

Plan de mobilité
Communauté d'Agglomération Gaillac Graulhet
Diagnostic de mobilité



Métadonnées

Titre Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération Gaillac Graulhet

Sous-titre Diagnostic de mobilité

Nature

Communauté d'Agglomération Gaillac Graulhet

Commanditaire Isabelle DUPONT

Técou BP 80133 | 81604 Gaillac Cedex

Références client

Cerema Sud-Ouest

Réalisé par Délégation Aménagement Laboratoire Expertise Transports de Toulouse
Territoires Accessibilité Déplacements

Affaire suivie par Julien PHILIPOT

julien.philipot@cerema.fr – 05.62.25.93.60

Références Cerema Affaire n° C17ST0108

Issue de la fusion de 3 communautés de communes et du PETR Vignoble Gaillacois Bastides et Val Dadou, la toute nouvelle Communauté d'agglomération de Gaillac Graulhet souhaite déterminer sa stratégie mobilité sur les années à venir pour exercer pleinement sa compétence mobilité. Elle a, dans ce cadre, demandé l'assistance du Cerema pour l'aider à élaborer, mettre en œuvre et évaluer un Plan de mobilité, démarche intégrée incluant tous les modes de déplacements et aussi d'autres leviers (stationnement, urbanisme, etc.). L'approbation du plan est prévue fin 2018. Ce document présente le diagnostic mobilité.

Mots clés

Mots clés selon les thésaurus [URBAMET](#) et/ou [ECOPLANETE](#)

Developpement Durable, Ecologie, Risques Naturels, Risques Technologiques, Infrastructures, Transports, Sécurité Routière, Energie, Climat,

Tarn, Gaillac, Graulhet, Occitanie

Droits

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

Référence documentaire

N° ISRN **CEREMA-DTERSO-2019-82-FR**

Conditions de diffusion **Notice (auteurs, titre, résumé, etc.)**

diffusable

non diffusable

Rapport d'étude

libre (document téléchargeable librement)

contrôlé (celui qui en veut communication doit en faire la demande et obtenir l'autorisation et les conditions d'usage auprès du commanditaire)

confidentiel (document non diffusable)

Historique versions

Version(s)	Date	Commentaire
4.0	02/07/19	Prise en compte de modifications demandées – Transmission MOA
3.0	19/04/19	Prise en compte remarques internes ; transmission au MOA avec la rapport « Plan d'actions »
2.0	23/10/2018	Mise en forme, compléments et modifications : Julien PHILIPOT, Christian FRANCOISE ; prises en comptes des remarques MOA
1.2	27/09/18	Compléments et modifications : Julien PHILIPOT, Christian FRANCOISE et Emmanuel DELAMARRE – Transmission maîtrise d'ouvrage (MOA)
1.0	03/08/2018	Premiers éléments : Christian FRANCOISE, Margot PERIARD

Validation du document

Rédacteur(s)

Julien PHILIPOT	Cerema Sud-Ouest DALETT/Territoires Accessibilité Déplacements	julien.philipot@cerema.fr
Christian FRANCOISE	Cerema Sud-Ouest DALETT	
Anne GUERCI	Cerema Sud-Ouest DALETT	
Emmanuel DELAMARRE	Cerema Sud-Ouest DALETT	
Validé par Lucie CHADOURNE- FACON	Cerema Sud-Ouest DALETT	lucie.chadourne-facon@cerema.fr

Table des matières

1 - Synthèse.....	8
2 - Éléments de contexte.....	10
2.1 - <i>Caractéristiques générales.....</i>	10
2.2 - <i>Éléments clés de la mobilité en milieu rural.....</i>	16
2.3 - <i>Une enquête spécifique sur les déplacements en 2017.....</i>	17
2.4 - <i>Un paysage mobilité en pleine évolution.....</i>	19
2.4.1 - <i>De nombreuses évolutions législatives et réglementaires récentes.....</i>	19
2.4.2 - <i>Un nouvel outil : le plan de mobilité rurale (PMRu).....</i>	20
2.4.3 - <i>L'élaboration du SRADDET Occitanie.....</i>	21
2.5 - <i>Éléments méthodologiques de la démarche.....</i>	22
2.5.1 - <i>La structuration de la démarche.....</i>	22
<i>Une démarche placée dans le cadre de l'innovation.....</i>	23
2.5.2 - <i>Une concertation de l'ensemble des acteurs concernés.....</i>	24
3 - Diagnostic de mobilité.....	27
3.1 - <i>Synthèse.....</i>	28
3.2 - <i>Les enseignements de l'enquête déplacements.....</i>	29
3.2.1 - <i>Une mobilité générale élevée.....</i>	29
3.2.2 - <i>La voiture essentiellement.....</i>	34
3.2.3 - <i>Peu d'intermodalité.....</i>	35
3.2.4 - <i>Des déplacements principalement locaux.....</i>	38
3.2.5 - <i>Une répartition par motif habituelle.....</i>	40
3.2.6 - <i>Les boucles de déplacements.....</i>	47
3.2.7 - <i>Covoiturage : une pratique en développement.....</i>	50
3.2.8 - <i>Les pratiques habituelles d'usage.....</i>	52
3.3 - <i>Un territoire résidentiel en développement.....</i>	54
3.3.1 - <i>L'influence de 3 aires urbaines.....</i>	54
3.3.2 - <i>Habitat : une situation de tension importante.....</i>	54
3.3.3 - <i>Ce développement induit un taux d'équipement voiture élevé.....</i>	56
3.3.4 - <i>Une répartition disparate des équipements</i>	62
3.3.5 - <i>Les activités économiques.....</i>	63
3.3.6 - <i>Un attrait touristique important.....</i>	66
3.4 - <i>Une bonne accessibilité routière.....</i>	69
3.4.1 - <i>Des axes de communication soumis à des coupures et accidentogènes.....</i>	69



3.4.2 - Une offre de stationnement structurée..... 75
3.4.3 - Une offre de covoiturage organisée..... 76
3.4.4 - Un équipement de bornes électriques en cours..... 78
3.5 - Une offre de transports collectifs inégale et mesurée..... 79
3.5.1 - Une offre de réseaux urbains structurée pour les déplacements domicile-écoles..... 79
3.5.2 - Un transport scolaire géré par la Federteep..... 90
3.5.3 - Une offre ferroviaire concentrée sur l'axe Toulouse-Albi..... 94
3.6 - Des modes actifs peu investis..... 100
3.6.1 - Des infrastructures vélo pour les déplacements quotidiens de qualité moyenne et en faible nombre..... 100
3.6.2 - Des cheminements piétons confortables et sécurisés peu nombreux..... 104

Table des sigles et acronymes

Sigle, Acronyme	Définition
AF3V	Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes.
AFOM	Méthode tout, Faiblesse, Opportunités, Menaces.
AOC	Appellation d'origine contrôlée.
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité.
AO1	Autorité organisatrice (de la mobilité) de premier rang.
Cerema	Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.
Certu	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques. (devenu direction technique Territoires et ville du Cerema depuis 2014).
DtecTV	Direction technique Territoire set Ville (Cerema).
DTerSO	Direction territoriale Sud-Ouest (Cerema).
ENTD	Enquête nationale transports et déplacements.
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale.
FEDERTEEP	Fédération départementale pour le transport des élèves de l'enseignement public du Tarn.
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques.
MAPTAM	LOI de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.
NOTRe	Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République.
ONG	Organisation non gouvernementale.
PDU	Plan de déplacements urbains.
PETR	Pôle d'équilibre territorial et rural.
PGD	Plan global de déplacement.
PMR	Personne à mobilité réduite.
PMRu	Plan de mobilité rurale.

Sigle, Acronyme	Définition
<i>SCoT</i>	<i>Schéma de cohérence territoriale</i>
<i>SDET</i>	<i>Syndicat départemental d'énergie du Tarn</i>
<i>Sirene</i>	<i>Système d'identification du répertoire des entreprises</i>
<i>SM</i>	<i>Syndicat mixte</i>
<i>SNCF</i>	<i>Société nationale des chemins de fer français</i>
<i>SPL</i>	<i>Société publique locale</i>
<i>SRADDET</i>	<i>Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.</i>
<i>SRI</i>	<i>Schéma régional de l'intermodalité.</i>
<i>TAD</i>	<i>Transport à la demande.</i>
<i>TC</i>	<i>Transports en commun.</i>
<i>TCD</i>	<i>Transports en commun départementaux.</i>
<i>TCU</i>	<i>Transports en commun urbains.</i>
<i>TECV</i>	<i>Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.</i>
<i>TEPCV</i>	<i>Territoire à énergie positive pour la croissance verte.</i>

1 - Synthèse

Issue de la fusion de 3 communautés de communes et du Pôle d'équilibre territorial et rural Vignoble Gaillacois Bastides et Val Dadou, la Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet souhaite déterminer sa stratégie mobilité sur les années à venir pour exercer pleinement sa compétence mobilité détenue depuis janvier 2017. Elle a, dans ce cadre, demandé l'assistance du Cerema.

Le diagnostic de mobilité sur le territoire de Gaillac Graulhet Agglomération s'appuie sur deux sources, l'une quantitative, l'autre qualitative.

Des déplacements quotidiens nombreux

Les éléments quantitatifs sont essentiellement issus de l'enquête déplacements menée au printemps 2017, complétée par des données Insee ou provenant d'autres sources. Ils font apparaître, pour les résidents de Gaillac Graulhet Agglomération, une mobilité moyenne supérieure à celle des habitants de grandes agglomérations : les résidents de Gaillac Graulhet Agglomération effectuent, en effet, 4,6 déplacements, en jour ordinaire de semaine, à comparer à la moyenne nationale, de l'ordre de 4 déplacements. Pour eux, cela représente un temps global de 74 minutes passées en déplacements, ce qui représente, à titre d'exemple une dizaine de minutes de plus qu'un habitant de Toulouse. Et ce à tous âges, puisque les seniors apparaissent également fort mobiles.

Si la voiture arrive sans surprise largement en tête, comme conducteur ou passager, elle ne concentre plus la quasi-totalité des déplacements : elle représente en effet moins de 3 déplacements sur 4. Le covoiturage est une pratique assez répandue puisqu'elle est estimée à environ 5 % des déplacements voiture.

La marche est encore un mode de déplacement important, représentant 1 déplacement sur 5. Souvent sous-estimée, cette part de la marche s'explique par l'importance des déplacements de moins de 5km, et de la part quant à elle souvent sur-estimée des déplacements domicile-travail (20 %).

Ce sont les 2 modes de déplacements principaux utilisés par les résidents du territoire. Les autres modes (deux-roues, autobus et autocars, train, ...) sont faiblement utilisés (moins de 3 % chacun). Logiquement, les résidents utilisent moins la voiture dans des secteurs plus urbanisés comme Gaillac, Graulhet, Lisle-sur-Tarn ou Rabastens (2 déplacements sur 3).

Ce territoire bénéficie d'une grande attractivité. La population a crû d'un tiers (+ 34%, soit 18 600 habitants supplémentaires) entre 1968 et 2015. L'enquête confirme l'attractivité du territoire de Gaillac Graulhet Agglomération, à l'intérieur duquel ses résidents y réalisent les trois-quarts de leurs déplacements. Seul 1 déplacement sur 6 est en échange avec l'extérieur (la moitié en entrée,

l'autre moitié en sortie). Et 1 déplacement sur 11 se fait totalement à l'extérieur de Gaillac Graulhet Agglomération.

L'enquête confirme également un fort équipement des ménages en voitures : 49 000 sur l'ensemble du territoire (auxquels s'ajoutent les véhicules d'entreprises et d'administrations). On peut toutefois noter que, chaque jour, un quart de ces véhicules ne circule pas.

Les données recueillies montrent également une aggravation de l'accidentologie routière.

Les éléments qualitatifs ont été produits lors de visites sur le terrain ainsi que lors de rencontres et d'entretiens avec les différents acteurs du territoire : résidents, élus, techniciens de collectivités ou de l'État, entrepreneurs... Ces rencontres ont permis d'une part de présenter la réflexion portant sur le plan de mobilité, d'autre part de recueillir les perceptions et attentes des participants en matière de déplacement.

Des ateliers collaboratifs ont été organisés en mai et juin 2018 pour disposer d'une vision partagée des problématiques et enjeu mobilité sur le territoire, et de réfléchir ensemble sur les actions à mettre en œuvre et leur portage. Ils ont également permis d'identifier des structures et des citoyens en mesure de participer à la mise en œuvre d'actions mobilité.

Ce dispositif approfondi de concertation a mis en évidence une forte volonté de tous pour œuvrer solidairement à la planification de la mobilité, et a été l'occasion de faire émerger plusieurs pistes d'amélioration.

La faible présence de cheminements piétons et cyclables aménagés, sécurisés et confortables, est considérée comme un obstacle. Leur développement est considéré comme stratégique au regard de la quantité non négligeable des déplacements courts et de la topographie des vallées du Técou et du Dadou qui sont propices au développement des modes actifs.

Un consensus général se dégage quant à la nécessité de développer fortement l'aspect social lors de l'établissement du plan de déplacement, avec un « véritable » accompagnement des résidents, ce qui implique un dispositif d'information et de communication.

2 - Éléments de contexte

Le 1er janvier 2017, la communauté de Gaillac Graulhet Agglomération (GGA) naît de la fusion des trois communautés de communes du Pays Rabastinois, du Tarn et Dadou et de Vère-Grésigne — Pays Salvagnacois et du PETR Vignoble Gaillacois Bastides et Val Dadou. Cette communauté d'agglomération regroupe 61 communes et s'étend sur près de 1 200 km². À sa création la communauté d'agglomération a récupéré des compétences dans de nombreux domaines (aménagement de l'espace, attractivité du territoire, cadre de vie, services à la population...) et notamment la compétence organisation de la mobilité qui regroupe la planification et la gestion du transport urbain, du transport interurbain, du transport à la demande (TAD), du transport scolaire... C'est avec cette nouvelle prise de compétence que la communauté d'agglomération a entamé une procédure de réflexion globale sur la mobilité sur le territoire, en décidant de mettre en œuvre un plan de mobilité en milieu rural.

2.1 - Caractéristiques générales

La Communauté d'agglomération, qui regroupe 61 communes, a été créée le 1er janvier 2017 par fusion de la communauté de communes du Pays Rabastinois, de la communauté de communes Tarn et Dadou, de la communauté de communes Vère-Grésigne - Pays Salvagnacois et du PETR Vignoble Gaillacois Bastides et Val Dadou. Elle constitue l'intercommunalité la plus étendue du Tarn.



Figure 1 : l'intercommunalité dans le département du Tarn.

Ses compétences s'exercent dans de nombreux domaines :

- *aménagement : aménagement de l'espace (schéma de cohérence territoriale), organisation de la mobilité (transports urbain, interurbain, à la demande, scolaire), politique du logement et du cadre de vie (programme local de l'habitat, logement d'intérêt communautaire), aménagement numérique du territoire, plan climat air-énergie.*
- *attractivité du territoire : économie et tourisme (zones d'activités, tiers-lieux, soutien aux entreprises, promotion touristique).*
- *cadre de vie : collecte et traitement des déchets, protection et mise en valeur de l'environnement (lutte contre les pollutions de l'air et sonore, assainissement non collectif, gestion de rivières), voirie (aménagement et entretien de la voirie et des aires de covoiturage d'intérêt communautaire), équipements culturels et sportifs.*
- *services à la population : politique de la ville (contrats de villes de Gaillac et de Graulhet), services scolaires (fonctionnement des écoles), action sociale (petite enfance, enfance et jeunesse).*

Le territoire de la communauté d'agglomération est, par ailleurs, géographiquement situé au Sud-Ouest de la France entre les 4 grandes aires urbaines de Toulouse, Albi, Montauban et Castres. Certaines des communes de Gaillac Graulhet Agglomération font même partie des aires urbaines de Toulouse et d'Albi.

