètres



N=42

Récapitulatif répartition modale / distance :

	< 1 km	< 4 km	4 - 10 km	10 - 20 km	20 - 30 km	30 - 50 km	> 50 km
La voiture seul(e)	36%	75%	91%	88%	83%	90%	94%
Le vélo	-	10%	5%	-	-	-	-
Un deux-roues motorisé	-	-	-	3%	-	-	-
La marche	50%	5%	-	-	-	-	-
Plusieurs modes de suite	7%	5%	1%	3%	2%	3%	6%
Le covoiturage	-	-	2%	5%	13%	7%	-
Les transports publics	-	5%	-	-	-	-	-
Autre	7%	-	-	1%	2%	-	-
<i>Nb répondants</i>	14	20	43	98	54	29	16

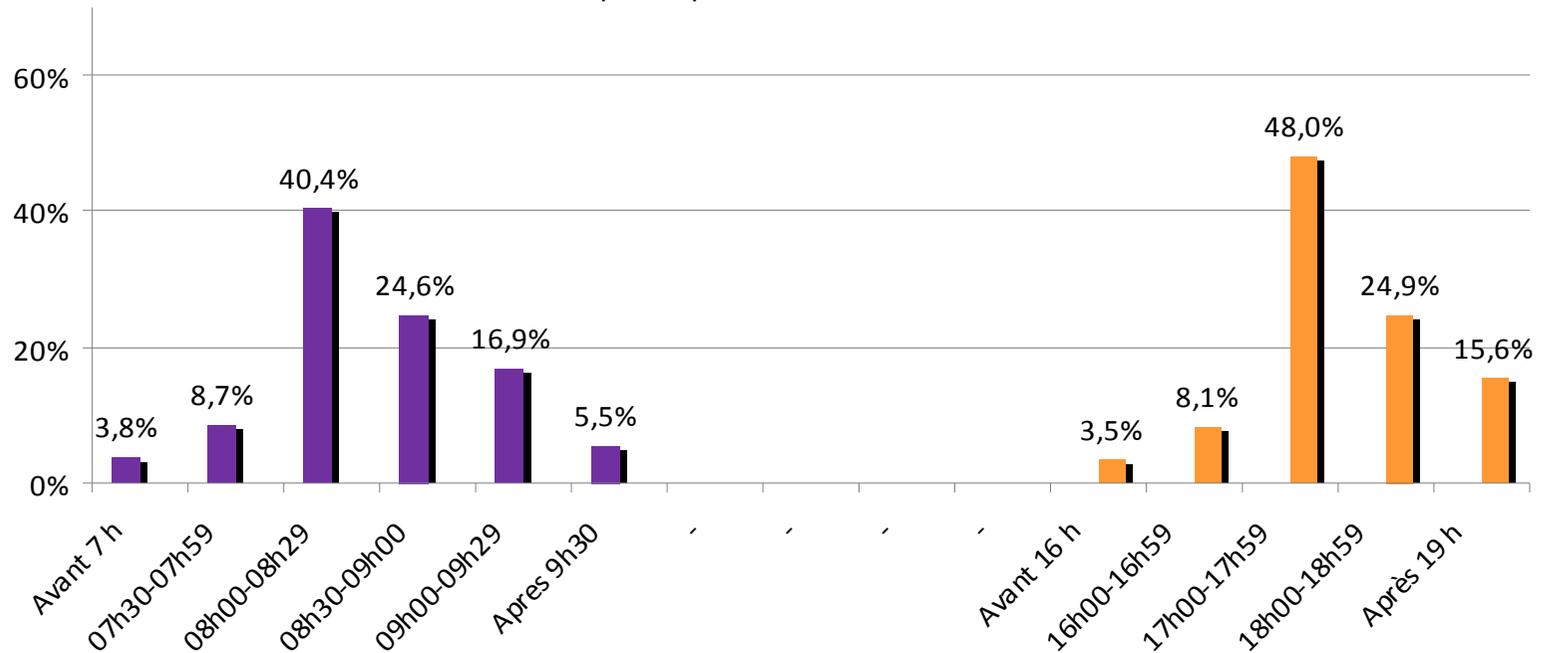
Horaires de travail & étapes

Prise de poste : 82% des répondants entre 8h et 9h30

Sortie de poste : 73% entre 17h et 19h

Répartition des horaires de prise et de fin des services des répondants

NB : horaires les plus représentatifs à l'échelle d'une semaine



45 % des répondants déclarent avoir des horaires réguliers

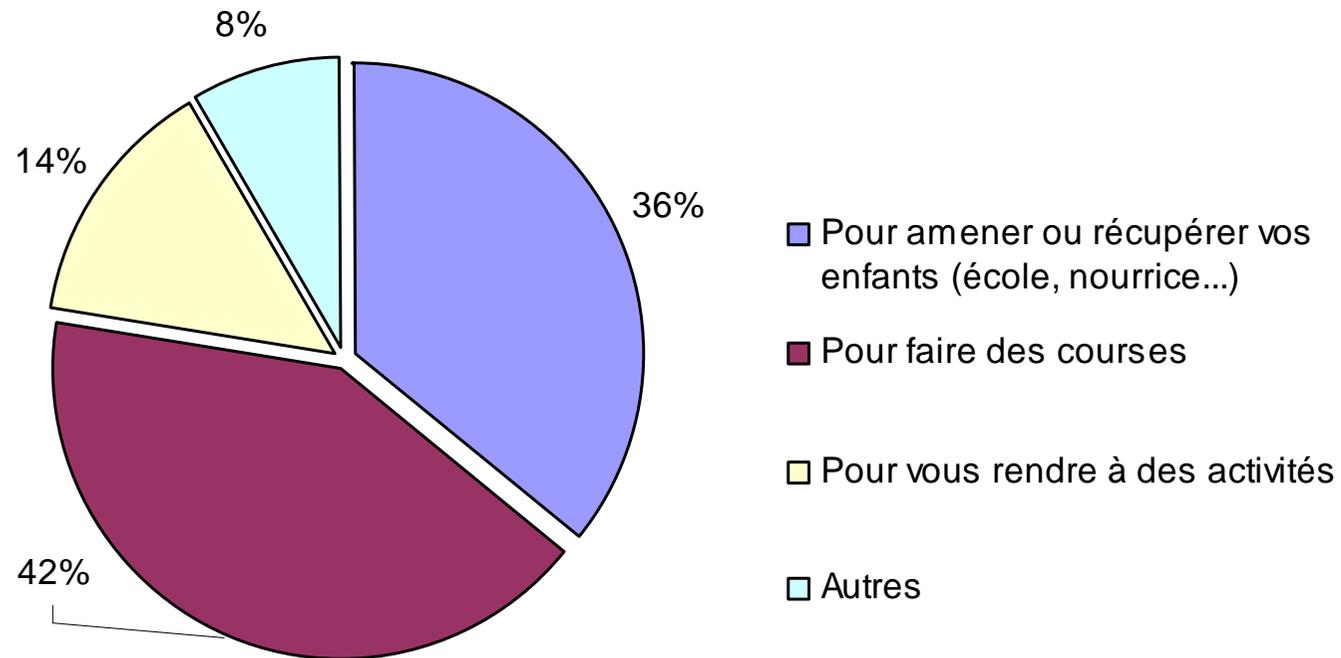
29 % déclarent avoir des horaires irréguliers

26 % ne se prononcent pas

Le trajet domicile travail

47 % des répondants réalisent une étape sur le trajet domicile travail (86 % utilisent la voiture seul). Nombre de répondants 178

Les principales étapes sur le trajet-domicile travail

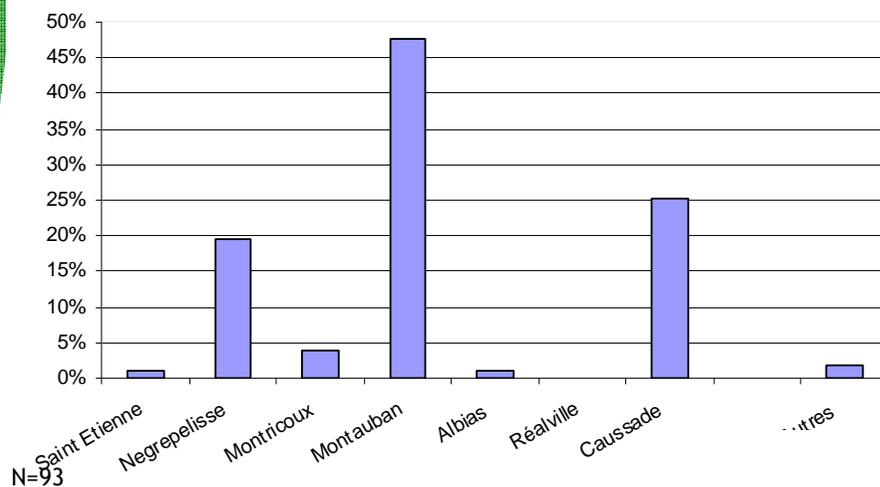


N= 252

Le trajet domicile travail

Les principales destinations lors des étapes sur le trajet domicile travail

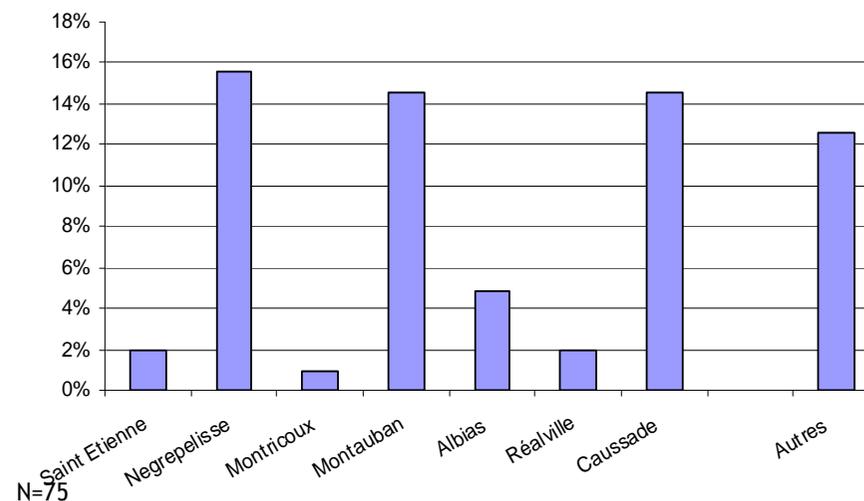
Principales destinations des étapes "courses"



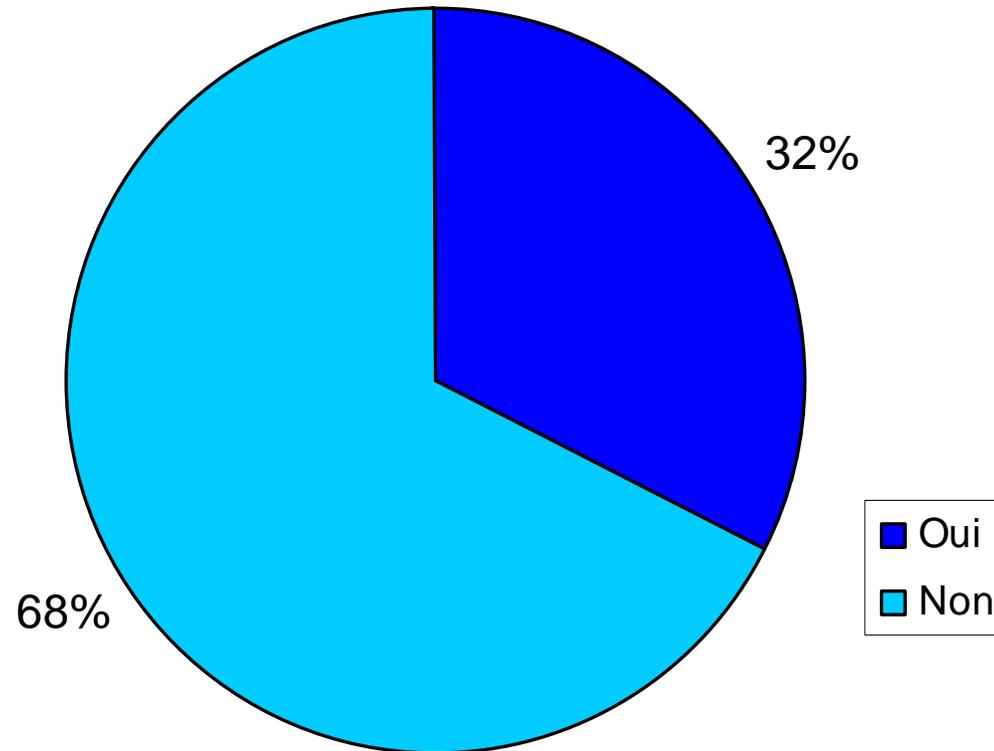
Forte attractivité de Montauban pour réaliser les courses.