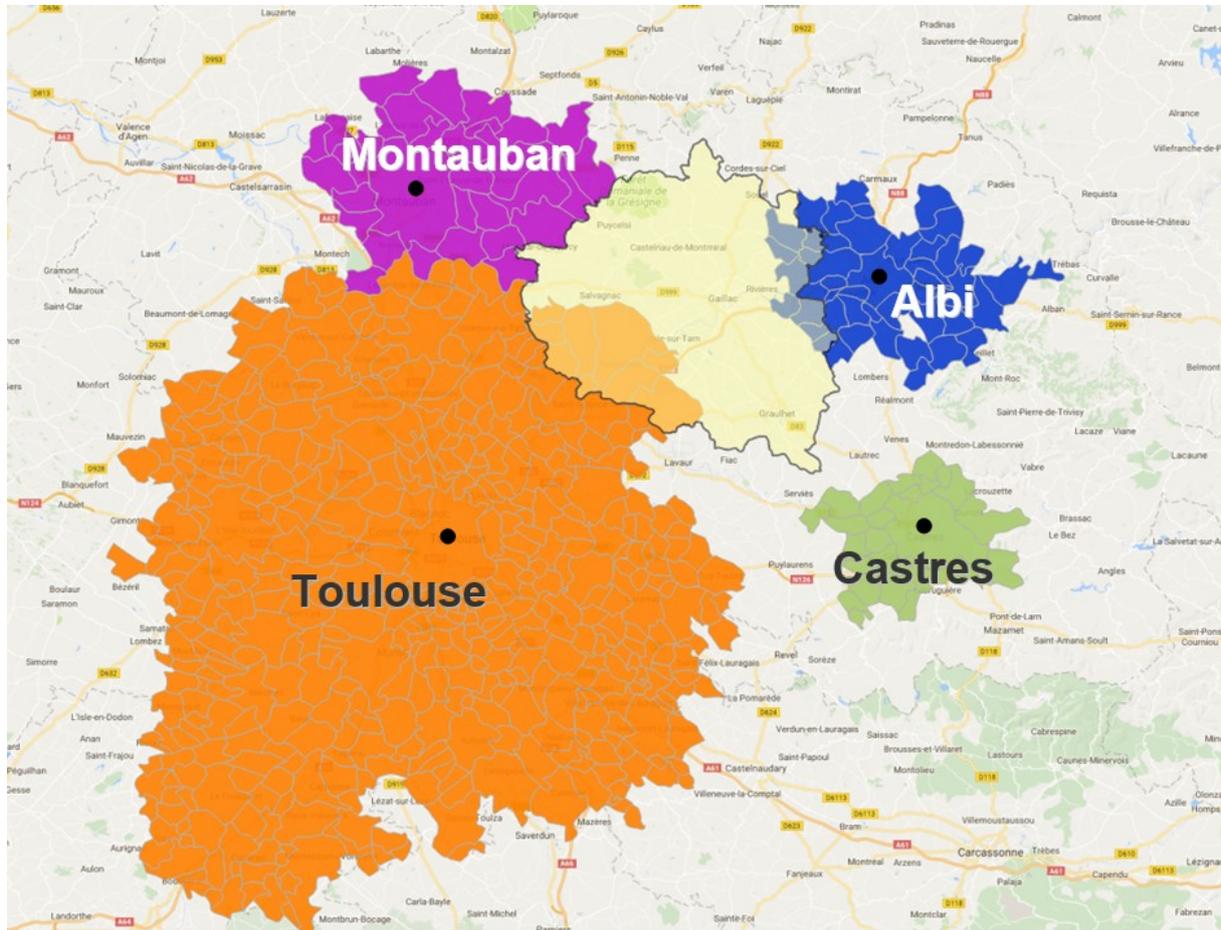


Figure 2 : le territoire (jaune pâle) compris entre 4 aires urbaines montrant également les recouvrements avec les aires urbaines d'Albi et de Toulouse.

Le territoire compte 73 250 habitants en 2015 (source : INSEE). La répartition de la population sur le territoire est fortement disparate. Elle se concentre surtout sur le long de la vallée du Tarn (communes de Rabastens, de Lisle-sur-Tarn, de Gaillac) ainsi que sur le secteur de Graulhet et Briatexte.

Par ailleurs, un schéma de cohérence territoriale (SCoT) Pays du vignoble gaillacois, Bastides et Val Dadou a été approuvé le 11 mai 2009, sur un périmètre légèrement plus étendu (64 communes).

Plus précisément, la communauté d'agglomération comprend les 61 communes listées ci-après :

Alos [81007]	Frausseilles [81095]	Montvalen [81185]
Amarens [81009]	Gaillac [81099]	Noailles [81197]
Andillac [81012]	Giroussens [81104]	Parisot [81202]
Aussac [81020]	Graulhet [81105]	Peyrole [81208]
Beauvais-sur-Tescou [81024]	Grazac [81106]	Puybegon [81215]
Bernac [81029]	Itzac [81108]	Puycelsi [81217]
Brens [81038]	La Sauzière-Saint-Jean [81279]	Rabastens [81220]
Briatexte [81039]	Labastide-de-Levis [81112]	Rivières [81225]
Broze [81041]	Labessière-Candeil [81117]	Roquemaure [81228]
Busque [81043]	Lagrange [81131]	Saint-Beauzile [81243]
Cadalen [81046]	Larroque [81136]	Saint-Gauzens [81248]
Cahuzac-sur-Vère [81051]	Lasgraises [81138]	Saint-Urcisse [81272]
Campagnac [81056]	Le Verdier [81313]	Sainte-Cécile-du-Cayrou [81246]
Castanet [81061]	Lisle-sur-Tarn [81145]	Salvagnac [81276]
Castelnau-de-Montmiral [81064]	Loubers [81148]	Senouillac [81283]
Cestayrols [81067]	Loupiac [81149]	Tauriac [81293]
Coufouleux [81070]	Mézens [81164]	Técou [81294]
Donnazac [81080]	Montans [81171]	Tonnac [81300]
Fayssac [81087]	Montdurasse [81175]	Vieux [81316]
Fenols [81090]	Montels [81176]	
Florentin [81093]	Montgaillard [81178]	

Tableau 1. liste des communes constituant la communauté d'agglomération (avec indication de leur code Insee).

Le territoire de Gaillac-Graulhet Agglomération a connu une croissance démographique constante au cours des dernières 50 années :

La population a ainsi crû d'un tiers (+ 34%, soit 18 600 habitants supplémentaires) entre 1968 et 2015, ce qui représente une augmentation moyenne annuelle de l'ordre de 0,6%. Durant la même période, la population de la France croissait également de 33% et celle du département du Tarn de 16% (soit 54 500 habitants supplémentaires). Les 61 communes composant l'actuelle communauté d'agglomération de Gaillac-Graulhet ont ainsi représenté le tiers de l'évolution démographique totale du département du Tarn.

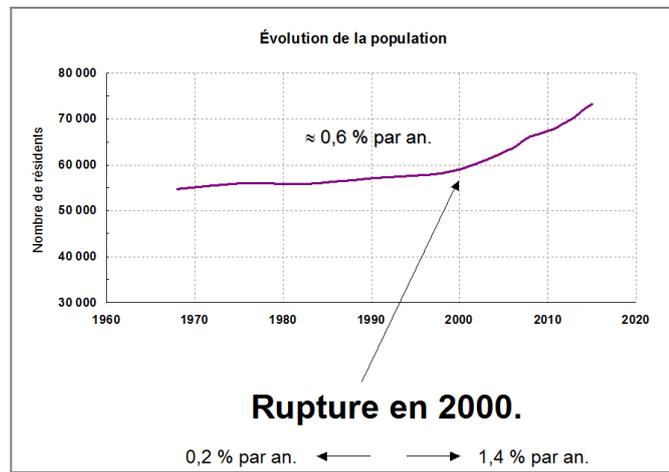


Figure 3 : évolution démographique du territoire de Gaillac Graulhet Agglomération entre 1968 et 2015.

Source : Insee

On constate toutefois une rupture autour de l'an 2000. Entre les recensements de 1968 et de 1999, l'élévation de la population n'a été que de 7% (soit env. 0,2 % par an). Durant ces 16 dernières années, les évolutions démographiques de la France et du département du Tarn ont été respectivement de 10% et 13%. Là également, les 61 communes représentent encore un tiers de la croissance démographique du département.

L'évolution démographique n'est cependant pas homogène sur l'ensemble du territoire. La plupart des communes ont vu leur nombre de résidents croître entre 1968 et 2015, jusqu'à 244% pour Lagrave. Sur la même période, dix-sept communes ont toutefois perdu en population, jusqu'à 40% pour Frausseilles.

Evolution démographique 1968 - 2015 par commune

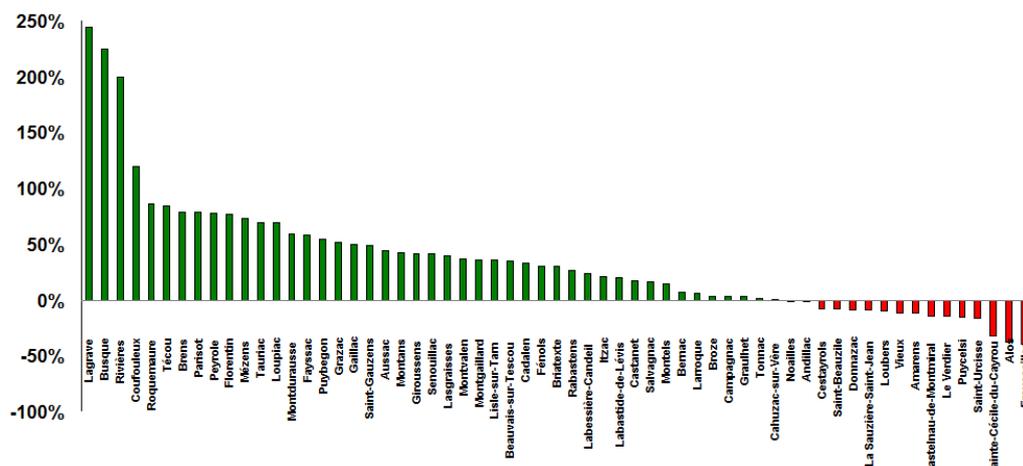


Figure 9 : évolution démographique par commune du territoire entre 1968 et 2015 (source Insee).

Les communes ayant connu, sur la période 1968-2015, une évolution démographique négative forment une bande comprise entre les vallées du Tarn et de l'Aveyron, en partie septentrionale du territoire de la communauté d'agglomération. Elles sont représentées en rouge sur le schéma ci-après. Les communes représentées en vert sont celles dont la population a crû durant la même période, le cercle bleu représentant quantitativement cette évolution.

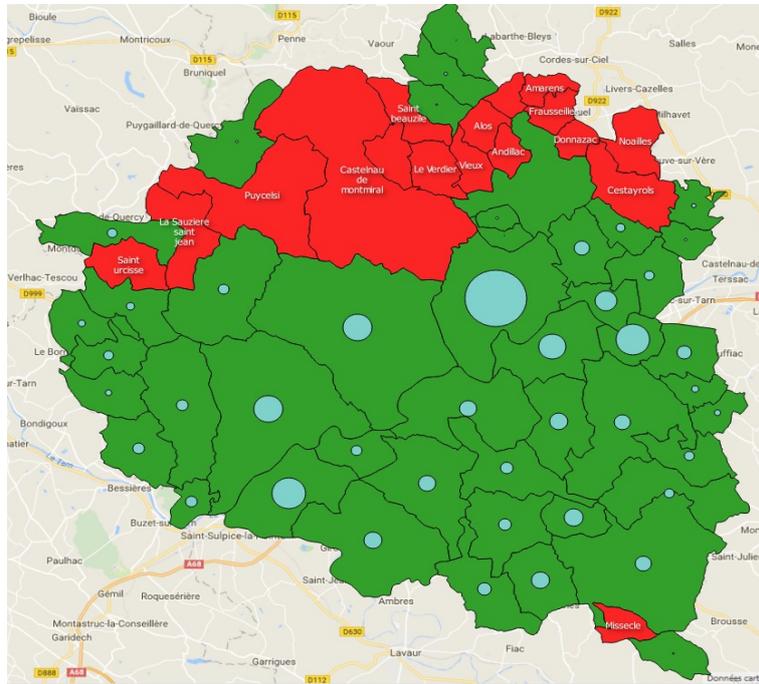


Figure 4 : cartographie de l'évolution démographique des communes entre 1968 et 2015.

Sur les seules seize plus récentes années (période comprise entre 1999 et 2015), le tableau d'évolution est toutefois différent. La plage d'évolution démographique s'étend de -28% (Alos) à +81% (Peyrole).

Evolution démographique 1999 - 2015 par commune

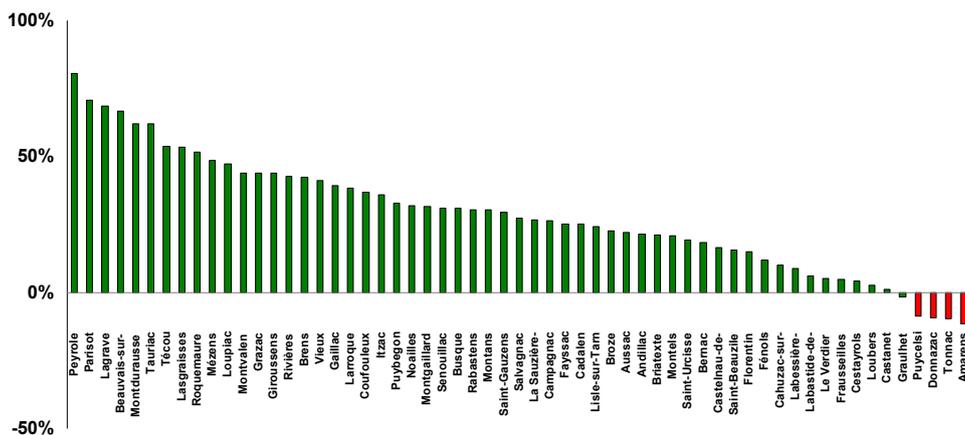


Figure 5 : évolution démographique par commune du territoire entre 1999 et 2015.

Ces évolutions démographiques, complétées par d'autres critères, ont facilité l'identification de 4 secteurs mobilités (voir chapitre 2.5.3).

2.2 - Éléments clés de la mobilité en milieu rural

La mobilité des territoires ruraux reste peu connue et difficile à appréhender. Les contraintes sont nombreuses pour mettre en place des enquêtes déplacements (coût important, méthodologie à adapter, système de gouvernance de la mobilité rurale fragile, etc.). Ce manque de connaissance sur les déplacements ruraux entrave le développement de politiques de transports capables de proposer des alternatives crédibles à la voiture autosoliste (une seule personne dedans).