Les villes dotées d'écoles et de centres sportifs se distinguent nettement.

Principales destinations des étapes "enfants"



L'utilisation du véhicule personnel dans le cadre du travail



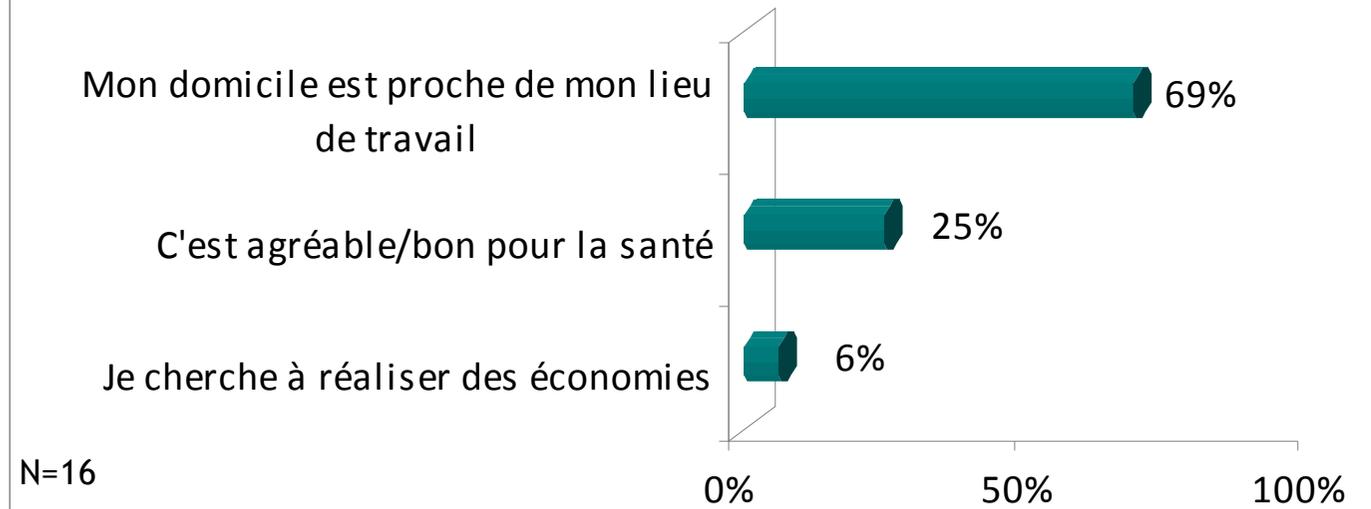
1/3 des personnes utilisent la voiture pour les déplacements professionnels

Moins de 1% possèdent un véhicule de fonction

R= 259

Les salariés cyclistes / marcheurs

Raisons incitant à la pratique de la marche (déplacements domicile-travail)



Les marcheurs réguliers mettent en avant la proximité domicile - travail

Les 4 cyclistes réguliers ne se sont pas prononcés sur les raisons qui les incitent à utiliser le vélo ainsi que sur leurs difficultés éventuelles pour circuler

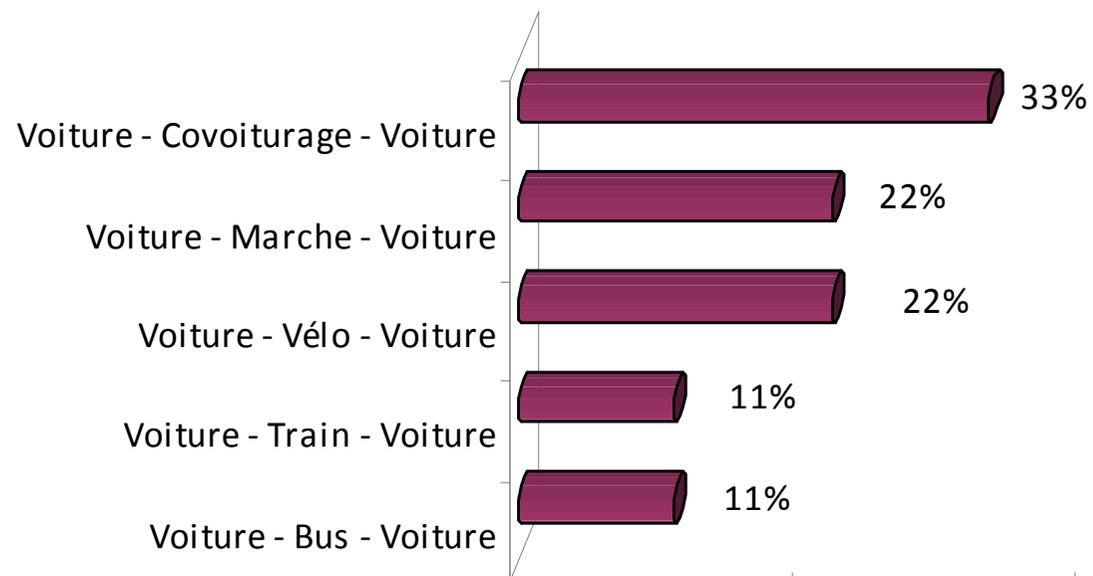
Les salariés utilisateurs de transport en commun

Seulement 2 personnes déclarent utiliser les transports en communs. Les transports en communs sont utilisés en complément d'un autre mode de transport.

Les salariés utilisateurs de plusieurs modes de transport

Répartition des 9 utilisateurs de plusieurs modes de transports

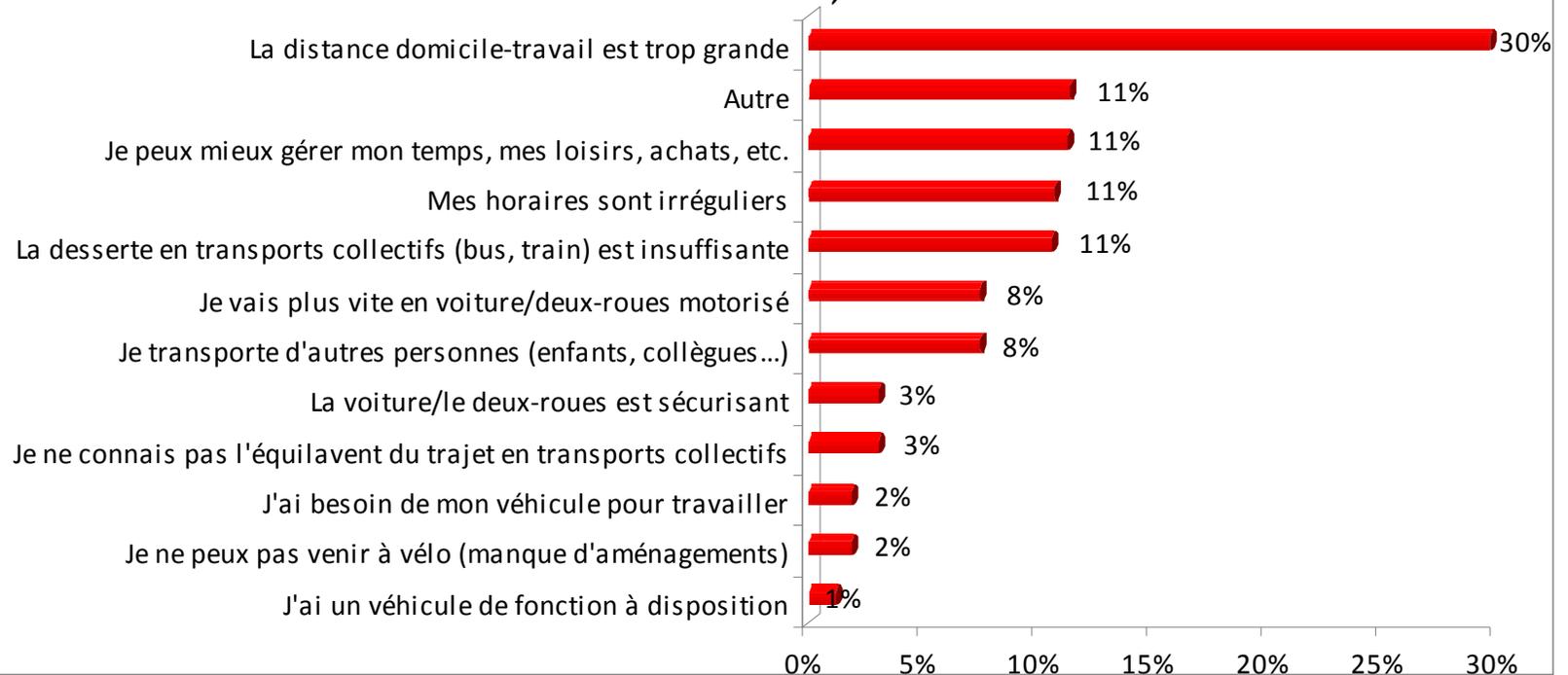
L'articulation de plusieurs modes de transport pour votre trajet domicile-travail



Les salariés motorisés

264 répondants automobilistes « solo » ou utilisateurs de deux roues motorisés. (Réponses : 585)

Raisons incitant à l'utilisation de la voiture ou d'un deux-roues motorisé (déplacements domicile-travail)



La **distance** entre le domicile et le travail est le principal frein **30 %**

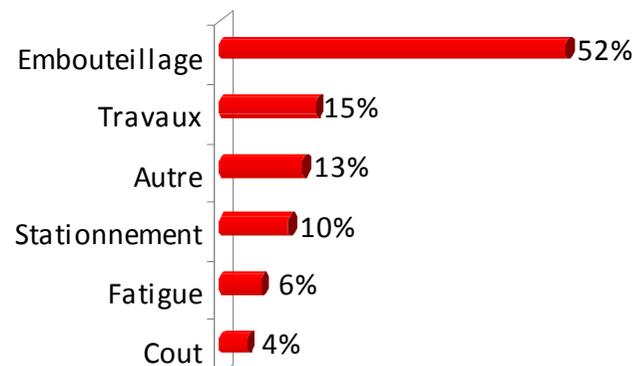
La notion de **liberté** (gestion du temps, contrainte des horaires) est l'axe secondaire **22 %**

Les salariés motorisés

50 % rencontrent des difficultés à cause des **embouteillages**.