Néanmoins, les résultats de l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD) de 2008 et l'enquête déplacements territoire rural expérimentée sur le territoire du Pays de Puisaye-Forterre et de l'Aillantais (dans l'Yonne) en 2011 avaient permis d'identifier les grandes caractéristiques suivantes :

- des déplacements quotidiens plus longs en distance mais pas en temps. Dans les territoires ruraux, la durée quotidienne moyenne de transport est estimée à près de 50 minutes, comme pour l'ensemble des autres territoires hors Île-de-France. Mais la distance moyenne parcourue s'élève à près de 30 km, ce qui est équivalent aux communes des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et aux communes multipolarisées, alors que dans les aires urbaines de moins de 100 000 habitants, on observe des distances de déplacements de moins de 25 km ;*
- une part de l'usage de la voiture importante, estimée supérieure à 75 %. La part du transport collectif est faible, estimée à 3 % environ. Corrélativement, le taux de motorisation y est donc élevé et en augmentation : 68 % des personnes appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 54% en 1994. Dans les grandes agglomérations, le mouvement est de moindre ampleur : respectivement 48 % et 43 % ;*
- une part importante de déplacements courts. Même dans ces territoires, la part des déplacements courts, de moins de 5 km, est loin d'être négligeable : on l'estime à près d'un déplacement sur deux. Ces trajets de quelques kilomètres constituent un potentiel de report modal important, vers la marche, le vélo mais aussi vers les transports collectifs. L'usage des automobiles pour ces déplacements pose des questions de stationnement et d'occupation de l'espace public dans les centres ainsi que des questions de sécurité, notamment autour des écoles ;*
- une immobilité plus forte qu'ailleurs notamment pour les personnes de plus de 65 ans. Si neuf personnes sur dix se déplacent quotidiennement sur Paris et sa banlieue, c'est le cas*

de huit personnes sur dix dans l'espace à dominante rurale. Par conséquent, les zones rurales sont les territoires où la population se déplace le moins ;

- un faible usage des déplacements intermodaux. En effet, les ruptures de charge (changement de mode de transport au cours d'un déplacement) sont pénalisantes en temps, notamment en milieu rural où les fréquences de passage des transports collectifs sont faibles. En outre, les pôles intermodaux apparaissent souvent comme des lieux anonymes et peu attractifs. On y observe des phénomènes de stationnement illégaux, des absences de points d'information, de panneaux distinctifs et de marquage au sol.*

2.3 - Une enquête spécifique sur les déplacements en 2017

Dans le cadre de l'appel à projet « territoires à énergie positive », la communauté de communes Tarn et Dadou, avait programmé la réalisation d'une enquête sur les pratiques de mobilité et les besoins de déplacements. Cette enquête, programmée avant la fusion, a pu être étendue à la totalité du territoire au moment de la création de la communauté d'agglomération.

L'enquête, menée au printemps 2017, s'est appuyée sur une méthodologie, dite enquête ménages-déplacement selon le standard Certu, développée par le Cerema qui intervient dans la connaissance de la mobilité depuis le milieu des années 1970 dans les principales agglomérations françaises pour estimer la mobilité quotidienne de leurs résidents. Le respect de cette méthodologie, adaptée pour la circonstance (territoire en grande partie rural), génère la constitution d'une véritable mémoire qui permet de suivre l'évolution des activités, des pratiques et des habitudes de déplacements quotidiens ainsi que des opinions des résidents sur leurs systèmes de transport et permet d'alimenter études, recherches et réflexions dans le domaine de la mobilité et de ses interactions avec le fonctionnement des territoires.

La communauté d'agglomération a ainsi décidé d'entreprendre une prestation de recueil des pratiques de mobilité auprès de ses résidents, effectuée sur les bases de la méthodologie standard Certu, adaptée à des territoires à dominante rurale.

Au cours de ce recueil de données, le bureau d'enquête a pu interroger 1619 résidents du territoire, âgés de plus de 5 ans, répartis sur 10 secteurs.



Figure 6 : la sectorisation de l'enquête déplacements
 10 secteurs (référéncés 201 à 210) ont été définis.

L'enquête a permis de récolter de nombreuses informations sur les résidents et leurs habitudes de déplacements (cf annexe grille de questions). Après redressement, cette enquête a permis de travailler sur les 303 000 déplacements quotidiens (en jour « ordinaire » de semaine) effectués par les résidents de Gaillac Graulhet Agglomération.

Pour compléter les informations de l'enquête ménages-déplacements, de nombreux autres types de données ont été utilisés : les données de recensement de l'INSEE, les informations fournies par la communauté d'agglomération, les observations lors de visites de terrain, la base SIRENE, ... Ces informations ont ensuite été peaufinées par le processus de concertation.

Les enseignements majeurs de cette enquête sont présentés en 3.2.

2.4 - Un paysage mobilité en pleine évolution

2.4.1 - De nombreuses évolutions législatives et réglementaires récentes

De nombreuses évolutions législatives en matière de mobilité ont été votées depuis 2014 avec un impact direct sur l'organisation institutionnelle de la mobilité. La publication de la loi d'orientation des mobilités est attendue pour septembre 2019.

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

Deuxième volet de cet acte III, la loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions crée 12 régions métropolitaines en lieu et place des 21 précédentes (outre la Collectivité territoriale de Corse).

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

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

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

matière de planification des déplacements, elle propose une série de mesures relatives aux déplacements en zone peu dense, à l'évolution du PDU et aux plans de mobilités des établissements.

Sur le volet « déplacements », 2017 est l'année où le département transfère sa compétence d'organisation du transport non urbain, régulier ou à la demande, et scolaire, à la région. Toutefois la compétence d'organisation du transport non urbain et scolaire peut être déléguée par la région au département (ou à un établissement de coopération intercommunale (EPCI) pour le scolaire). Ainsi, le paysage de l'organisation du transport interurbain à court et moyen terme a été recomposé selon les discussions menées dans chaque région avec les départements et EPCI concernés, pour élaborer des schémas de gouvernance variables selon les territoires.

Les assises de la mobilité au niveau national et la loi d'orientation des mobilités

Lancées en septembre 2017 par Elisabeth BORNE, ministre chargée des transports, les Assises nationales de la mobilité se sont déroulées jusqu'en décembre 2017. Cette grande consultation s'adresse à tous les acteurs du territoire et a permis de préparer la Loi d'orientation des mobilités, présentée fin 2018 au Conseil des Ministres pour une publication vraisemblable en 2019. Sa publication est attendue pour septembre 2019 : une lecture fine sera alors à prévoir pour analyser ses effets.

Pour la gestion de la mobilité, plusieurs démarches peuvent être menées par une AOM ou un SM ScoT : le plan de mobilité rurale (PMRu), le plan de déplacements urbains (PDU) ou le plan global de déplacements (PGD).

2.4.2 - Un nouvel outil : le plan de mobilité rurale (PMRu)

La démarche technique à adopter pour l'élaboration d'un plan de mobilité rurale ne présente pas de spécificité par rapport aux autres démarches de planification des déplacements tels que les PDU ou les PGD. Sur ce fondement, cette partie propose un canevas général théorique. Il est globalement recommandé d'en respecter les grands principes et les principales étapes, tant pour clarifier le processus engagé que pour lui donner les meilleures chances d'aboutir.

Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public mentionné aux alinéas a à c de l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore. [...] Les établissements publics concernés sont les suivants : un établissement public de coopération intercommunale compétent (a), un syndicat mixte constitué exclusivement des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents compris dans le périmètre du

schéma de cohérence territoriale (b) et un syndicat mixte si les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents compris dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale ont tous adhéré à ce syndicat mixte et lui ont transféré la compétence en matière de schéma de cohérence territoriale.

Le plan de mobilité rurale dans la loi relative à la « transition énergétique pour la croissance verte » (votée le 18 août 2015)

Article 55

La section 2 du chapitre III du titre Ier du livre II de la première partie du même code [code des transports] est complétée par un article L. 1213-3-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 1213-3-4.-Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport, au sens du chapitre Ier du titre Ier du livre Ier de la présente partie, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés. »

2.4.3 - L'élaboration du SRADDET Occitanie

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

Document prescriptif qui se substituera aux différents Schémas régionaux existants et à venir, il fixe des objectifs d'aménagement du territoire, notamment en matière d'implantation d'infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'intermodalité, de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie. Dans son volet « intermodalité », ce nouvel outil de planification a pour objectif de définir et de mettre en œuvre une politique favorisant la cohérence des réseaux, la coordination des offres ainsi que la recherche d'une intégration tarifaire, d'une information multimodale et d'une billettique intégrée au service

de l'utilisateur. Pour y parvenir, la région, chef de file de l'intermodalité, associe l'ensemble des AOM et collectivités concernées.

En Occitanie, un forum de lancement de l'élaboration du SRADDET (dénommé « Occitanie 2040 »), a été organisé le 2 octobre 2017. Un des ateliers avait comme thématique « Mobilités et Intermodalité ». En tant qu'autorité organisatrice des transports non urbains et scolaire, la Région s'est vu confier un rôle majeur dans le domaine des transports et des déplacements. Les orientations du SRADDET (validation attendue en août-octobre 2019) seront déterminantes, particulièrement la mise en œuvre de l'axe « L'intégration et le redéploiement des services autocars/TAD dans une logique intermodale », identifié lors des états généraux du rail et de l'intermodalité. Les objectifs définis par le SRADDET seront pris en compte par les documents locaux de planification, et les actes des collectivités devront être compatibles avec les règles générales.

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

2.5 - Éléments méthodologiques de la démarche

2.5.1 - La structuration de la démarche

Le plan de mobilité de Gaillac Graulhet Agglomération a été établi en 3 phases, selon le schéma suivant :

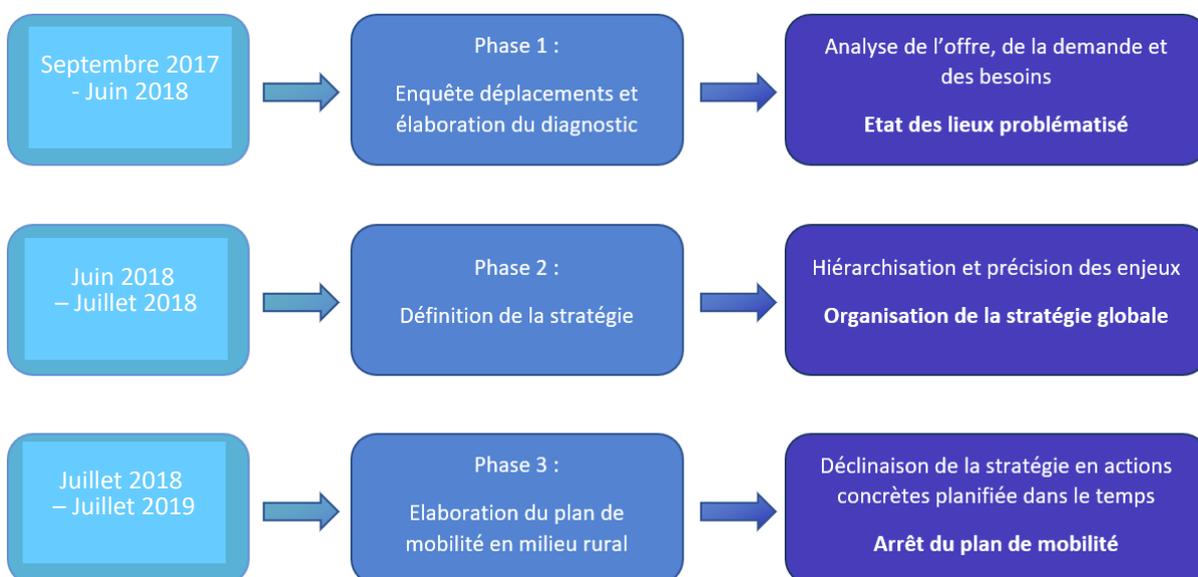


Figure 7 : les 3 étapes de la mise en place du plan de mobilité rurale.

Une démarche placée dans le cadre de l'innovation

Un recueil de données innovant

La Communauté d'agglomération participe, avec le concours de l'État, à l'appel à projet territoires à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV). À ce titre, elle a mené, en 2017, un recueil de données portant sur les déplacements effectués par ses résidents. Le Cerema a apporté une prestation d'assistance pour la préparation et la réalisation de ce recueil en milieu à dominante rurale, innovant par rapport aux recueils habituellement menés selon la méthodologie Certu (ces derniers portant plutôt sur des territoires urbains ou péri-urbains). Ces données constituent une base d'informations fort utile pour alimenter des études, recherches et réflexions sur le thème de la mobilité et de ses interactions avec le fonctionnement du territoire. Cette analyse s'appuie notamment sur l'enquête effectuée auprès des résidents du territoire de la communauté d'agglomération. Elle permettra notamment de valider les innovations mises en œuvre par le prototype utilisé pour l'enquête (application au milieu rural des principes méthodologiques des recueils de type Certu) ou d'en recalibrer les dispositions, afin de permettre le développement d'un démonstrateur d'enquêtes de mobilité en milieu rural pouvant être testé sur d'autres territoires.

La mise en œuvre d'un guide méthodologique

D'autre part, le Cerema vient d'éditer en 2016 un guide méthodologique portant sur l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation de plans de mobilité rurale, dont l'application pratique demande à être étudiée. Les actions mises en œuvre par la communauté d'agglomération constituent ainsi une opportunité pour le Cerema :

- de tester la cohérence et la robustesse des principes généraux supportant le projet de cadre méthodologique pour le recueil de mobilité en milieu rural, permettant ainsi de consolider la méthodologie à d'autres territoires ruraux métropolitains. Dans un premier temps, ce test permettrait la mise en œuvre d'un démonstrateur d'enquête de mobilité en milieu rural (comprenant la réalisation du recueil, ainsi que l'exploitation et l'analyse des données recueillies), qui ferait l'objet de compléments d'expérimentation et d'investigation en 2018 et 2019 sur d'autres territoires.*
- d'expérimenter la mise en œuvre pratique des principes théoriques énoncés par le récent guide méthodologique pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans de mobilité rurale.*

2.5.2 - Une concertation de l'ensemble des acteurs concernés

La concertation s'est faite tout au long de la démarche. Cette concertation a sollicité des acteurs à tous types d'échelles.

Les élus des communes ont été associés tout au long de la démarche à travers des entretiens individuels (7 communes) et des entretiens sectoriels (4 entretiens). Ces entretiens ont permis de connaître les spécificités (problématiques, besoins, ...) de chaque partie du territoire. Les élus ont également bénéficié d'une information régulière sur l'état d'avancement du projet via la diffusion des comptes rendus des différentes réunions concernant le projet. La région a aussi été informée de l'initiative de la communauté d'agglomération et sera associée à l'identification de certaines actions. D'autres acteurs du transport (SPL, FEDERTEEP...) seront consultés afin de recueillir leur point de vue et leurs avis sur les actions possibles.



Figure 8: Des réunions par secteur géographique ont été menées entre février et mars 2018.

Les entreprises du territoire ont également été conviées à se joindre à la démarche et ont participé à une réunion (réunissant 12 entreprises) permettant d'identifier leurs besoins.

Enfin, la population et plus largement la société civile a été intégrée à ce projet, à travers l'enquête déplacement des ménages qui a interrogé 1600 personnes.

Une matinée de sensibilisation au Plan de mobilité (démarche, contenu, enjeux etc.) a été organisée en novembre 2017 afin de lancer la démarche.

Puis, deux rencontres thématiques (mai et juin 2018) ont permis d'avoir le ressenti des personnes vivant sur le territoire, de confirmer les enjeux stratégiques identifiés, de commencer à hiérarchiser les actions. Les résidents ont aussi pu assister à un séminaire (septembre 2018) présentant plus en détails certains aspects de la mobilité et leur permettant encore une fois d'échanger sur le plan de mobilité.

<i>24 janvier au 1^{er} avril 2017 :</i>	<i>Enquête déplacements auprès de 1619 personnes.</i>
<i>20 novembre 2018 :</i>	<i>Matinée de sensibilisation au plan de mobilité rurale.</i>
<i>Février 2018 :</i>	<i>4 entretiens sectoriels avec les élus des communes.</i>
<i>Avril à juin 2018 :</i>	<i>7 entretiens individuels avec les élus des communes.</i>
<i>16 mai 2018 :</i>	<i>Réunion rassemblant 12 entreprises.</i>
<i>16 mai et 14 juin 2018</i>	<i>Ateliers collaboratifs.</i>
<i>24 septembre 2018 :</i>	<i>Séminaire mobilité (retours d'expériences d'acteurs externes au territoire).</i>

Tableau 2 : principaux points de concertation et de rencontre avec le public.

Ainsi, des ateliers sectoriels de sensibilisation et d'échanges afin d'enrichir les réflexions et les actions et de prioriser les orientations stratégiques et d'actions à mettre en œuvre ont été proposés dans la phase de diagnostic. Des notions générales relatives aux plans de mobilité ont été présentées, ainsi que des éléments de terminologie afin d'adopter un langage commun. Des éléments préalables de connaissances générales sur les transports ont été apportés et les déplacements ont été mis en perspective dans le contexte local, régional et national. Ces éléments de connaissance sont illustrés par des retours d'expériences, des éléments du diagnostic.

Un séminaire a été organisé en septembre 2018, au moment de l'étape de définition des orientations stratégiques ou des actions, afin de recueillir un retour d'expériences d'actions de

mobilité mises en place par une collectivité locale. Les témoignages suivants ont été présentés.



Illustration 1: séminaire au siège de l'agglomération en septembre 2018 (source Cerema).

Benoît MARTY, Directeur du Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays Sud Toulousain a tout d'abord évoqué l'organisation et le contenu de leur plan de mobilité rurale approuvé fin 2017. Son intervention était particulièrement intéressante au regard des caractéristiques territoriales similaires (influence de l'aire urbaine de Toulouse, axe routier structurant – une autoroute – avec des échangeurs relativement nombreux, etc.).

Par la suite, Christophe DOUCET, Directeur Planification et éco-mobilités à Tisséo Collectivités, l'autorité organisatrice de la mobilité de l'agglomération toulousaine, et

chef de projet des 2 dernières révisions du plan de déplacements urbains, a abordé les points méthodologiques de la conduite d'un tel plan, ainsi que les connexions mobilité existantes entre les deux territoires. Même si l'échelle territoriale et les moyens humains et financiers sont sans commune mesure, l'expression de clés de réussite et de points de vigilance quant à la conduite d'un tel projet peut sans aucun doute s'avérer très utile avant la mise en œuvre du plan.

Stéphane JAMMES, Directeur des Transports Urbains de la Communauté d'agglomération du Grand Albigeois, a évoqué des actions mobilité associant espaces urbains, périurbains et ruraux. Il a notamment abordé les questions liées au transport à la demande, ainsi que le rôle essentiel de l'information aux voyageurs des transports collectifs.

Enfin, Alain JEAN, Président fondateur de Rezo Pouce, a évoqué ce système de covoiturage qui est parvenu depuis plusieurs années à moderniser l'autostop et à en faire un mode de déplacement comme les autres. Ce type d'action avait été identifié comme prioritaire lors des ateliers collaboratifs que nous avons menés en mai et juin dernier et semble une solution incontournable, tant le potentiel de remplissage des voitures est élevé et l'investissement financier public relativement faible. Un effort de communication et d'animation autour de cette offre reste à développer, pour attirer le plus de personnes possibles et faire ainsi tomber les freins culturels et psychologiques importants à l'idée de partager une voiture avec une personne qu'on ne connaît pas forcément.

Les actions mobilité proposées sont approfondies dans le rapport « Plan d'actions ».

3 - Diagnostic de mobilité

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

L'analyse de l'offre en mobilité a été alimentée par l'analyse documentaire, par l'exploitation des données recueillies lors de l'enquête déplacements de 2017 et par un travail de terrain approfondi et par l'entretien d'acteurs locaux.

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

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

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

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

3.1 - Synthèse

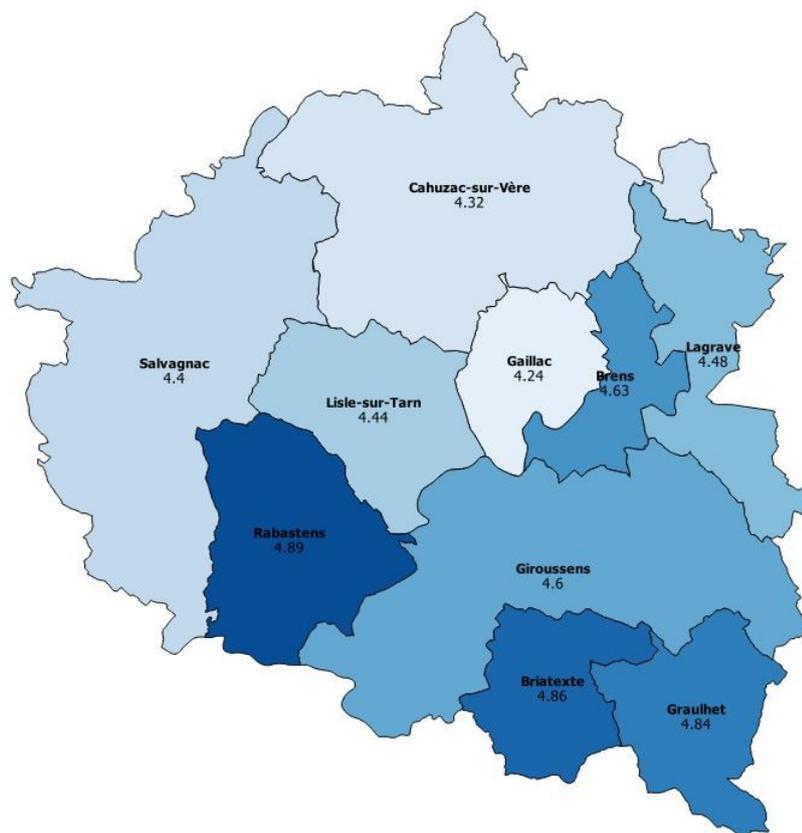
Au regard des éléments exposés dans le diagnostic, l'analyse AFOM (Atout, Faiblesse, Opportunités, Menaces) suivante est proposée :

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Une forte volonté de développer des solutions alternatives sur le territoire. • Présence de nombreuses infrastructures et de services de mobilité sur le territoire. • Axes de communications majeurs structurants le territoire. • Une habitude de travailler ensemble. • Expérience et expertise de l'opérateur en transports urbain, interurbain et à la demande (SPL « D'un point à l'autre »). • Expérience et professionnalisme du délégataire en transport scolaire (FEDERTEEP). 	<ul style="list-style-type: none"> • Étalement urbain • Infrastructures pour les modes actifs peu nombreuses et de qualité relative. • De fortes inégalités au sein du territoire. • Un trafic (notamment poids lourds) très important. • Disparités territoriales qui engendrent des problématiques de mobilité différentes entre secteurs.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Positionnement privilégié du territoire au sein d'un réseau de multiples influences et échanges • Un paysage propice à l'utilisation des modes doux (surtout dans le Sud). • Création de l'agglomération et mise en place du PMRu. • Largeur des emprises dans certaines communes permettant d'envisager de nouveaux aménagements (Graulhet par exemple). • Dépénalisation du stationnement. • Possibilité de capter les flux touristiques. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouverture du territoire et caractère majoritairement rural, qui pourrait favoriser les pratiques extra-territoriales de déplacements. • Perte d'attractivité du territoire et baisse de qualité de vie (congestions routières de plus en plus importantes) • Déplacements peu sécurisés ce qui implique des accidents •

3.2 - Les enseignements de l'enquête déplacements

3.2.1 - Une mobilité générale élevée

L'enquête déplacements des ménages a permis de constater que la population de Gaillac Graulhet Agglomération a une forte mobilité. Les résidents du territoire effectuent près de 303 000 déplacements¹ journaliers, ce qui correspond à une mobilité individuelle de l'ordre de 4,57 déplacements par jour et par personne âgée de 5 ans et plus, sur l'ensemble du territoire. Sachant que la moyenne nationale est de l'ordre de 3,9 à 4,0 déplacements par personne et par jour, les résidents de Gaillac Graulhet Agglomération ont une mobilité individuelle plutôt élevée. Cependant cette mobilité n'est pas homogène entre tous les secteurs.



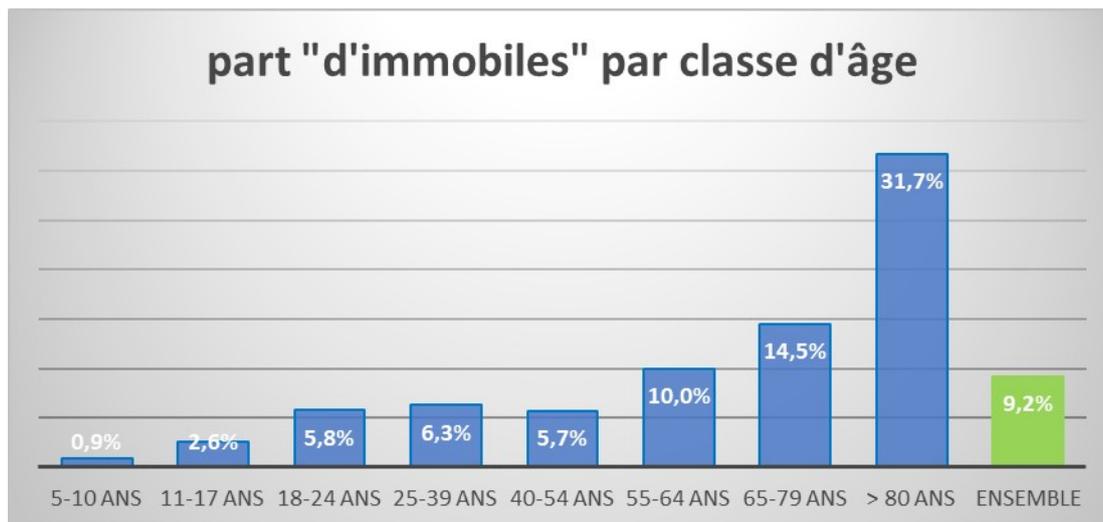
Source : ED 2017

Figure 9 : mobilité moyenne par secteur

1 Un déplacement est un mouvement avec une origine, une destination et un motif de déplacement, effectué avec un ou plusieurs modes de transports ; il ne faut pas confondre avec un trajet (partie d'un déplacement effectué avec un des modes du déplacement).

(sous chaque numéro de secteur est mentionné le nombre moyen de déplacements, tous modes, effectués par un résident en jour ordinaire de semaine).

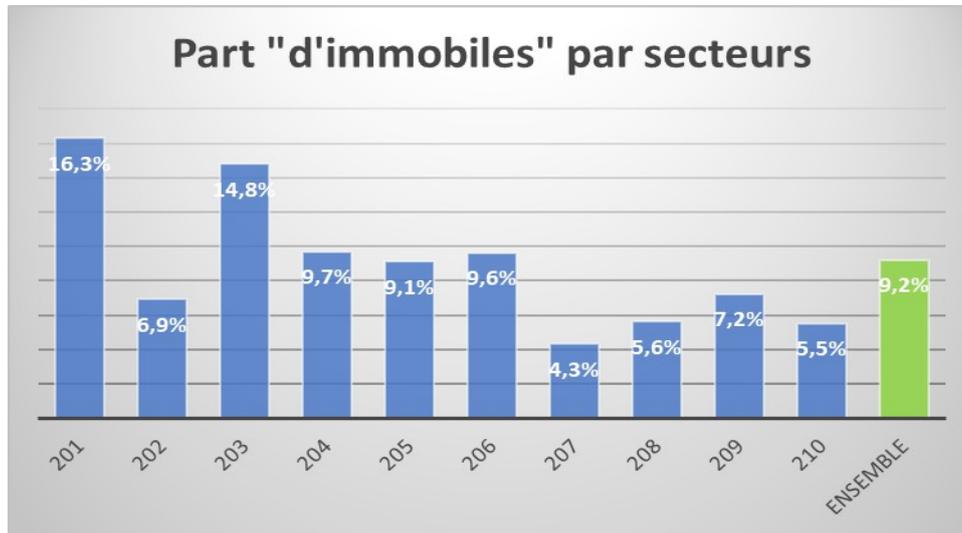
Comme nous pouvons le remarquer sur la carte ci-dessus, le Nord de la communauté d'agglomération apparaît moins mobile que la partie Sud. Cette différence de mobilité individuelle s'explique en partie par le taux « d'immobiles » (personnes ne s'étant pas déplacées la veille de l'entretien de l'enquête ménage) par secteur. Cette part de personnes immobiles dépend beaucoup de la classe d'âge de la population :



Source : ED 2017

Figure 10 : part d'immobiles par classe d'âge.

Celle-ci varie aussi grandement entre secteurs comme nous pouvons l'observer dans le tableau ci-dessous (les nombres – 201 à 210 – mentionnés en abscisse correspondent aux numéros des secteurs ; voir la carte précédente pour la localisation géographique de ces secteurs) :

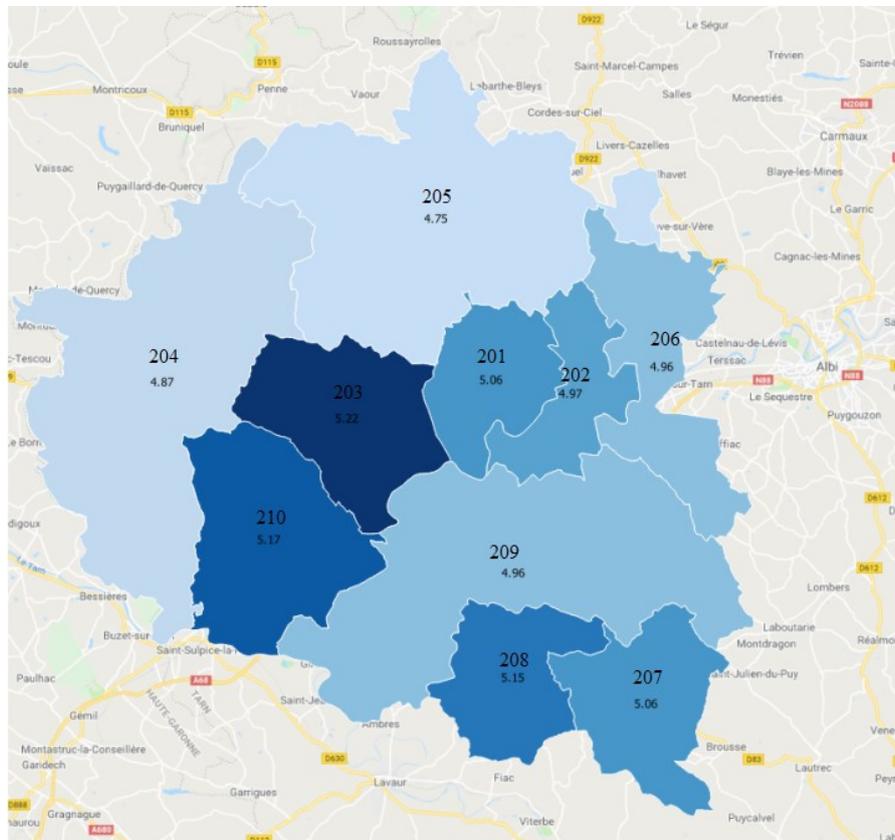


Source : ED 2017

Figure 11 : part "d'immobiles" par secteur.

Le taux « d'immobilité » de la communauté d'agglomération est de 9,2% ce qui correspond à la moyenne nationale. On constate une proportion élevée de personnes « immobiles » dans les secteurs 201 (Gaillac) et 203 (Lisle), contrairement aux secteurs 207 (Graulhet), 208 (Briatexte) et 210 (Rabastens) où cette proportion apparaît faible. Cela explique ainsi la différence de mobilité moyenne (toutes personnes) entre le secteur de Gaillac et celui de Graulhet : ce sont les immobiles qui font baisser la valeur moyenne.

Si on ne s'intéresse qu'à la mobilité des personnes « mobiles » (c'est-à-dire celles qui ont effectué au moins un déplacement la veille du jour de l'entretien), les écarts se resserrent entre secteurs :



Source : ED 2017

Figure 12 : mobilité par secteur sans les « immobiles ».

On observe notamment que les mobilités des secteurs de Gaillac et celui de Graulhet deviennent alors similaires.