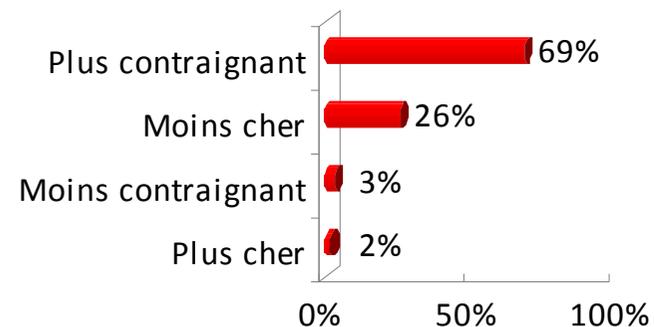
15 % rencontrent des difficultés à cause des travaux (lors du sondage la D115 était perturbée par les travaux d'ASF sur la rocade)

Difficultés rencontrées pour circuler en voiture/
deux-roues motorisé



Les transports en commun ne bénéficient pas d'une image positive

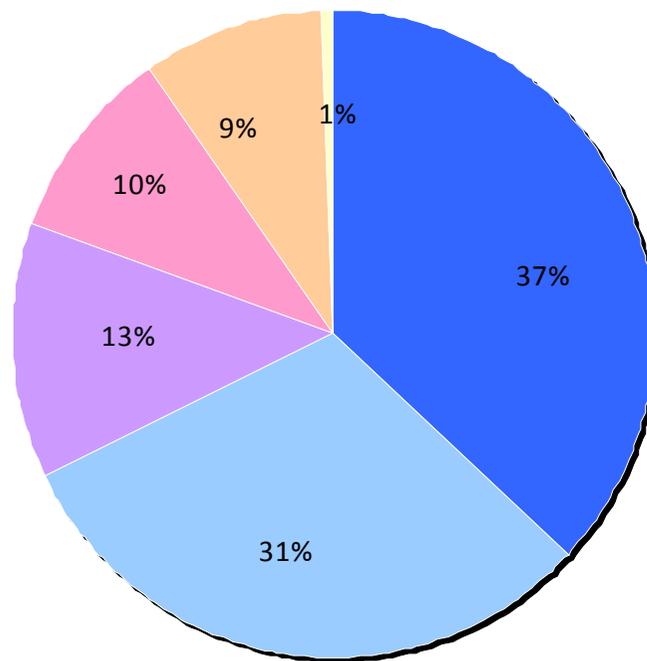
La vision des transports en commun par les utilisateurs de voiture/ deux-roues motorisé



Les déplacements du déjeuner

Près d'un tiers des répondants, **31% rentrent à domicile le midi.**
Parmi les personnes qui déjeunent à domicile 88% utilisent la voiture individuelle (89 réponses)

Lieux de la pause déjeuner

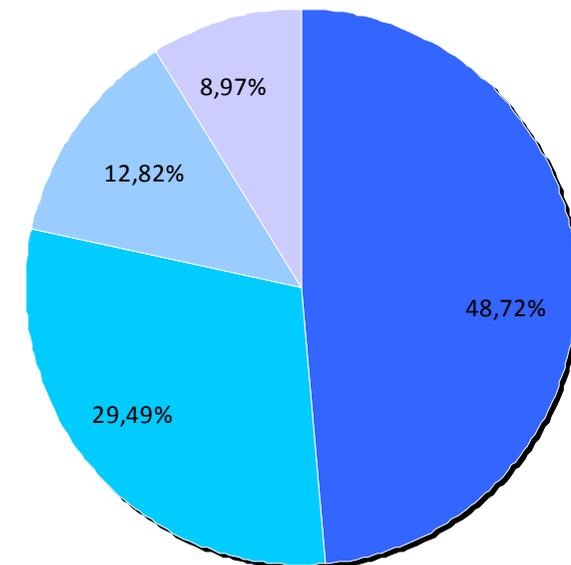


- Dans mon bureau
- A mon domicile
- Dans une salle de détente
- Autre*
- Dans les restaurants/ snacks à proximité
- Dans un des centres commerciaux à proximité

* dont cantine/self/restaurant d'entreprise = 9%

Dans 75 % des cas les déplacements du déjeuner sont réalisés pour faire des courses ou se rendre à un rendez-vous

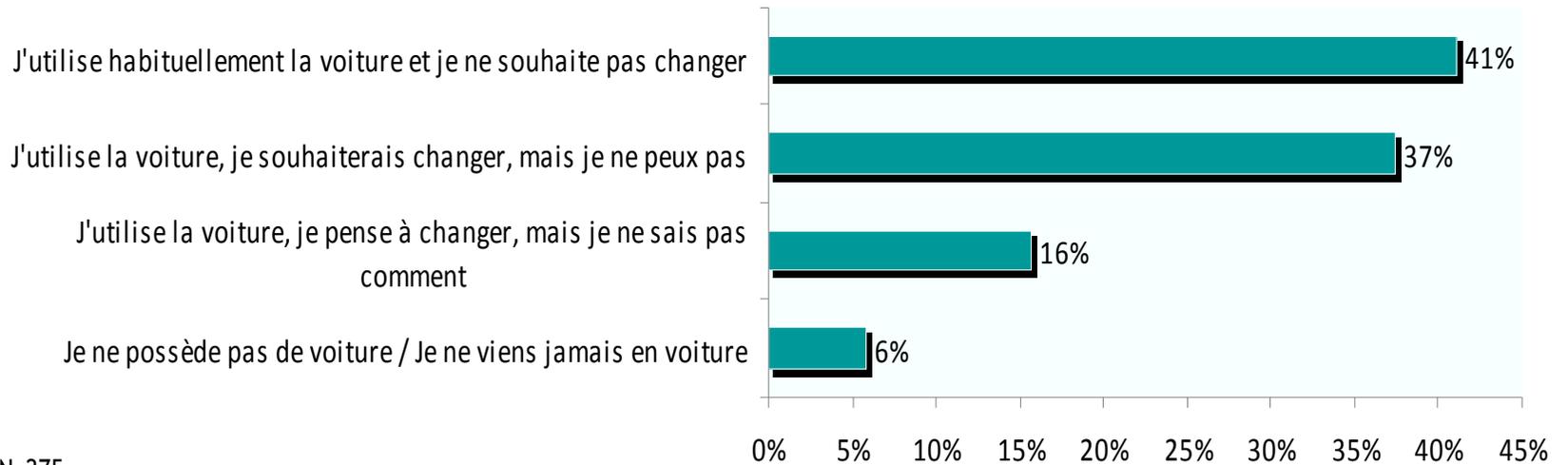
Les déplacements lors de la pause déjeuner



- Les courses
- Autres
- Les enfants
- Les loisirs

Aptitudes au changement de comportement

Affirmations correspondant au fait de venir travailler et au mode utilisé



16% des répondants souhaitent changer pour un autre mode que la voiture

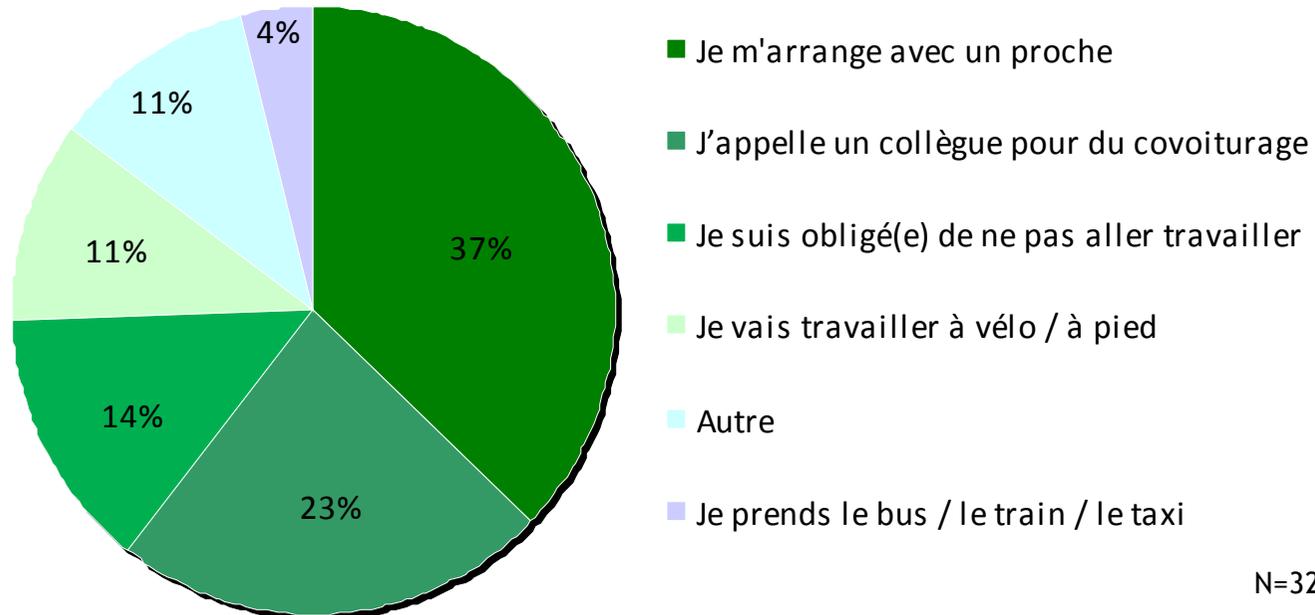
Une majorité de 78 % a le sentiment que ce changement est impossible ou ne souhaite pas changer

6 % des répondants utilisent déjà un mode de transport alternatif

Plus de 7 actifs sur 10 estiment qu'ils ne pourraient pas venir travailler sans véhicule motorisé

Aptitudes au changement de comportement

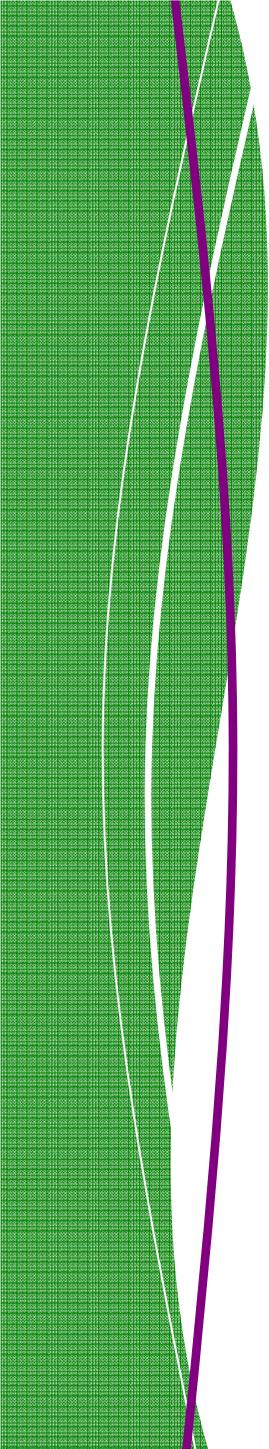
Mode envisagé en cas d'incapacité à utiliser le véhicule personnel



Autre : 92 % utilisent ou emprunte une autre voiture

15 % ne peuvent pas travailler sans véhicule personnel et environ 10 % vont remplacer leur voiture par un autre véhicule.

Plus de 7 personnes sur 10 auront recours à une solution alternative à la voiture « solo »



Aptitudes au changement de comportement (tous modes de transport)

72 % des répondants estiment ne pas pouvoir venir travailler sans voiture (252 réponses)

Disposition au changement : Les déplacements du déjeuner

Une personne sur deux est disposée à réduire l'usage de la voiture pour les déplacements du déjeuner (*135 répondants*)

48% se disent prêts à recourir au covoiturage (*127 répondants*)

Disposition au changement : Le télétravail

8% des actifs pensent que le télétravail est compatible avec leur activité

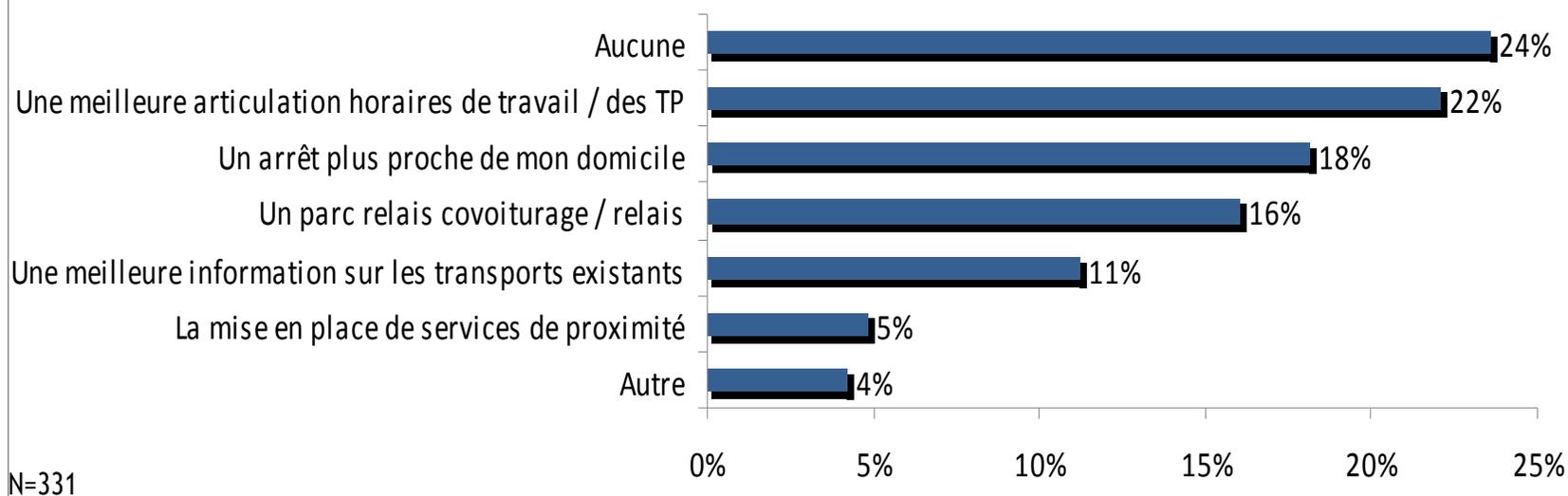
Aptitudes au changement de comportement: Incitations en faveur des transports en commun

Déplacements: domicile travail et à la pause déjeuner

¼ des actifs ne souhaitent pas changer leur mode de déplacement pour les transports en commun.