On peut s'interroger sur l'écart du nombre de personnes « immobiles » d'un secteur à l'autre. Lorsqu'on croise l'immobilité avec l'occupation principale des personnes, on constate, globalement sur l'ensemble du territoire de Gaillac Graulhet Agglomération, que 20% des retraités et 17 % des chômeurs ou demandeurs d'emploi n'ont effectué aucun déplacement la veille du jour de l'entretien. Il s'agit là d'une situation habituellement rencontrée au niveau national. Toutefois, le secteur de Graulhet se distingue, pour ces deux catégories des autres secteurs du territoire : alors que, pour quasiment tous ces derniers plus de 20 % des retraités ne se sont pas déplacés la veille, à Graulhet, seuls 6 % des retraités n'ont pas bougé de leur domicile, Il en est de même pour les chômeurs et demandeurs d'emploi, ou ce sont également 6 % qui n'ont fait aucun déplacement.

Sur l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération, la part d'actifs (qu'ils soient à

temps plein ou partiel) « immobiles » est faible, de l'ordre de 5 % : La situation est similaire pour les étudiants et scolaires, avec 2 % d'entre eux ne s'étant pas déplacés. Là, toutefois, c'est le secteur de Gaillac qui se singularise, avec 11 % d'actifs n'ayant effectué aucun déplacement la veille du jour de l'entretien.

Quelle peuvent être les raisons qui font que :

- les retraités, chômeurs et demandeurs d'emploi apparaissent, à Graulhet, plus mobiles qu'ailleurs dans la communauté d'agglomération ?*
- les actifs apparaissent, à Gaillac, moins mobiles qu'ailleurs dans la communauté d'agglomération ?*

Au-delà des incidences liés à la méthodologie d'enquête (et notamment le fait de n'enquêter qu'une ou deux personnes par ménage, ce qui pourrait influencer si le nombre moyen de personnes enquêtées et la taille moyenne des ménages différaient fortement selon les secteurs ²), on peut avancer (arbitrairement) quelques pistes explicatives, qui restent à vérifier :

- activités proposées aux retraités à Graulhet ;*
- mesures en faveur des demandeurs d'emploi à Graulhet ou activités non déclarées ;*
- forte proportion de travail à domicile à Gaillac, avec des activités ou des systèmes de livraisons ne nécessitant pas de sortie du domicile. Sur ce point, l'enquête relève que plus des deux tiers des personnes du secteur de Gaillac qui travaillent ou étudient à domicile ne se sont pas déplacées, alors que pour le secteur de Graulhet, cette proportion est de l'ordre de 1 personne sur cinq seulement.*

Des investigations complémentaires pourraient être envisagées, cette divergence d'immobilité (et donc de mobilité) selon les secteurs pouvant influencer sur les mesures à mettre en œuvre dans le cadre du plan de déplacements.

Par ailleurs, on constate que la part d'immobilité est fortement conditionnée par le nombre de véhicules possédés par le ménage. Ainsi, 22 % des personnes des ménages n'ayant pas de voiture ne se sont pas déplacées la veille du jour de l'entretien. Cette proportion tombe respectivement à 14 %, 6 % et 5 % pour les personnes appartenant à des ménages possédant 1, 2 et 3 voitures ou plus. On constate ainsi l'incidence de la motorisation des ménages sur les déplacements des personnes ³.

2 Ce qui n'est pas le cas :

- ◆ Taille moyenne des ménages enquêtés : 2,1 personnes (dont 1,9 âgées de 5 ans ou plus) à Gaillac ; 2,2 personnes à Graulhet (dont 2,1 âgées de 5 ans ou plus) ;
- ◆ Nombre moyen de personnes enquêtées par ménage : 1,20 à Gaillac ; 1,26 à Graulhet.

Ces valeurs diffèrent un peu, mais pas suffisamment pour expliquer les divergences relevées d'immobilité.

3 Là également, toutefois, il serait intéressant de croiser ces valeurs avec l'âge et l'activité des personnes composant les ménages.

3.2.2 - La voiture essentiellement

Pour effectuer leurs déplacements, les résidents de Gaillac Graulhet Agglomération utilisent en grande majorité la voiture. En effet, 72% des déplacements sont réalisés avec une voiture particulière (dont 5 % en covoiturage). Et comme nous pouvons le constater sur le graphique ci-dessous, à part la pratique de la marche qui est le deuxième moyen de locomotion avec 20% d'utilisation, les autres modes sont très peu utilisés (moins de 1,5% d'utilisation) par les résidents de Gaillac Graulhet Agglomération.

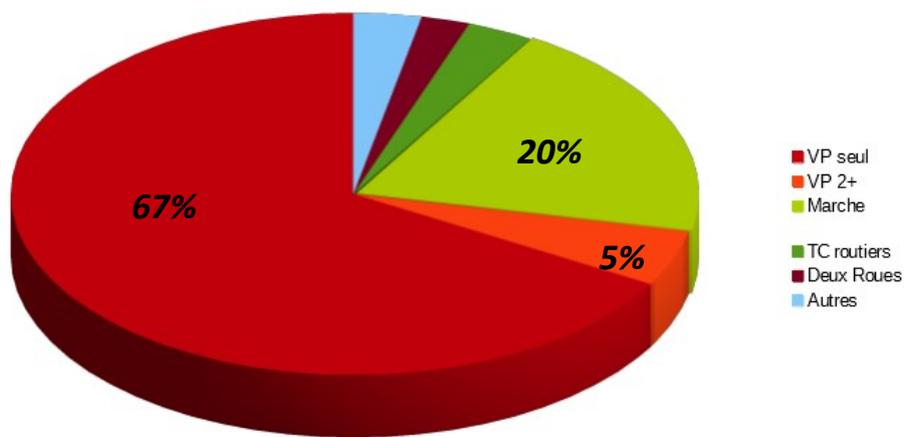
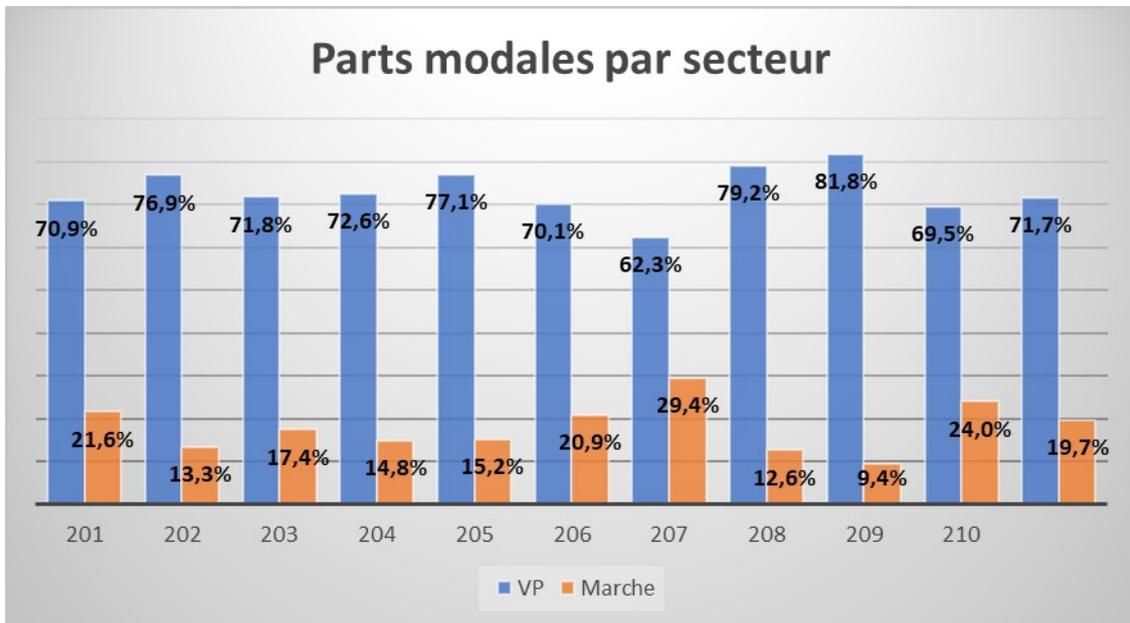


Figure 13: répartition modale des déplacements (ED 2017).

Cette répartition varie selon les différents secteurs de la manière suivante :



Source : ED 2017

Figure 14 : parts modales de la marche et de la voiture par secteur.

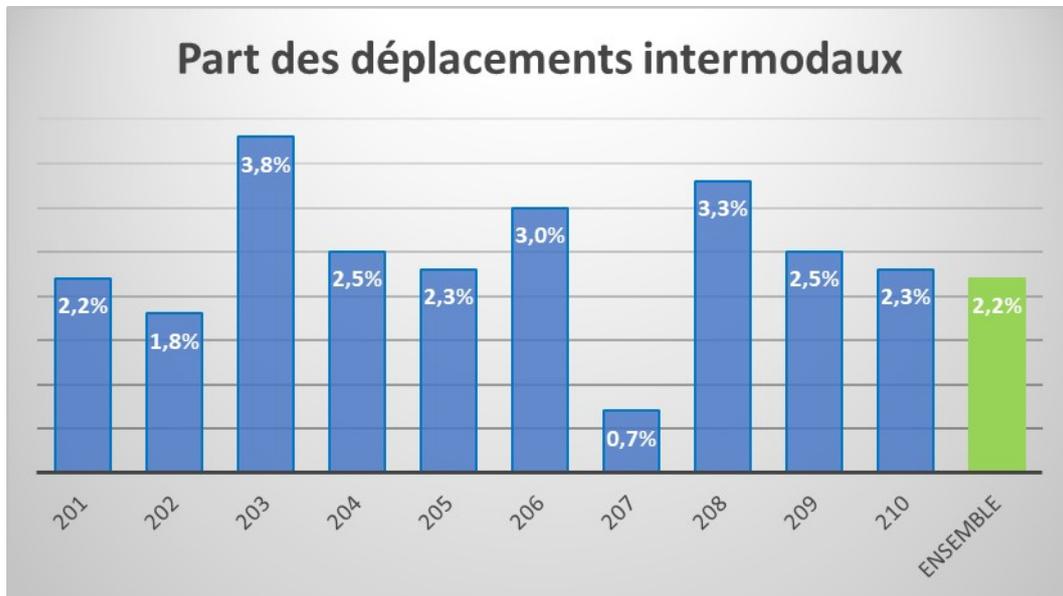
La part de la voiture est logiquement plus faible pour les résidents des secteurs plus urbanisés (Graulhet : 207 - Gaillac : 201 - Lisle : 203 - Rabastens : 210). Par contre, ce sont les secteurs où la marche est le plus utilisée.

A l'inverse, on note une part de la voiture fort importante chez les résidents du secteur 209 (Cadalen, ...), avec, en corollaire, une part modale fort faible pour la marche.

3.2.3 - Peu d'intermodalité

La pratique de l'intermodalité (utilisation successive de plusieurs modes de transports pour effectuer un déplacement) est quasiment inexistante sur le territoire. En effet, les déplacements utilisant l'intermodalité représentent seulement 2,2% de l'ensemble des déplacements. Bien qu'en France la pratique de l'intermodalité représentait près de 6%⁴ en 2010 (source : assises de la mobilité), ce résultat est comparable à celui des milieux ruraux qui présentent une desserte TC plus limitée. Cette part intermodale varie selon les secteurs comme suit :

4 Ce résultat prend en compte les grandes agglomérations possédant un réseau important de TCU, dans lesquelles, 2 déplacements avec TCU avec correspondance sont considérés comme de l'intermodalité et augmentent donc la part intermodale.



Source : ED 2017

Figure 15 : part des déplacements intermodaux par secteur.

On peut remarquer une plus forte intermodalité pour les résidents des secteurs 203 (Lisle-sur-Tarn) et 208 (Briatexte).

Pour le secteur de Lisle-sur-Tarn, il s'agit essentiellement de déplacements en lien avec la Haute-Garonne, qui représentent un peu plus des deux tiers des déplacements intermodaux effectués par les résidents du secteur. 60 % de ces mouvements en lien avec la Haute-Garonne utilisent le train, les 40 % restant se font en voiture (covoiturage).

Pour le secteur 208, il s'agit essentiellement de déplacements en lien avec Gaillac, qui représentent un peu moins des trois-quarts des déplacements intermodaux effectués par les résidents du secteur. La totalité de ces mouvements en lien avec Gaillac utilisent les autocars interurbains.

À l'inverse le secteur 207 (Graulhet) présente une part d'intermodalité très faible. La moitié des déplacements intermodaux des résidents concernent les déplacements scolaires, l'autre moitié se partage entre mouvements en lien avec Toulouse (effectués en voiture – covoiturage) et avec Gaillac (effectués en autocar). Il s'agit toutefois de sous-échantillons de très faible taille, à partir desquels il est délicat de tirer des conclusions péremptoires.

À partir des résultats de l'enquête déplacements, on peut extraire le tableau suivant, qui répartit les déplacements intermodaux effectués par les résidents de chaque secteur, en fonction des territoires avec lesquels ces déplacements sont en lien. Nous rappelons qu'il s'agit de sous-

échantillons de faible taille, ce qui implique que les résultats sont à prendre en ordre de grandeur et non à l'unité près.

Ces nombres cumulent les deux sens de déplacements (depuis le secteur concerné vers le territoire désigné et depuis ce territoire vers le secteur concerné). Dans l'ensemble, les volumes allers et retours sont quantitativement équilibrés.

Secteur de résidence	Nombre de déplacements intermodaux quotidiens					Ensemble
	En lien avec Gaillac	En lien avec le reste de GGA	En lien avec le reste du Tarn	En lien avec la Haute-Garonne	Autres	
201	258		362	200	181	1001
202	40	131		75	40	286
203	87	39	61	398		585
204	82		50	183	141	456
205	141		56	87	46	330
206	255	19	233		20	527
207	63	126		42	42	273
208	393	81	76			550
209	167		341	162	99	769
210		60	109	379	118	666
Ensemble	1486	456	1288	1526	687	5443

Tableau 3 : Nombres de déplacements intermodaux (source ED 2017).

On constate, sans surprise, la prépondérance, pour ces déplacements intermodaux, de trois localisations : les secteurs de Gaillac, l'agglomération de Toulouse (principal point de destination des déplacements intermodaux à destination de la Haute-Garonne) et l'agglomération d'Albi (principal point de destination des déplacements intermodaux à destination du Tarn).

Les déplacements intermodaux internes au secteur de Gaillac utilisent exclusivement la navette (trajets en correspondance urbaine).

Parmi les différentes combinaisons de modes de transports, les combinaisons les plus fréquentes sont les suivantes :

- *Voiture passager – voiture passager, ce qui correspond à une pratique de covoiturage (1181 personnes).*
- *Passager réseau TarnBus – Passager réseau TarnBus (839 personnes).*
- *Passager d'un autre réseau de bus urbain – Passager d'un autre réseau de bus urbain ce qui correspond aux personnes se déplaçant à Toulouse ou Albi par exemple (711 personnes).*



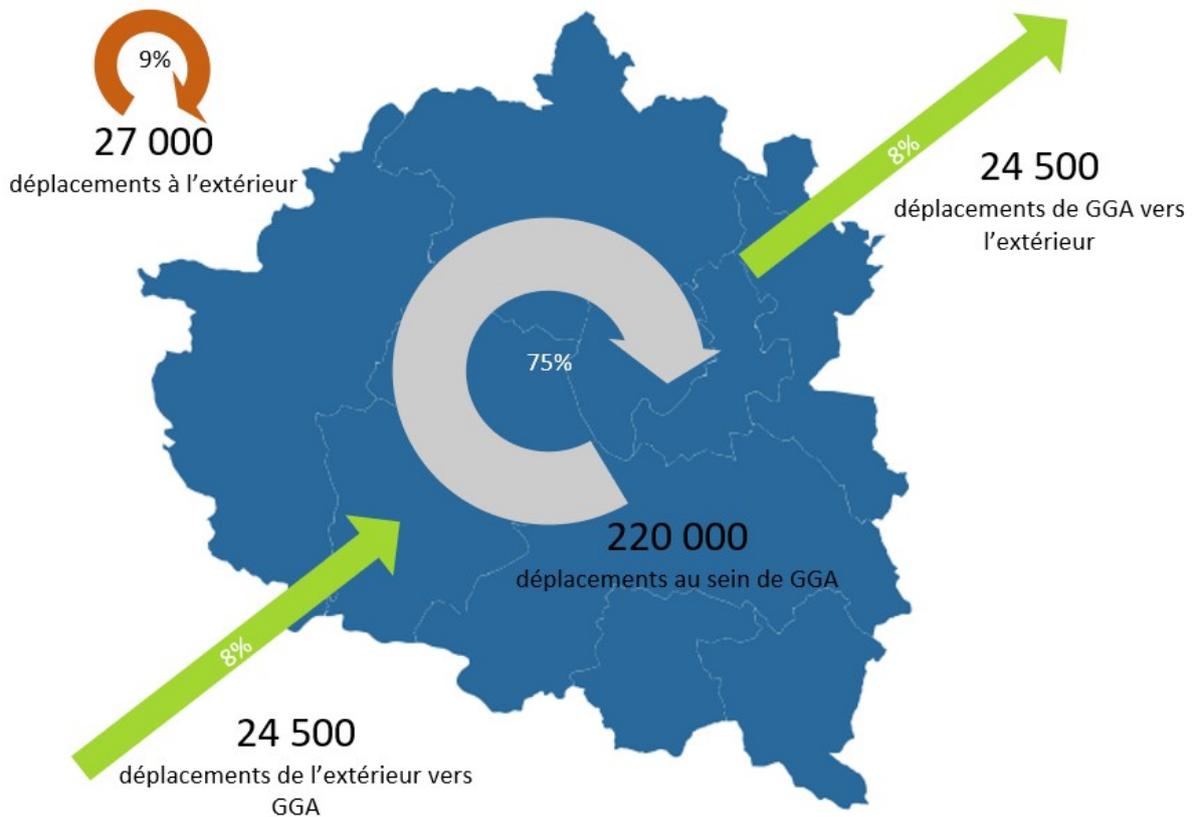
- *Voiture conducteur – voiture conducteur, ce qui correspond à une pratique du covoiturage (444 personnes).*

Ce qu'il faut retenir

- *Les principaux modes de transport sont la voiture (72%) et la marche (20%).*
- *le covoiturage est une pratique répandue, estimée à 7 % des déplacements voiture.*
- *Bien que la pratique de l'intermodalité soit très faible, elle est comparable à celle des milieux ruraux.*

3.2.4 - Des déplacements principalement locaux

Les déplacements de la population de Gaillac Graulhet Agglomération sont en grande majorité des déplacements internes (220 000 déplacements journaliers internes) comme nous pouvons le constater sur le graphique ci-dessous :

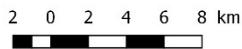


Source : ED 2017

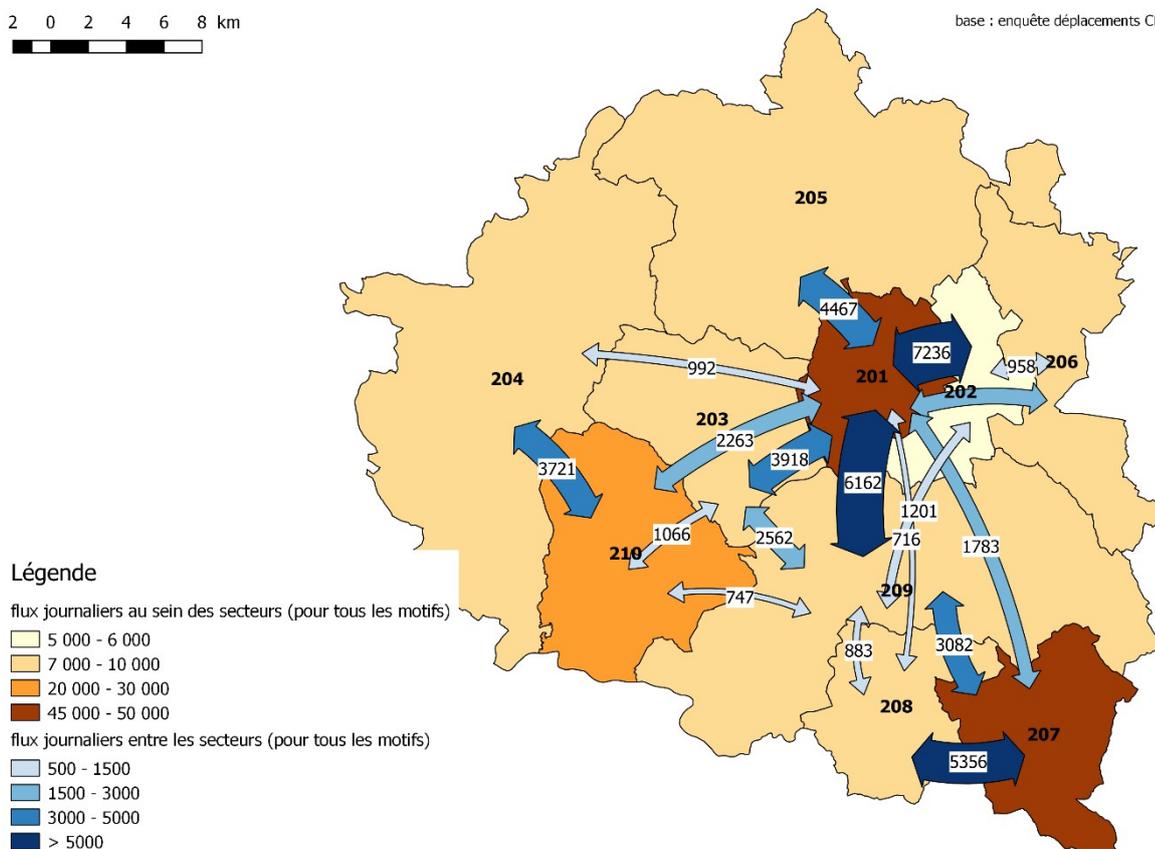
Figure 16 : répartition des destinations des déplacements.

Les déplacements à l'extérieur de la communauté d'agglomération se font en majorité avec Albi (10 000 déplacements par jour en sortie de Gaillac Graulhet Agglomération vers la communauté d'agglomération du Grand Albigeois) et Toulouse (5 500 déplacements par jour en sortie de Gaillac Graulhet Agglomération vers Toulouse et les communes proches). Les valeurs en entrée dans Gaillac Graulhet Agglomération depuis Albi et Toulouse sont similaires à celle en sortie

Si nous nous intéressons aux déplacements internes (représentés par les couleurs de fonds sur la carte suivante), nous pouvons constater que la part la plus importante des déplacements se fait à l'intérieur de chaque secteur.



base : enquête déplacements CEREMA



Source : Insee

Figure 17 : déplacements des résidents à l'intérieur de Gaillac Graulhet Agglomération (seuls les flux supérieurs à 500 sont représentés).

Sans surprise, les secteurs générant le plus de déplacements sont les secteurs 201 (Gaillac) et 207 (Graulhet) qui sont les secteurs les plus peuplés et urbanisés.

Ce qu'il faut retenir

- La majorité des déplacements (75%) se font au sein de Gaillac Graulhet Agglomération, voire au sein de chaque secteur et sont des déplacements courts
- Les principaux pôles générateurs de déplacements sont Gaillac, Graulhet, Rabastens, Toulouse et Albi.

3.2.5 - Une répartition par motif habituelle

Un déplacement se caractérise par un lieu d'origine, un lieu de destination et un motif. Cette qualification, fort utile pour le recueil des déplacements a toutefois, pour leur analyse, l'inconvénient de surdimensionner le motif domicile. En effet, les chaînes de déplacement débutent et se terminent généralement au domicile, le retour au domicile apparaissant alors fort souvent comme motif de destination. Or il ne s'agit pas exactement d'un motif en soi : si une personne revient à son domicile, c'est bien parce qu'elle a dû se déplacer pour une certaine raison, et c'est cette raison qui justifie le retour au domicile.

C'est pourquoi, les analyses de déplacements s'appuient régulièrement sur la classification dite Sésame : un déplacement n'est alors caractérisé que par un seul motif. Ce motif Sésame correspond au motif de destination relevé si ce motif de destination n'est pas le domicile. Dans le cas contraire, le motif Sésame correspond au motif d'origine relevé. La classification Sésame fait ainsi disparaître totalement le motif domicile, mettant mieux en évidence les motifs réels ayant porté les déplacements.

Sur cette base, on constate, globalement sur l'ensemble du territoire, une répartition équilibrée des principaux motifs : travail, achats, loisirs, accompagnements ; chacun d'entre eux représentant environ 20 % de l'ensemble des déplacements, Le dernier quantile se répartit par moitié entre les études et l'ensemble des autres motifs (démarches, soins, ...).

Secteur	Travail	Études, garde d'enfants	Achats	Loisirs	Accompagnement, dépose	Autres motifs
201	15%	9%	25%	22%	21%	9%
202	20%	11%	20%	24%	20%	5%
203	20%	9%	23%	20%	22%	6%
204	17%	10%	21%	24%	19%	8%
205	21%	8%	23%	22%	19%	7%
206	20%	10%	18%	26%	19%	7%
207	18%	8%	21%	24%	14%	14%
208	21%	8%	22%	23%	20%	5%
209	25%	9%	18%	20%	20%	8%
210	19%	8%	20%	25%	21%	7%
Ensemble	19%	9%	22%	23%	19%	8%

Tableau 4. Répartition des déplacements selon le motif Sésame (source ED 2017).

On observe une part nettement moins importante de déplacements pour le motif travail à Gaillac (secteur 201). On retrouve ici les éléments déjà évoqués lors de l'observation de « l'immobilité » des personnes. Il serait intéressant d'approfondir ce point.

Cette sous-représentation du motif travail est compensée par une sur-représentation du motif

achats.

À l'opposé, le motif travail est sur représenté pour les résidents du secteur 209 (Cadalen). Ce secteur, géographiquement situé entre Gaillac (et Lisle-sur-Tarn) et Graulhet est celui où la voiture est le mode le plus utilisé (82 % des trajets s'y font en voiture individuelle). Il s'agit d'un secteur où l'emploi est éloigné et dont la desserte nécessite la possession et l'utilisation d'une voiture.

Dans le secteur de Graulhet (207), la part des déplacements pour le travail est également sous la moyenne. Ce secteur se caractérise toutefois par une forte représentation des déplacements pour autres motifs. Il s'agit notamment de déplacements en quête d'emploi (les deux-tiers des déplacements relevés sur l'ensemble du territoire d'enquête pour recherche d'emploi ont été recueillis dans le secteur 207), Nous notons toutefois qu'une part non négligeable de déplacements ont été déclarés par les enquêtés avec le motif « Autre (donc correspondant à un motif non individualisé dans la liste des motifs présentés) ; ce qui peut signifier que soit des résidents de ce secteur se déplacent pour des motifs atypiques, soit ils ne souhaitent pas préciser dans le détail les raisons de leur mobilité.

On constate également, à Graulhet, une proportion bien moindre de déplacements d'accompagnement. Souvent, ces déplacements correspondent à des déposes/ reprises d'enfants dans les établissements scolaires.

Un focus sur les origines et destinations a été fait sur trois motifs différents : les déplacements domicile-travail, les déplacements domicile-étude et les déplacements non contraints⁵.

Les déplacements domicile-travail

Les flux pour le motif travail représentent environ 20% de tous les déplacements, ce qui est dans l'ordre de grandeur habituel. Ces déplacements sont ceux qui se font de la manière la plus régulière.

À l'aide des données de recensement INSEE, il est possible de déterminer dans quelles communes travaillent les résidents de Gaillac Graulhet Agglomération.

5 Ces déplacements ne sont ni ceux pour le motif étude, ni ceux pour le motif travail. Ils regroupent donc les motifs suivant de déplacement : les courses, les loisirs, la santé, visite à des proches...

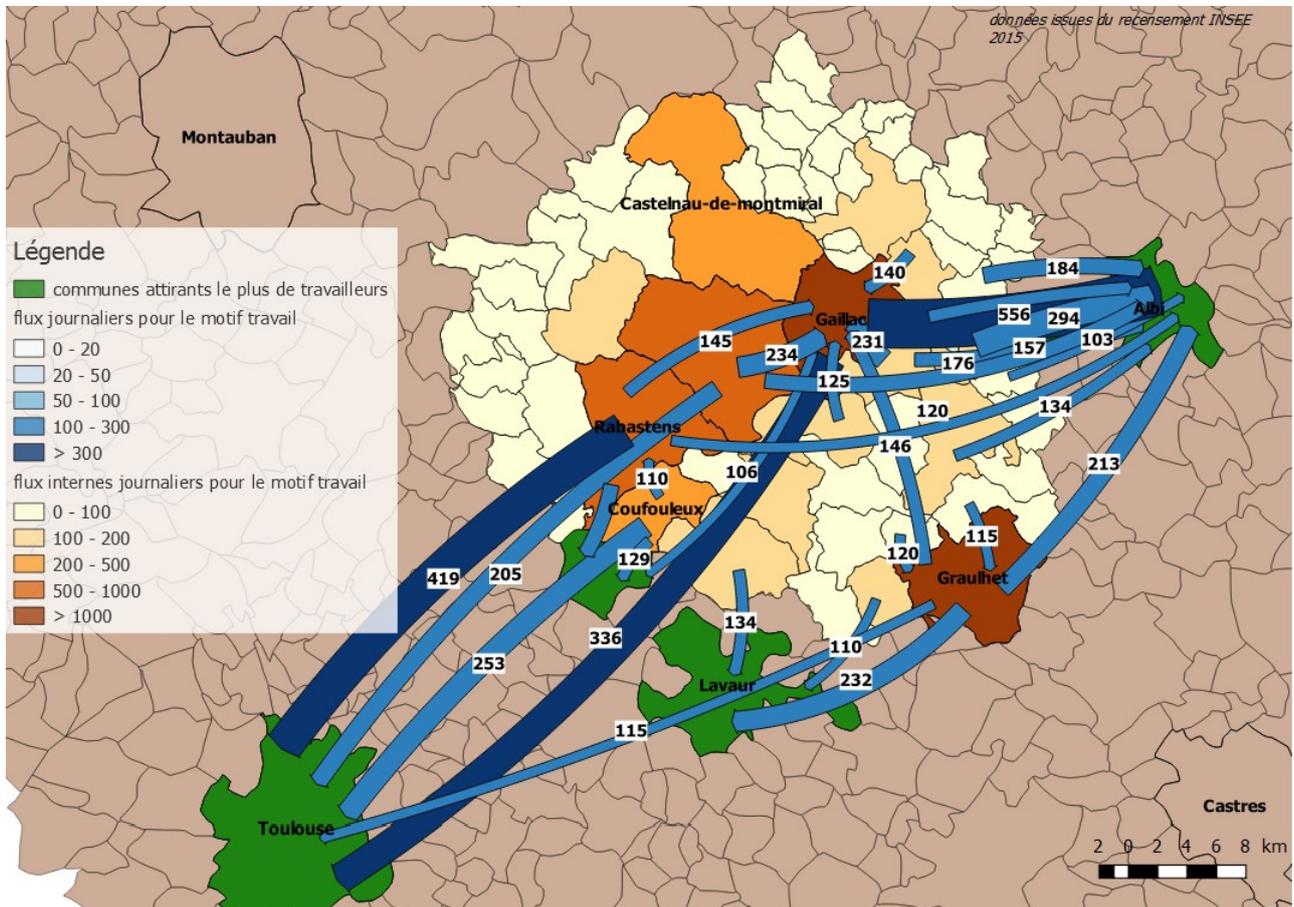


Figure 18 : Les flux domicile-travail supérieurs à 100 mouvements quotidiens.