Les principales raisons concernent le réseau des transports en communs (les horaires et la desserte à améliorer).

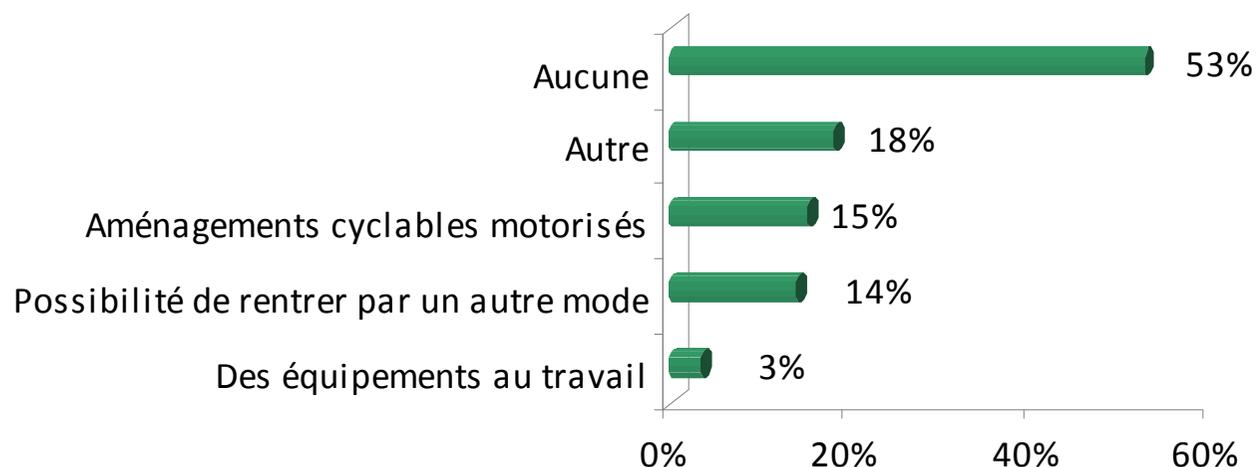
Incitations à l'utilisation des transports publics (déplacements domicile-travail)



Aptitudes au changement de comportement: Incitations en faveur du vélo

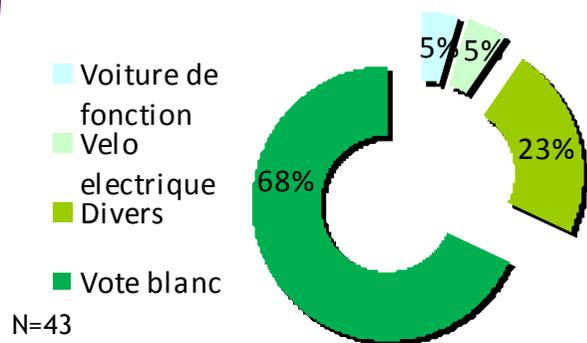
53% des actifs ne souhaitent **pas changer pour le vélo.**

Raisons incitant à la pratique du vélo (domicile-travail - pause déjeuner)



N=236

Autres raisons



N=43

Les raisons évoquées sont variées, la distance à réaliser étant le plus grand frein.

A noter que les forts taux de « vote blanc » et « aucune » reflètent la difficulté de mise en œuvre de ce mode par les actifs

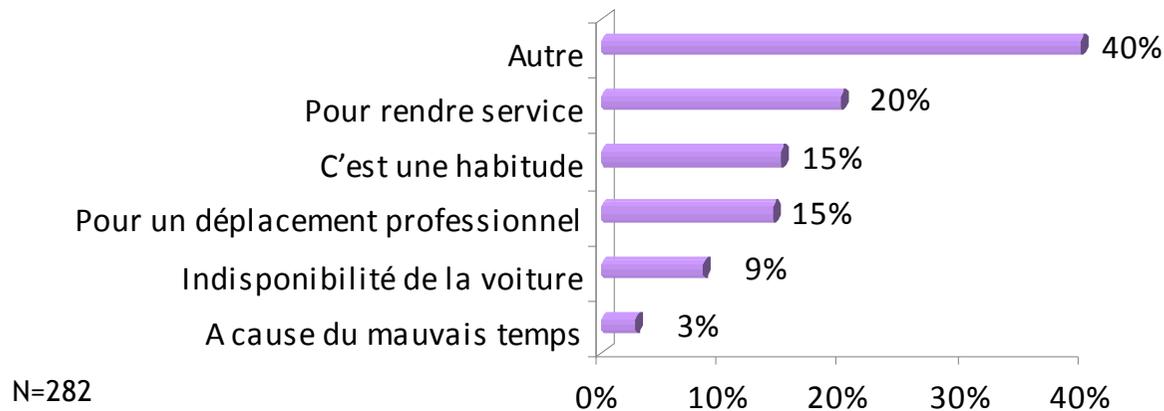
Covoiturage

20 % des actifs se sont déjà rendus **disponibles pour covoiturer**

15 % des actifs pratiquent habituellement **le covoiturage** :

- pour se rendre au travail
- le cadre des déplacements professionnels.

La pratique du covoiturage des actifs

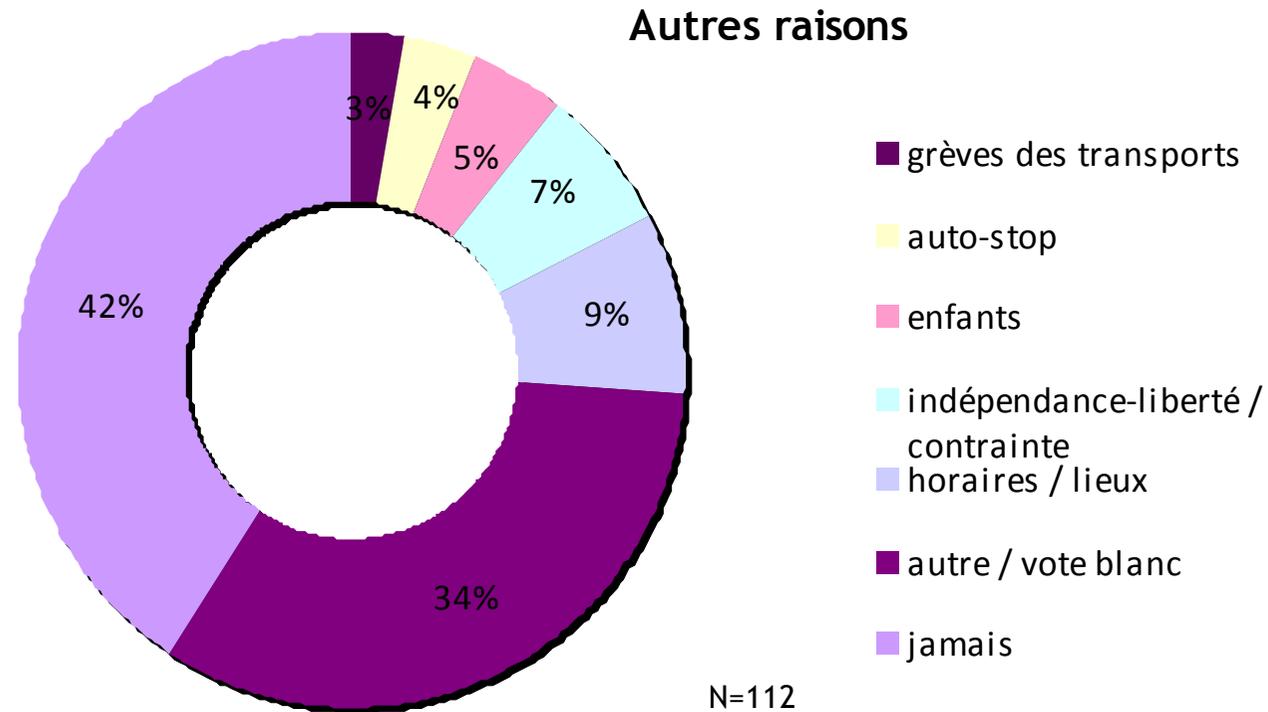


89 % des actifs qui ont pratiqué **le covoiturage jugent** cette pratique assez voire **très satisfaisante**.

Dans 60 % des cas elle a été pratiqué **avec un collègue** de travail

Covoiturage

42 % des actifs n'ont **jamais** pratiqué **le covoiturage**.



Les freins au covoiturage sont les suivants :

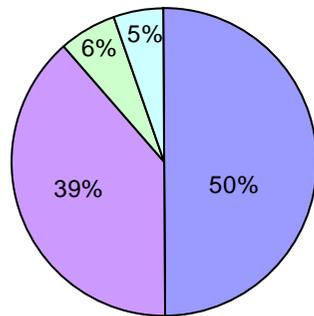
- enfants
- indépendance-liberté / contrainte
- horaires / lieux

5 % des actifs qui ont pratiqué **le covoiturage jugent** cette pratique **peu satisfaisante**.

Covoiturage : ZOOM sur les pratiquants habituels

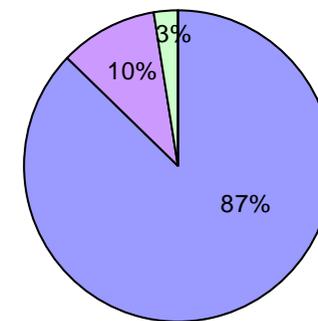
Les covoitureurs réguliers sont très satisfaits à 87 %

Le covoiturage est une pratique
(ensemble des actifs) :

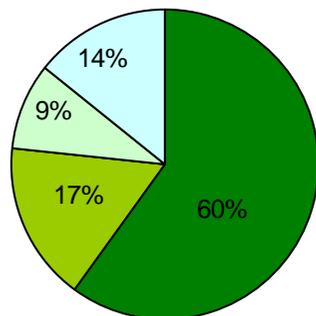


- Très satisfaisante
- Assez satisfaisante
- Peu satisfaisante
- Pas du tout satisfaisante

Le covoiturage est une pratique
(actifs covoitureurs) :

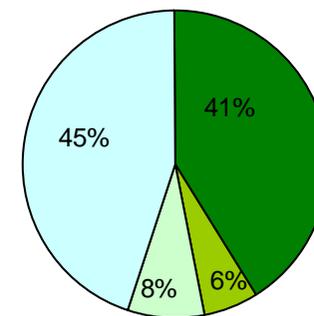


Le covoiturage avec qui ?
(ensemble des actifs)



- Collègues
- Voisins
- Autres
- Conjoints

Le covoiturage avec qui ?
(actifs covoitureurs) :