Comme nous pouvons le constater sur la carte ci-dessus, la plus grande partie des personnes travaille dans sa commune. Gaillac attire un certain nombre de personnes venant des communes alentour. Ensuite, Toulouse et surtout Albi captent de nombreux flux de travailleurs. Les communes du Nord quant à elles ne sont pas à l'origine de déplacements massifs.

Comme les déplacements pour le motif travail représentent une part importante (20%) de l'ensemble des déplacements et sont des déplacements « réguliers » (faits tous les jours aux mêmes heures) sur lesquels il est plus facile d'agir, il est intéressant d'étudier la chaîne de déplacements qui mène du domicile au travail.

Comme le montre le schéma ci-dessus, pour aller travailler, la plupart des personnes ne font qu'un seul déplacement et vont directement sur leur lieu habituel de travail. Cependant, près d'une

personne sur quatre accompagne d'abord quelqu'un avant d'aller travailler, en poursuivant la même chaîne de déplacement. Cet accompagnement est surtout celui des enfants à l'école et dans quelques rares cas, l'accompagnement se fait pour un autre motif (emmener quelqu'un au travail, chez le médecin...). Ces accompagnements avant d'aller travailler sont parfois multiples comme nous pouvons le constater dans le diagramme ci-dessous.

Nous pouvons aussi constater que certaines personnes font leurs courses avant d'aller travailler. Cependant cette part-là est beaucoup moins importante.

En revanche, lorsque nous étudions la chaîne de déplacements pour rentrer du travail, la part des gens qui vont faire les courses en revenant augmente considérablement : on s'arrête bien plus souvent pour faire les courses en revenant du travail qu'en y allant, ce qui apparaît logique. Ces courses se font en majorité dans les magasins de proximité (petits et moyens magasins).

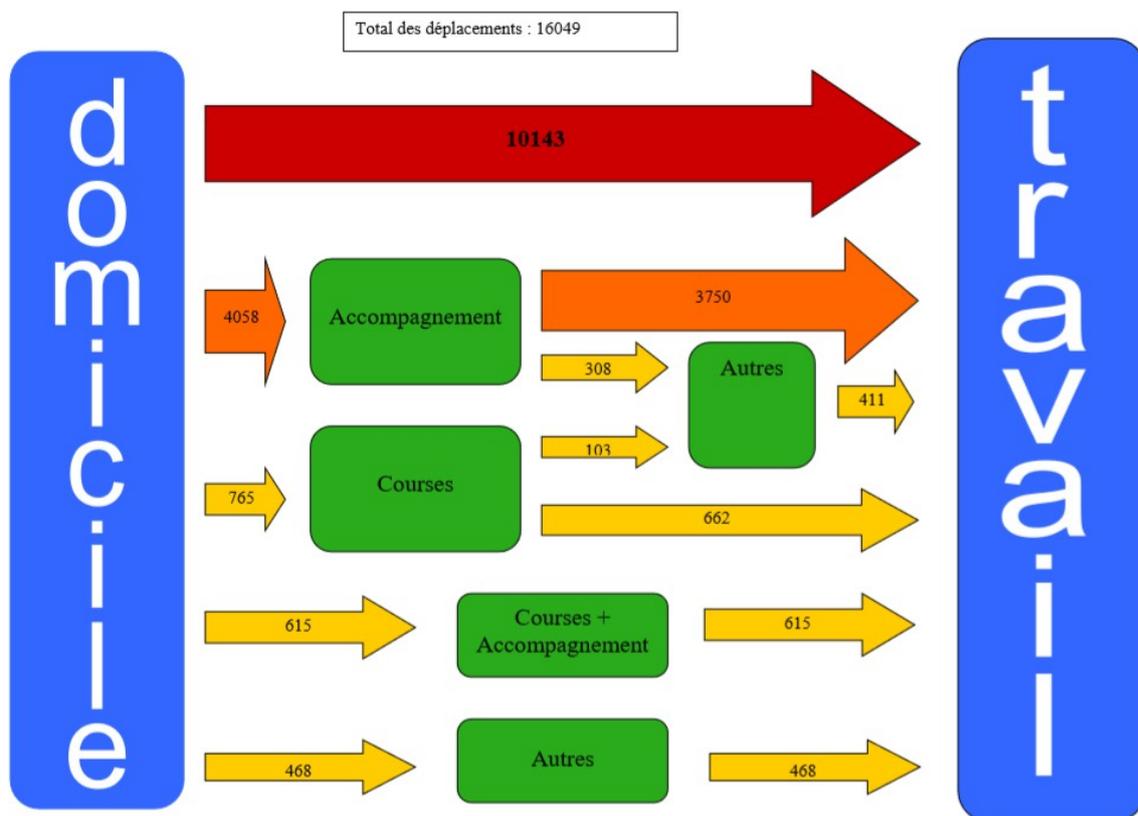


Figure 19: répartition des personnes selon leur premier parcours entre le domicile et le travail (source ED 2017).

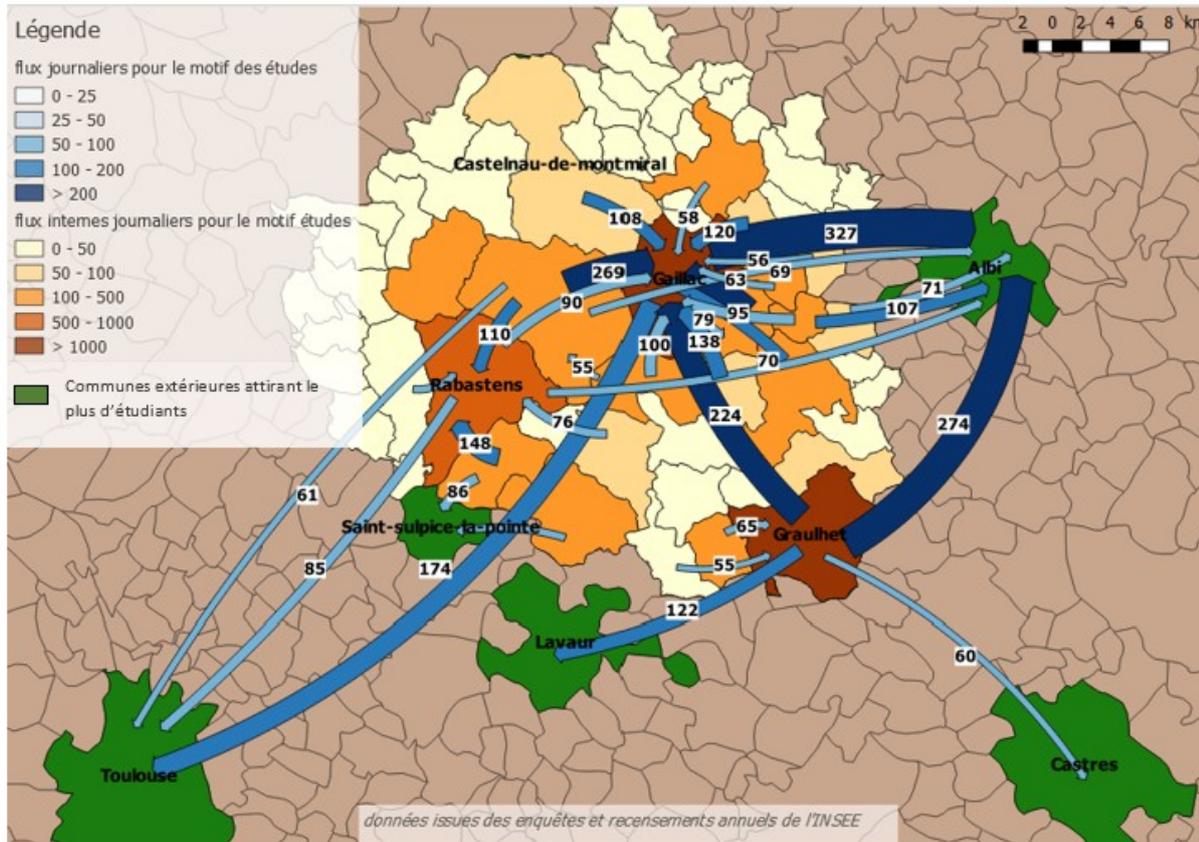
Toutefois le retour au domicile de manière directe est toujours la part la plus importante des habitudes de déplacements. Nous pouvons aussi constater, le soir, un grand nombre de déplacements d'accompagnements. Ce nombre est cependant inférieur à celui du matin, car les horaires de travail de sortie du travail ne correspondent pas toujours avec ceux de sortie des écoles.

Ce qu'il faut retenir

- *La majorité des actifs va directement travailler et rentre directement du travail*
- *La majorité de ceux qui, pour aller travailler, effectuent un chaîne de déplacements, le fait pour accompagner des scolaires.*
- *En rentrant du travail, de nombreuses personnes passent faire les courses avant de retourner au domicile. Ces courses se font plutôt dans des commerces de proximité.*

Déplacements pour études :

Les données INSEE ont aussi permis de déterminer les lieux d'étude des résidents de Gaillac Graulhet Agglomération.



Source : Insee

Figure 20 : Les flux domicile-études supérieurs à 50 mouvements quotidiens.

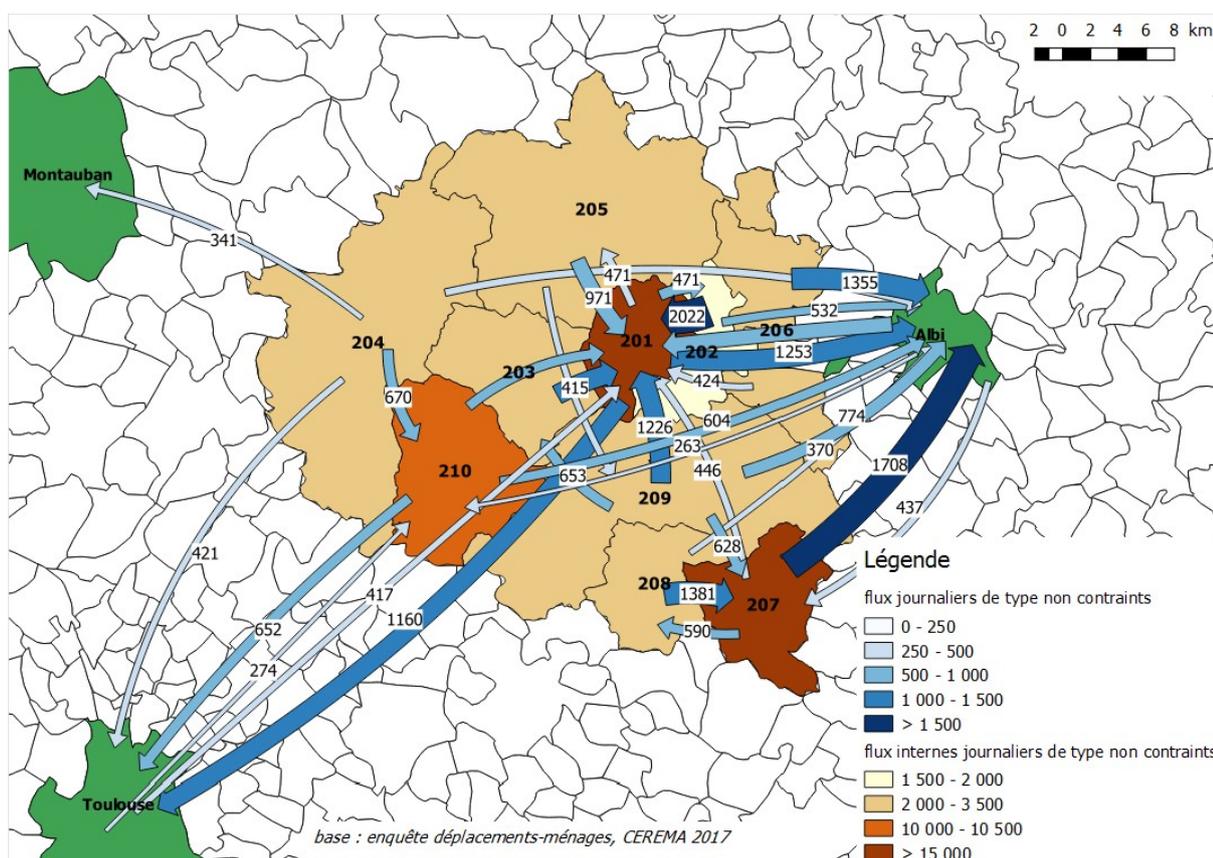
La part la plus importante des flux pour le motif étude se fait encore une fois à l'intérieur de chaque commune (celles-ci présentant des écoles élémentaires). À l'intérieur de l'agglomération, les communes attirant le plus d'étudiants sont Graulhet et Rabastens, qui possèdent un collège, et Gaillac qui possède à la fois un lycée et un collège. À l'extérieur, la ville d'Albi, qui possède un collège et un lycée, capte le plus d'étudiants. Lavaur, Saint-Sulpice, Cordes et Toulouse attirent également quelques collégiens ou étudiants.

Quelques élèves ou étudiants sont, pour raisons pratiques ou pour suivre des filières particulières, scolarisés dans d'autres établissements sis hors du territoire de Gaillac Graulhet Agglomération, parfois lointains. En accord avec la Federteep (convention Région/Federteep), leurs déplacements domicile – lieu d'études peuvent se faire par train.

Le train est également utilisé par un certain nombre de lycéens, résidents de Gaillac Graulhet Agglomération, pour leurs déplacements domicile – études internes au territoire de l’agglomération.

Déplacements non contraints

L’étude des déplacements non contraints est issue des données de l’enquête déplacement.



source : Insee

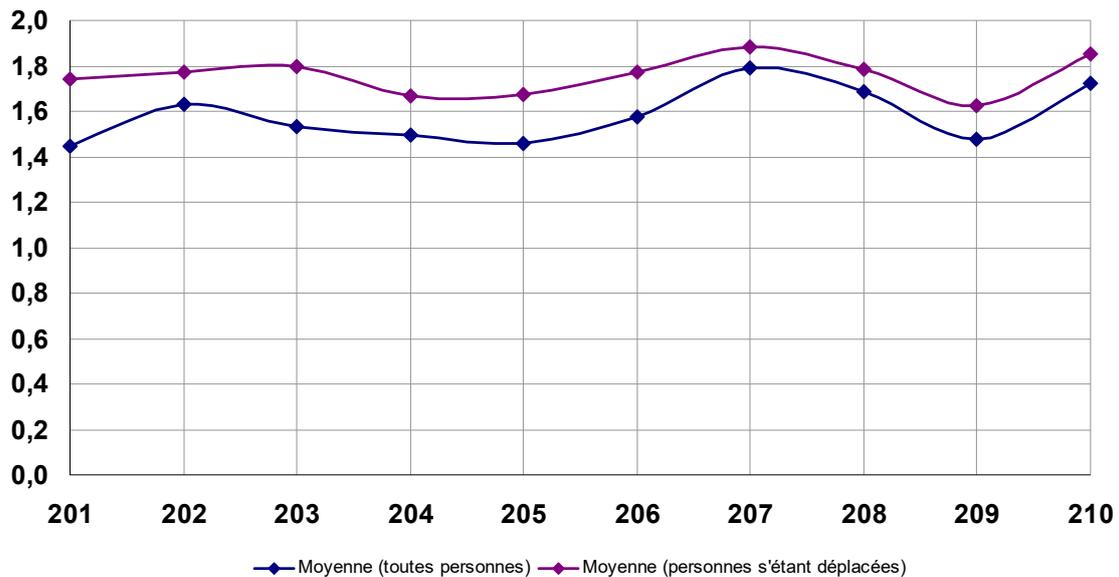
Figure 21 : flux non contraints supérieurs à 250 mouvements quotidiens.