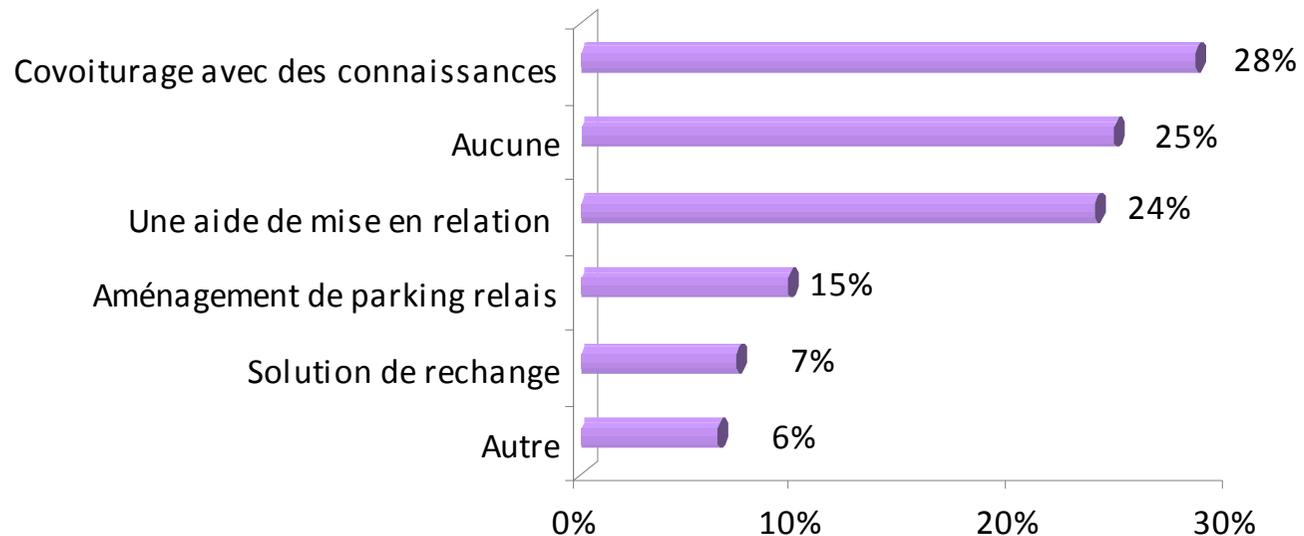


Les usagers de la pratique régulière du covoiturage sont différents de la pratique occasionnelle.

Aptitudes au changement de comportement: Incitations en faveur du COVOITURAGE

Plus de 60% des actifs sont favorables pour faire du covoiturage avec certaines conditions.

Raisons incitant à la pratique du covoiturage



N=345

Les raisons évoquées (connaissance des personnes et la mise en relation) reflètent les habitudes des usagers réguliers (diapo précédente). A noter également les raisons économiques et aménagements adaptés.

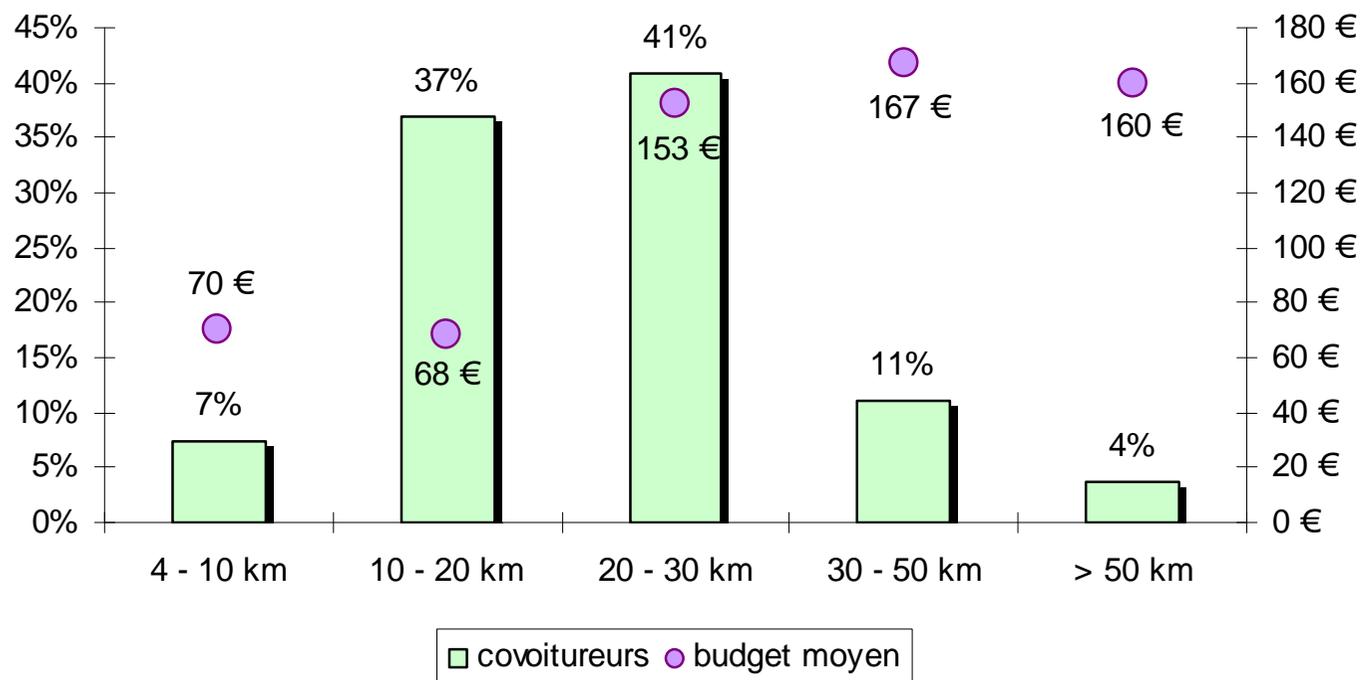
Il faut souligner qu'environ 30% d'actifs ne souhaitent pas changer leurs habitudes (proximité du travail – liberté - déplacements...).

Zoom sur actifs et COVOITURAGE

Etude réalisée sur la base des personnes déclarant covoiturer régulièrement (42 actifs) rapportée au nombre de réponses complètes soit une population de 27 actifs

78% du covoiturage s'organise pour des distance domicile travail comprise entre 10 et 30 Km

Répartition des covoitureurs : distance - budget



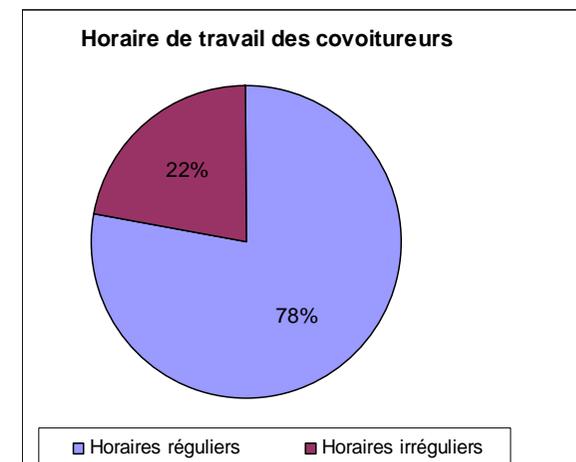
Zoom sur actifs et COVOITURAGE

Etude réalisée sur population de 27 covoitureurs

Récapitulatif distance – budget - horaires

<i>Nb actifs</i>	2	10	11	3	1
Distance	4 - 10 km	10 - 20 km	20 - 30 km	30 - 50 km	> 50 km
% covoitureurs	7%	37%	41%	11%	4%
Temps moy	10-15 min	15-20 min	15-20 min	30-45 min	> 45 min
Budget max	80 €	100 €	500 €	500 €	-
Budget mini	60 €	50 €	50 €	250 €	-
Budget moy	70 €	68 €	153 €	167 €	160 €
Horaires réguliers	100%	70%	73%	100%	100%

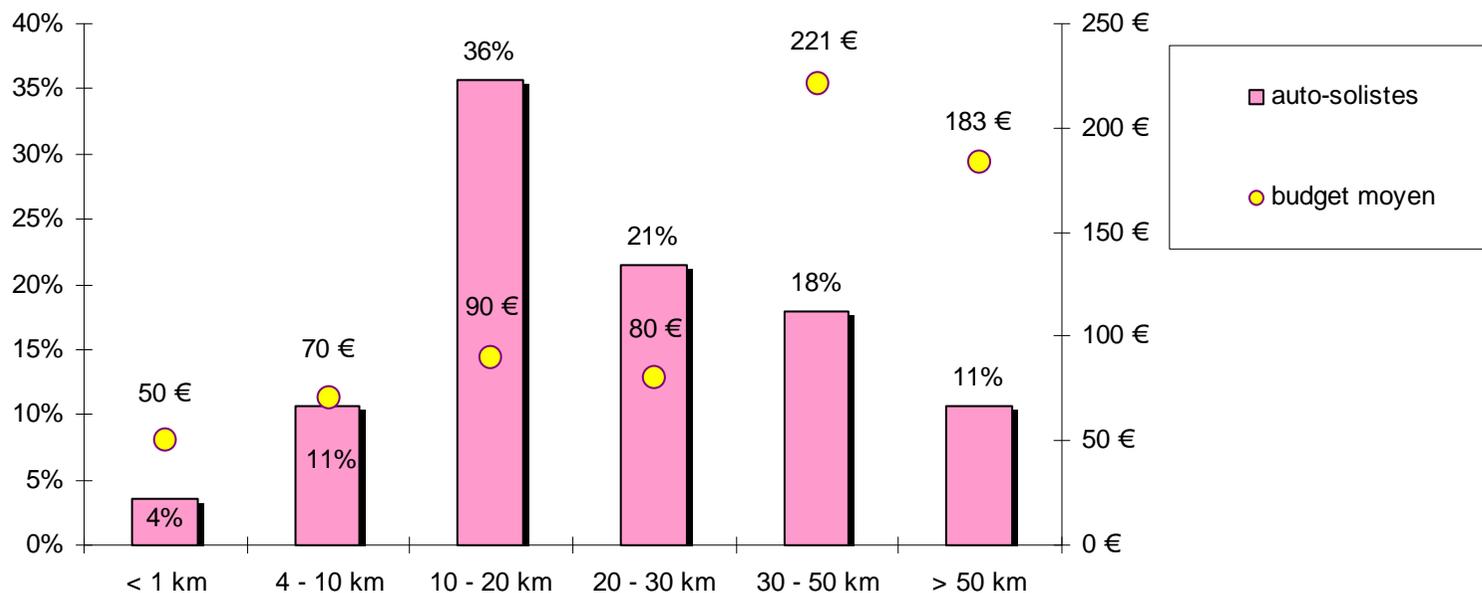
78% des covoitureurs ont des horaires réguliers



Zoom sur actifs et COVOITURAGE

Etude réalisée sur une population de 28 actifs n'ayant jamais covoiturer et qui vont au travail en voiture seuls

Répartition des auto-solistes : distance - budget



<i>Nb actifs</i>	1	3	10	6	5	3
Distance	1 < km	4 - 10 km	10 - 20 km	20 - 30 km	30 - 50 km	> 50 km
% auto-solistes	4%	11%	36%	21%	18%	11%
Temps moy	5 min	5-15 min	10-30 min	20-30 min	20-45 min	> 45 min
Budget max	-	100 €	120 €	100 €	450 €	200 €
Budget mini	-	40 €	50 €	50 €	100 €	150 €
Budget moy	50 €	70 €	90 €	80 €	221 €	183 €
Horaires réguliers	100%	67%	30%	67%	60%	33%

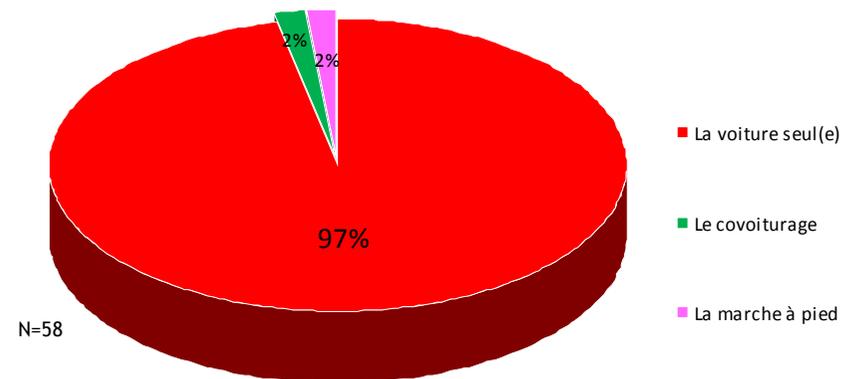
Zoom sur actifs et COVOITURAGE

Etude réalisée sur une population de 61 actifs travaillant en Z.I. Nord

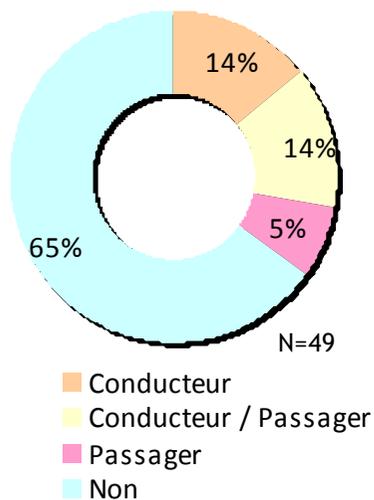
(résultats exportés de l'étude PDIE de la Z.I Nord de Montauban)

Bien que jugée satisfaisante la pratique régulière du covoiturage reste faible

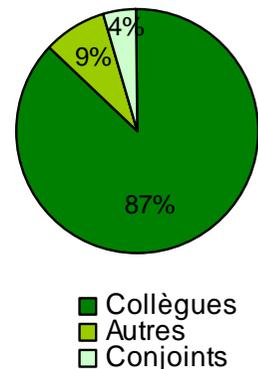
Mode de transport le plus souvent utilisé par les actifs du pays Midi-Quercy travaillant en Z.I. Nord



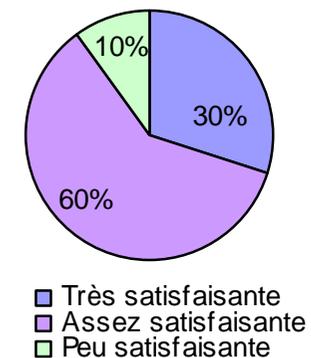
La pratique du covoiturage (actifs travaillant en Z.I. Nord)



Le covoiturage avec qui ? (actifs travaillant en Z.I. Nord)



Le covoiturage est une pratique (actifs travaillant en Z.I. Nord) :

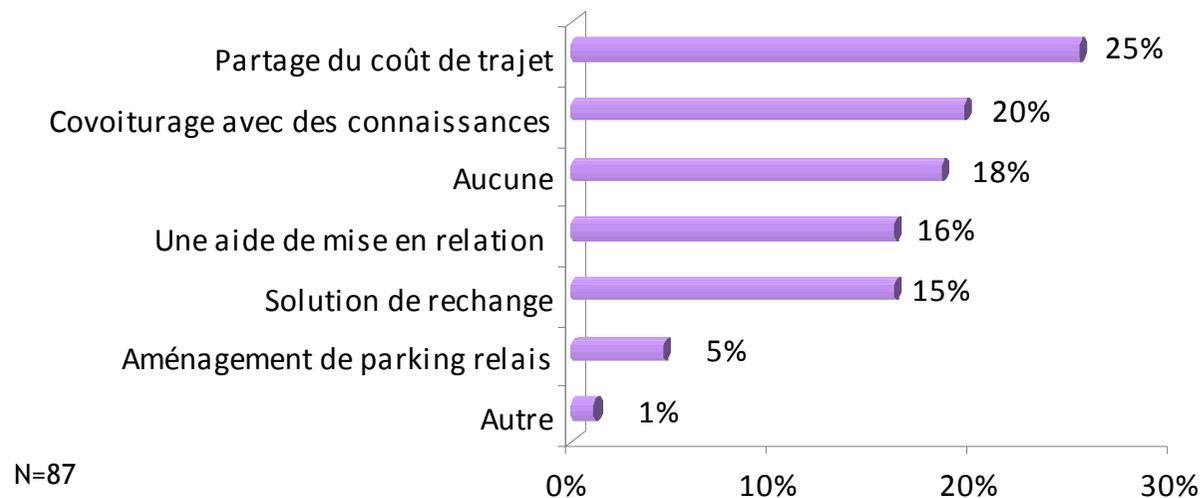


Zoom sur actifs et COVOITURAGE

Etude réalisée sur une population de 61 actifs travaillant en Z.I. Nord

(résultats exportés de l'étude PDIE de la Z.I Nord de Montauban)

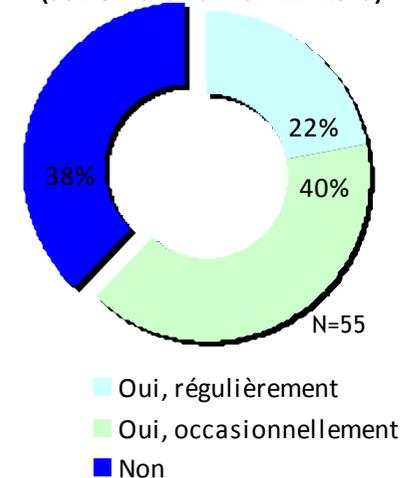
Raisons incitant à la pratique du covoiturage (actifs travaillant en Z.I. Nord)

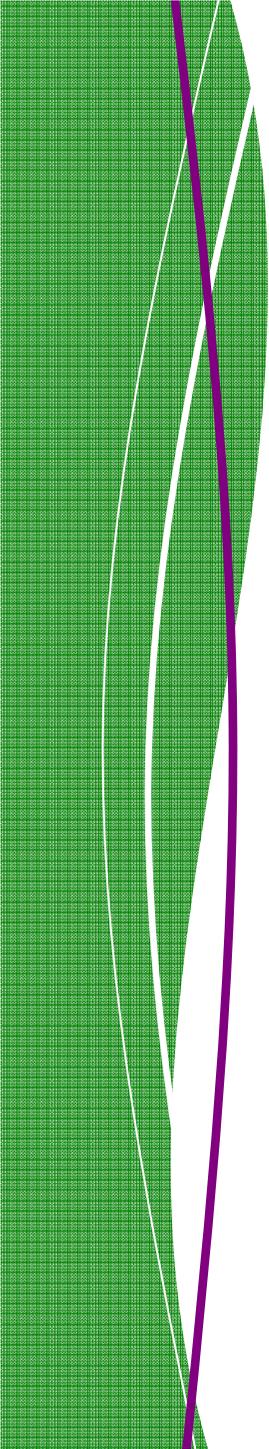


62% des sondés pourrait pratiquer le covoiturage avec pour optique :

- Le partage des coûts
- Avec des personnes connues

Recours au covoiturage d'un système organisé (actifs travaillant en Z.I. Nord)





5/ Synthèse et pistes d'actions

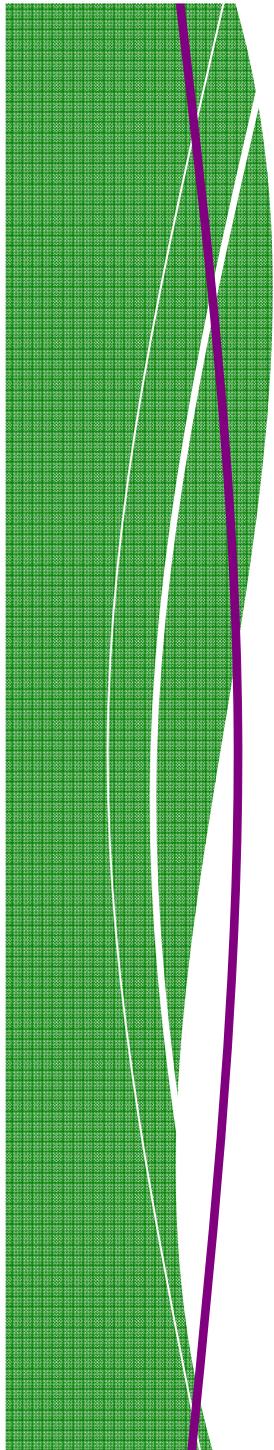
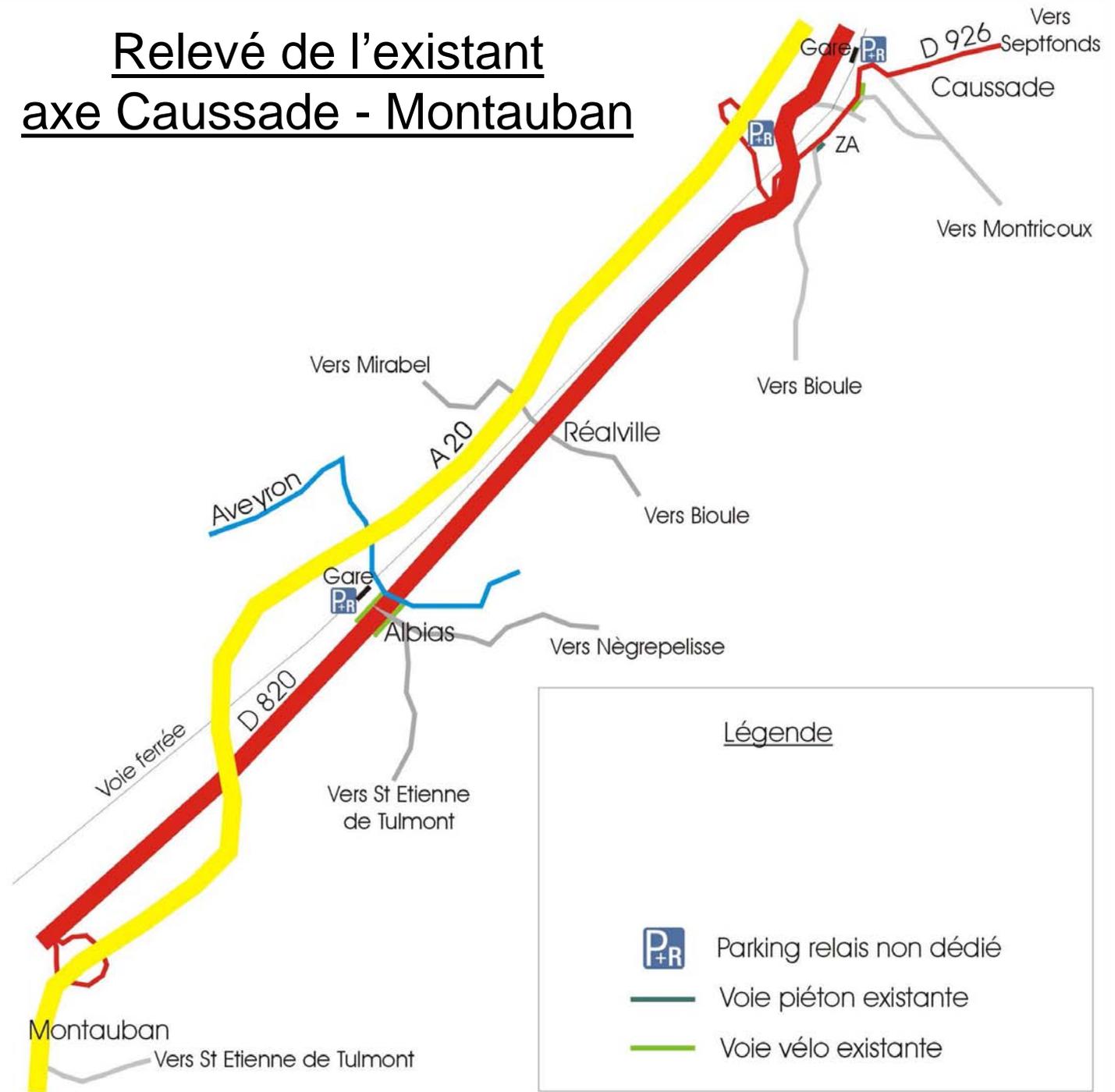
Axe Caussade – Montauban :

- Préconisations d'actions à court terme
- Préconisations d'actions à long terme

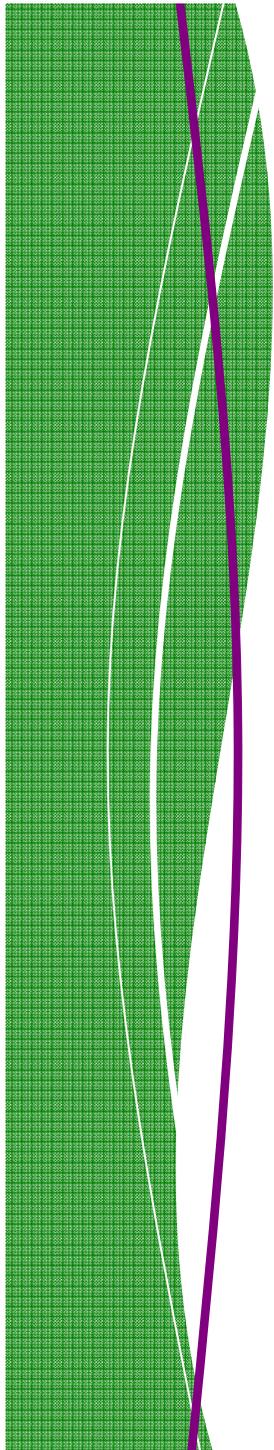
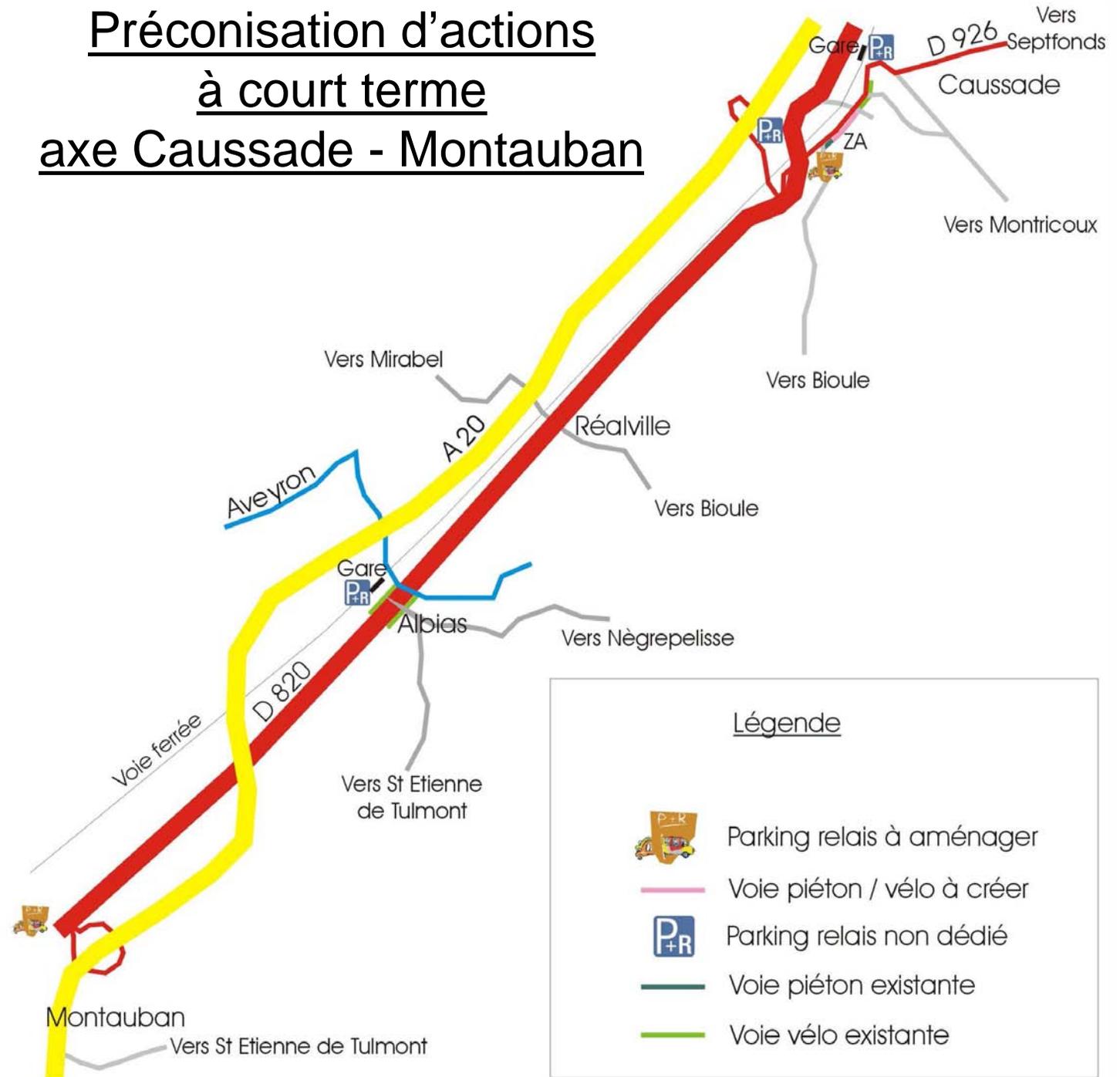
Axe Montricoux – Montauban :

- Préconisations d'actions à court terme
- Préconisations d'actions à long terme

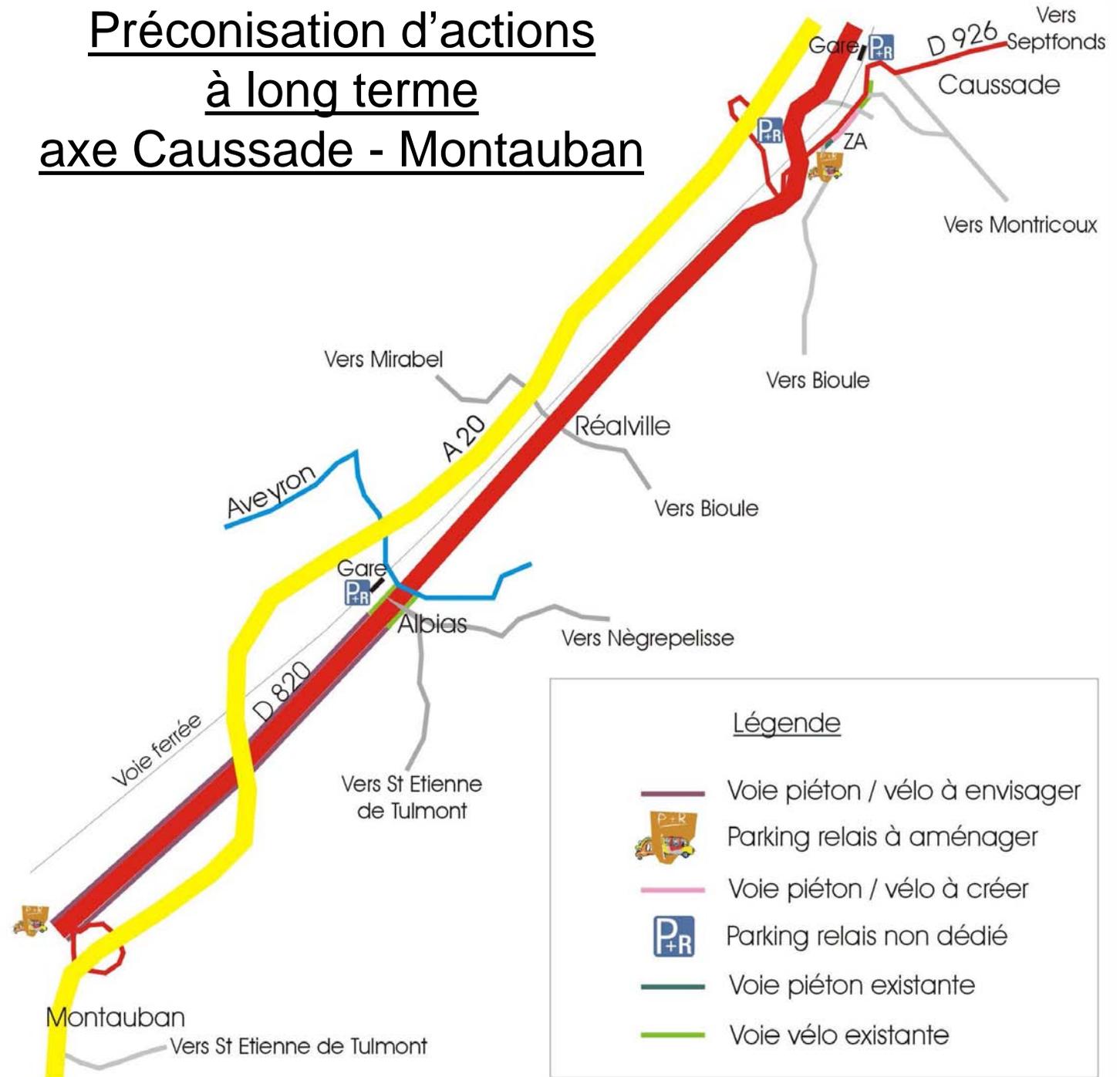
Relevé de l'existant axe Caussade - Montauban



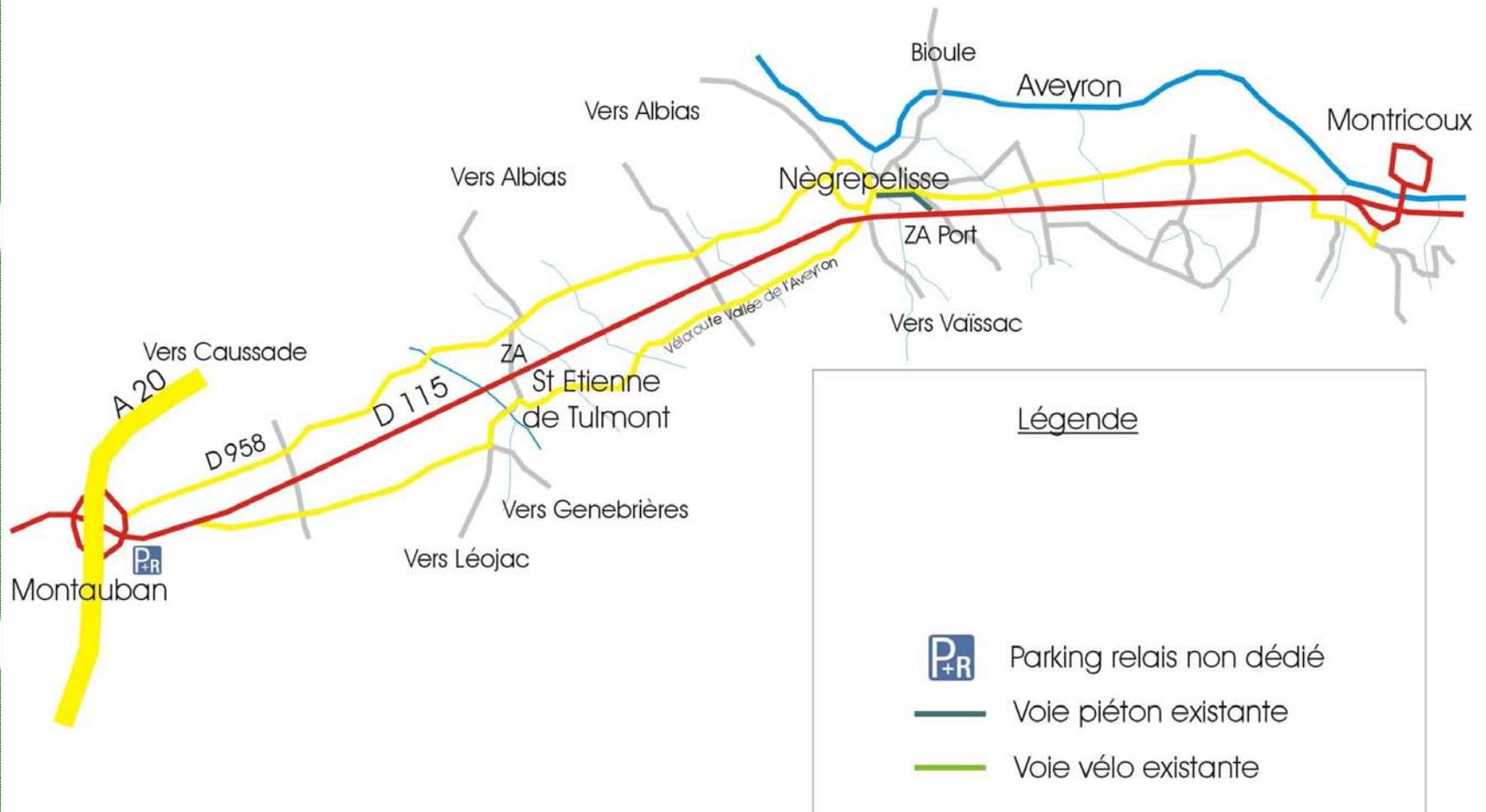
Préconisation d'actions à court terme axe Caussade - Montauban



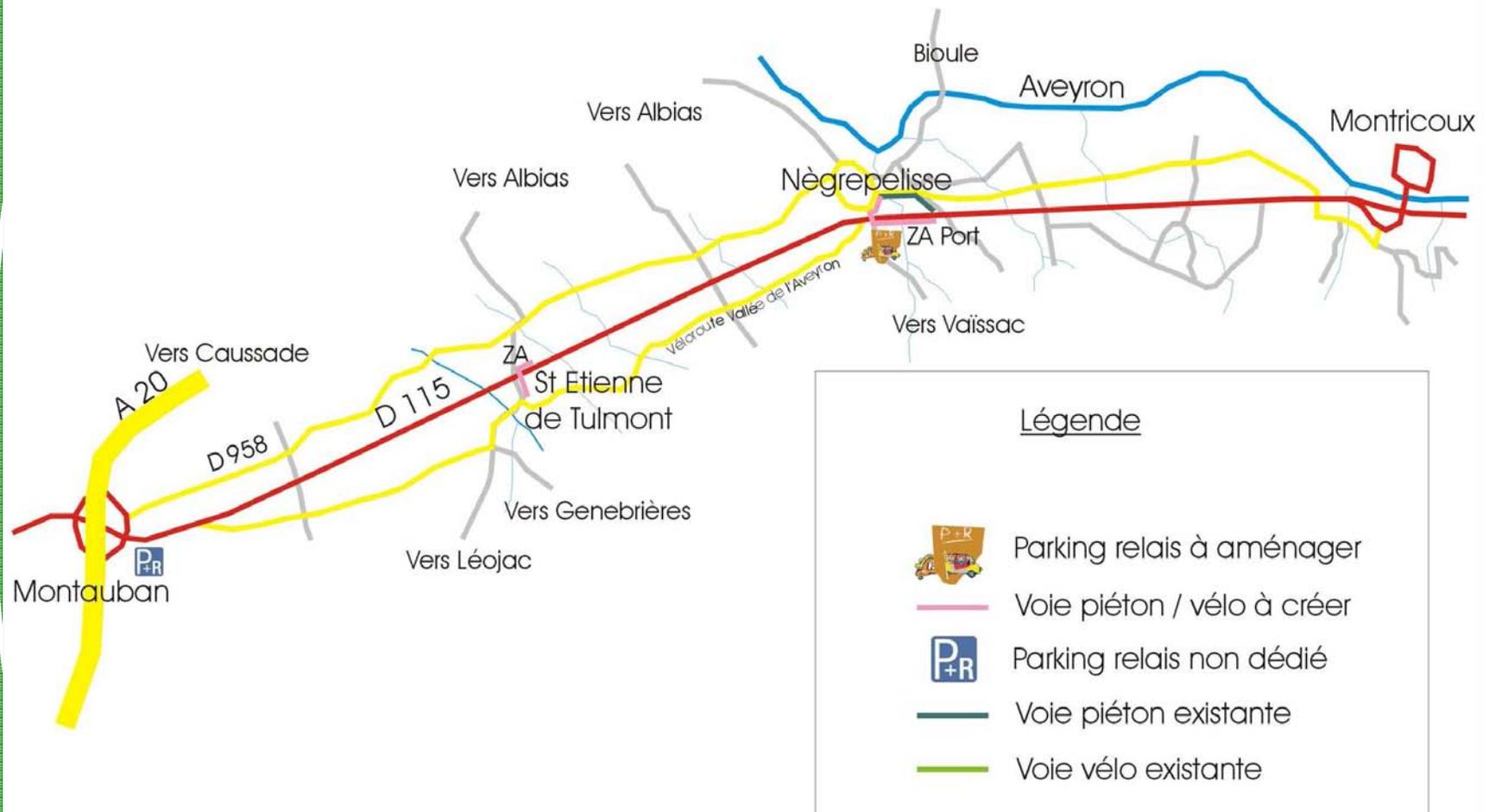
Préconisation d'actions à long terme axe Caussade - Montauban



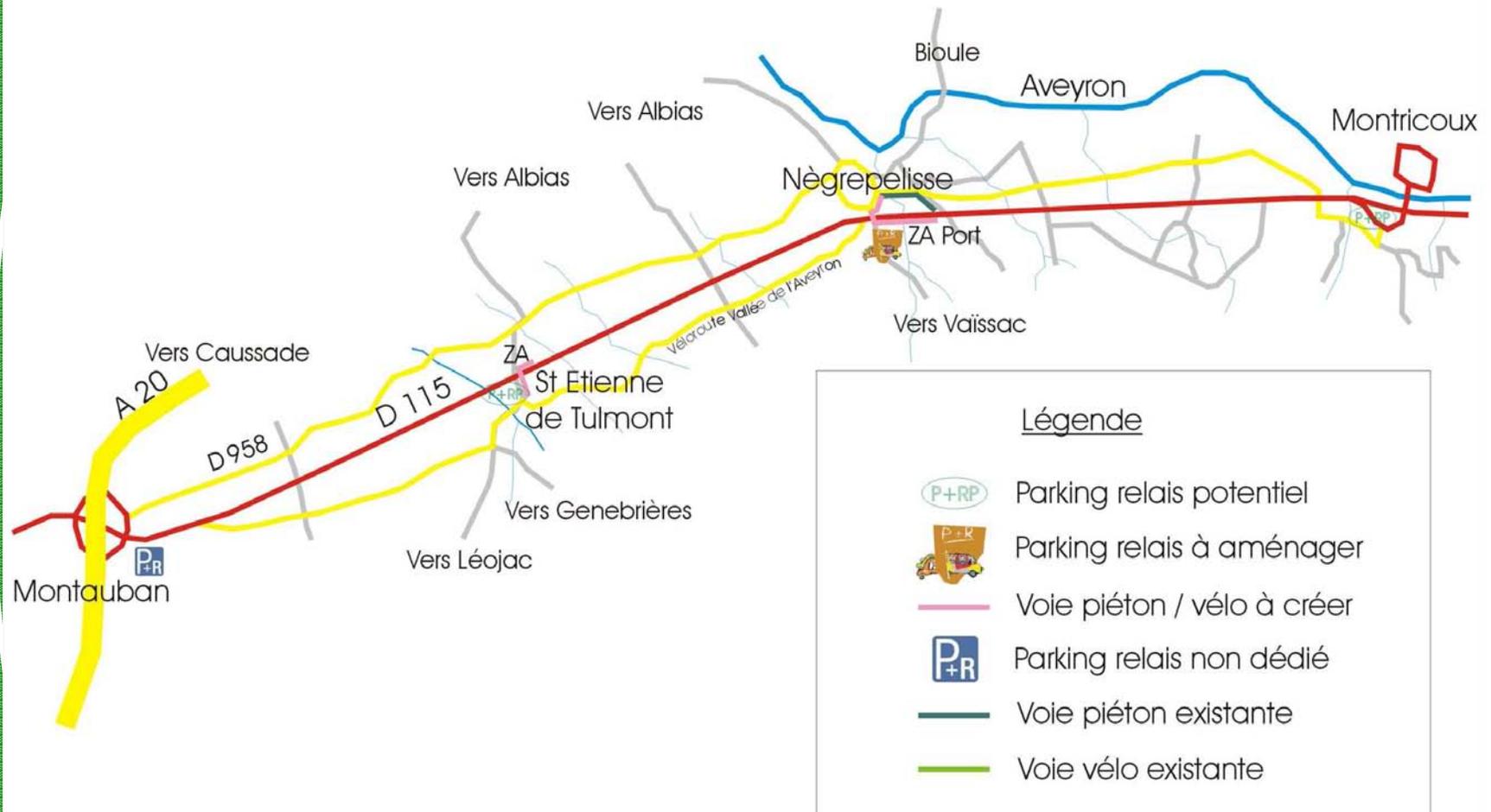
Relevé de l'existant axe Montricoux - Montauban

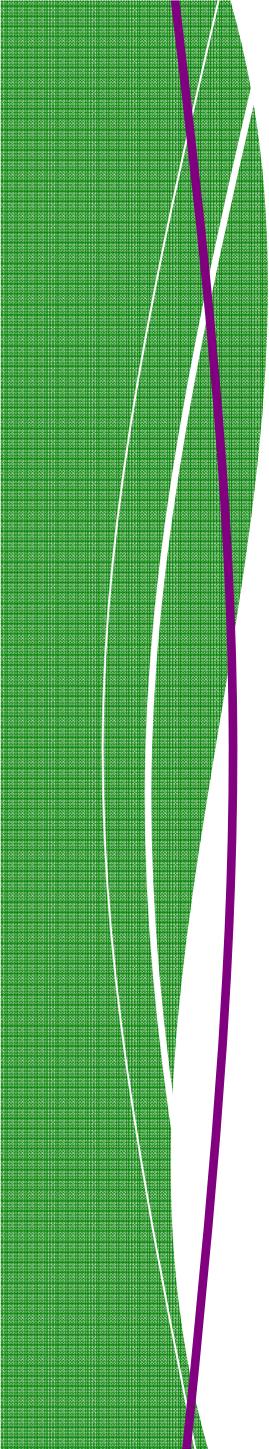


Préconisation d'actions à court terme axe Montricoux - Montauban



Préconisation d'actions à long terme axe Montricoux - Montauban

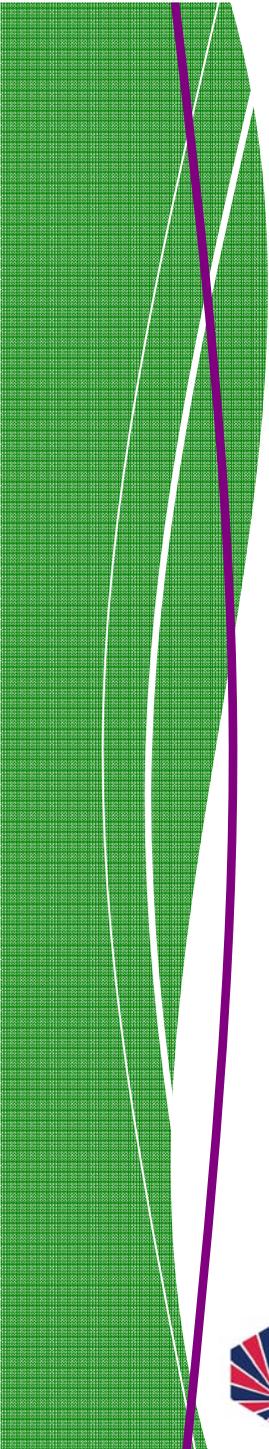




5/ Synthèse et pistes d'actions

En conclusion et pour aller plus loin :

- Axe vélo – marche : développer les zones d'activités des bourgs sur les 2 axes et faciliter leur accès (voies dédiées)
- Axe transports en commun : le développement des transports en commun est plus aisé si l'on peut densifier l'habitat proche des bourgs et grands axes
- Axe covoiturage – transports en commun : travailler en lien avec la communauté d'agglomération du Grand Montauban pour avoir des parkings relais à l'entrée de Montauban reliés à des lignes de transport en commun alimentant les zones d'activité (Nord et Sud) et ainsi éviter la rupture de charge



Etude réalisée par :
Chambre de Commerce et d'Industrie de Montauban et de Tarn-et-Garonne
Service Industrie International Développement Durable
22 allées de Mortarieu - BP 527 - 82065 Montauban cedex
Tél : 05.63.22.26.18 - Fax : 05.63.22.26.29



Chambre de Commerce et d'Industrie
de Montauban et de Tarn-et-Garonne