Pour les déplacements non contraints, on observe toujours la même tendance avec des flux plutôt internes. Les pôles majeurs générateurs de déplacements sont encore une fois Albi, Toulouse, Gaillac et Graulhet. On remarque toutefois que Montauban attire un peu plus de flux.

3.2.6 - Les boucles de déplacements

Afin de mieux comprendre le comportement de mobilité de personnes on peut s’intéresser à l’enchaînement des déplacements effectués dans la journée. En étudiant le nombre de sorties du domicile c’est-à-dire le nombre de fois où, durant une journée, chaque personne a quitté son

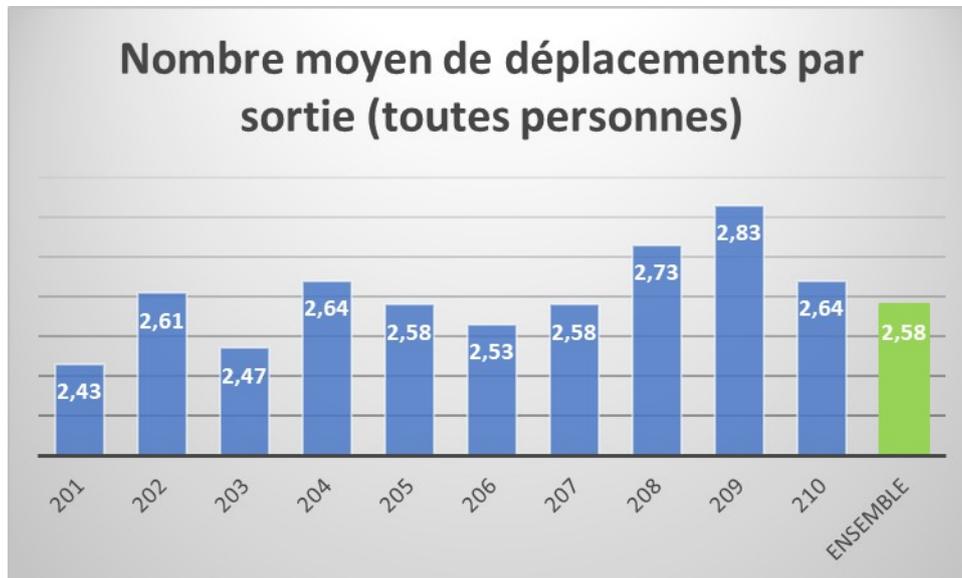
domicile, on peut déterminer si les gens ont plutôt tendance à effectuer des déplacements en chaîne (des déplacements successifs sans retourner au domicile) ou en étoile (un aller-retour au domicile pour chaque motif de déplacement). En ce qui concerne le territoire de l'agglomération, l'enquête déplacement a permis de déterminer que la population sort en moyenne 1,59 fois du domicile par jour. En ne prenant en compte que les sorties de domicile des personnes s'étant déplacées la veille, cette moyenne passe à 1,77 sorties de domiciles par jour. La variation entre les différents secteurs est assez importante :



Source : ED 2017

Figure 22. nombre de sorties du domicile par jour.

Il est également possible de déterminer le nombre moyen de déplacements effectués pour chaque sortie du domicile :



Source : ED 2017

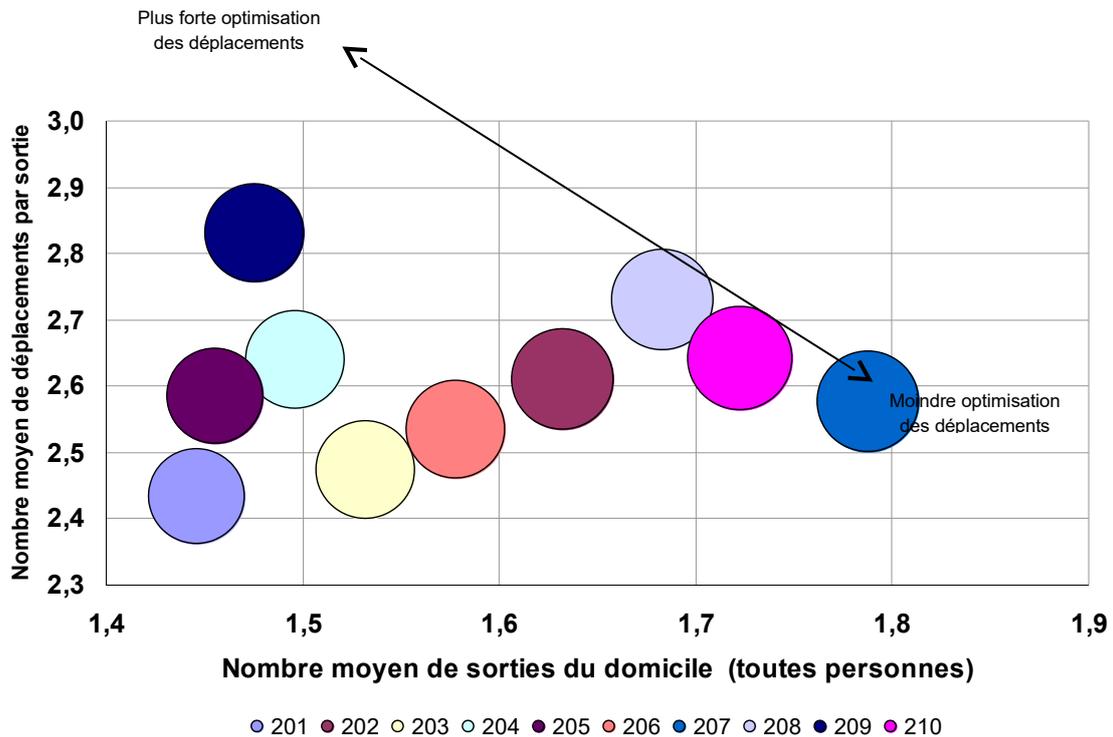
Figure 23 : nombre moyen de déplacements par sortie.

En couplant ces données avec les nombres de sorties de domicile on peut déterminer si les déplacements se font plutôt en chaîne⁶ ou en étoile⁷.

Le graphique suivant présente ces données, par secteur, pour la communauté d'agglomération de Gaillac-Graulhet : le nombre de sortie du domicile figure en abscisse, le nombre de déplacements par sortie figure en ordonnée, Ainsi un point situé en partie inférieure droite du graphique correspond à une faible optimisation de la chaîne de déplacements (nombreuses sorties du domicile avec peu de déplacements par sortie ; à la limite : 1 sortie = 1 déplacement) ; il s'agit d'un comportement de mobilité dit « en étoile ». Un point situé en partie supérieure gauche du graphique correspond à une plus forte optimisation de la chaîne de déplacements (peu de sortie du domicile avec beaucoup de déplacements par sortie) ; il s'agit d'un comportement de mobilité dit « en chaîne continue ».

En moyenne, chaque résident de Gaillac Graulhet Agglomération sort 1,8 fois par jour de son domicile, chaque sortie étant constitué de 2,6 déplacements (donc 2,6 déplacements sont effectués entre le départ du domicile et le retour à ce même domicile). Il s'agit là de valeurs assez courantes.

- 6 Des pratiques de déplacements en chaîne conduisent à un faible nombre de sorties du domicile (au minimum 1 sortie pour les personnes n'effectuant qu'une chaîne de déplacement durant la journée) avec un nombre élevé de déplacements par sortie (au moins 2)
- 7 Des pratiques de déplacements en étoile conduisent à un nombre élevé de sorties du domicile avec un faible nombre de déplacements par sortie .



Source : ED 2017

Figure 24 : relations entre le Nombre de déplacements et le nombre de sorties du domicile.

Ainsi, le secteur de Gaillac (207) est le secteur où la population optimise le moins ses déplacements et fait le plus d'aller-retour au domicile ce qui s'explique en partie par le fait que les déplacements dans le secteur 207 sont plutôt courts et s'effectuent plus à pied que dans les autres secteurs. À l'inverse, le secteur 209 (Giroussens, Cadalen...) optimise grandement ses déplacements ce qui peut être imputé à une plus grande distance à parcourir lors des déplacements et une envie de perdre le moins de temps possible en les effectuant.

3.2.7 - Covoiturage : une pratique en développement

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

Un système intégré d'aires de covoiturage existe ainsi sur le territoire, essentiellement autour de l'autoroute A68 (voir paragraphe 3.4.3).

L'importance du covoiturage auprès des résidents de Gaillac Graulhet Agglomération peut être estimée à partir de l'enquête déplacements. En effet, une des questions portant sur la description des trajets était ainsi libellé : « Etiez-vous en covoiturage ? ». Cette question était posée après application du filtre suivant : « Age >= 18ans et (Mode=22 OU nombre de passagers dans le véhicule > 1). Les trajets ne répondant pas aux conditions du filtre étaient considérés comme ne ressortissant pas du covoiturage.

Cela signifie également que la question s'appliquait :

- à tous les trajets effectués en tant que passager de voiture par une personne majeure (elle ne s'appliquait donc pas aux scolaires conduits par leurs parents sur le chemin de l'école, déplacement qui ressortit plus d'une démarche d'accompagnement que d'une pratique du covoiturage).*
- à tous les trajets effectués en tant que conducteur de véhicule (également pour les personnes majeures, donc pas les moins de 18 ans en conduite accompagnée) dès lors qu'il y avait un passager.*

Les trajets en moto et en fourgonnette étaient donc concernés par cette deuxième partie du filtre. En pratique, toutefois, seuls des trajets en tant que conducteur de voiture ont obtenu une réponse affirmative, aucun des trajets effectués en moto ou en fourgonnette n'ayant été déclaré en covoiturage.

L'exploitation brute des données recueillies fait apparaître 16 000 trajets quotidiens en covoiturage sur un ensemble de 220 000 trajets effectués en voiture (en tant que conducteur ou passager), soit une proportion de 7,3 %.

La part du covoiturage apparaît ainsi assez importante au regard d'autres territoires. Il n'existe pas de relevé exhaustif de covoiturage à l'échelle de la France, mais le covoiturage est généralement estimé, en moyenne, hors agglomération, à une part de l'ordre de 3% des déplacements. En agglomération, bien sur, la pratique du covoiturage est plus élevée : à Toulouse ou à Paris, elle est estimée être de l'ordre de 8 à 10%).

Si on détaille les trajets selon leur nature (internes, échange, transit/externes), on observe les ordres de grandeur suivants pour le covoiturage :

- trajets internes à Gaillac Graulhet Agglomération : 5,5 %*
- trajets en échange avec Gaillac Graulhet Agglomération : 8,0 %*
Les seuls échanges avec la Haute-Garonne (essentiellement l'agglomération de Toulouse) apparaissent plus importants : on observe notamment quelques valeurs supérieures à 15% depuis certains secteurs de Gaillac Graulhet Agglomération ⁸.

⁸ En descendant dans le détail des zones géographiques, nous traitons toutefois des sous-échantillons de taille réduite, il faut alors être prudent dans l'analyse des données.

- *trajets en transit ou externes : 21,1 %*

Cette valeur n'a pas vraiment de sens en soi. Elle vient plutôt, à notre avis compléter celle de l'échange et s'applique probablement, en grande partie, à des chaînes de déplacements où les résidents de Gaillac Graulhet Agglomération vont chercher des personnes covoiturées sur des aires implantées hors du territoire (Saint-Sulpice, par exemple).



Figure 25 : covoiturage (parcs relais le long de l'A68 et zones d'emploi).

En excluant les flux de transit et en intégrant une potentielle différence d'interprétation entre covoiturage et accompagnement, nous proposons d'afficher une part de covoiturage de 5 %, . Ce chiffre est à prendre avec précaution.

3.2.8 - Les pratiques habituelles d'usage

En plus de relever tous les déplacements effectués la veille du jour de l'entretien, l'enquête s'est également intéressée aux pratiques générales de mobilité des personnes. Il leur était ainsi demandé de déclarer leurs habitudes d'usage de divers modes (voiture [conducteur ou passager], autocar, vélo, deux-roues motorisées, voiture en covoiturage) selon 5 modalités d'usage dégressif :

- *Tous les jours ou presque ;*

- Deux déplacements par semaine au minimum ;
- Deux déplacements par mois au minimum ;
- Exceptionnellement ;
- Jamais.

La répartition des personnes est la suivante :

	Voiture	Autocar	Vélo	Deux roues motorisées	Covoiturage
Tous les jours ou presque	68,5%	5,5%	5,8%	1,1%	1,4%
Deux déplacements par semaine au minimum	24,2%	2,8%	13,7%	1,8%	1,5%
Deux déplacements par mois au minimum	2,9%	2,3%	8,9%	1,4%	2,8%
Exceptionnellement	3,0%	10,5%	23,9%	2,3%	6,7%
Jamais	1,4%	78,8%	47,8%	93,4%	52,3%
Indice d'usage du mode	1,45	4,54	3,94	4,85	3,01

Source : ED 2017

Tableau 5 : répartition des personnes selon leur fréquence d'utilisation des modes de déplacement.

Cette répartition permet de déduire un indice moyen d'utilisation, qui représente la force d'usage des divers modes de transports depuis 1 (usage quotidien du mode) à 5 (aucun usage du mode). Cet indice est mentionné en dernière ligne du tableau précédent et est représenté sur le graphique suivant :

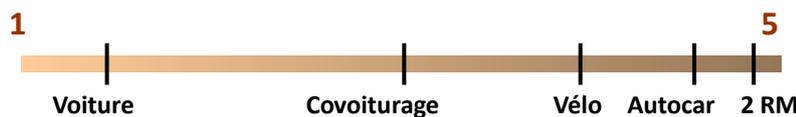


Figure 26. indice d'usage des différents modes

Cet indice d'usage est arbitrairement calculé en moyennant la « valeur » de la réponse aux questions portant sur les habitudes d'usage des modes (1 = tous les jours ou presque, 2 = deux déplacements par semaine au minimum, 3 = deux déplacements par semaine au minimum, 4= exceptionnellement, 5 = jamais). Ainsi un indice égal à 1 ne peut être obtenu que si toutes les personnes enquêtées ont répondu qu'elles utilisaient tous les jours le mode concerné. De même, un indice égal à 5 ne peut être obtenu que si toutes les personnes enquêtées ont répondu qu'elles n'utilisaient jamais le mode concerné. La valeur de l'indice va donc s'établir entre 1 et 5, indiquant ainsi le niveau d'utilisation du mode concerné ; plus la valeur est faible, plus les personnes ont déclaré utiliser régulièrement le mode. Du fait de sa méthodologie de construction, cet indice n'a qu'une valeur indicative, et ne présente pas de caractère scientifique.

3.3 - Un territoire résidentiel en développement

3.3.1 - L'influence de 3 aires urbaines

Comme cela a été indiqué précédemment, le territoire connaît un développement induit notamment par l'autoroute A68 mise en service en 1992 et par la proximité des 3 aires urbaines : Toulouse, Montauban et Albi.

3.3.2 - Habitat : une situation de tension importante

Ces dernières années, environ 330 logements sont construits chaque année sur le territoire. Les prix immobiliers croissants rendent l'accession à la propriété de plus en plus difficile pour nombre de ménages. Les logements locatifs privés restent peu nombreux et offrent des loyers souvent comparables à ceux pratiqués sur l'agglomération Toulousaine. Les logements locatifs sociaux sont concentrés sur les deux communes de Graulhet et Gaillac. On observe une insuffisance de l'offre locative publique pour répondre aux besoins de la population (4,2 % du total des résidences principales, 65% des propriétaires occupants et plus de 85% des locataires pourraient bénéficier d'un logement social).

Au cours des dernières années, le territoire de l'agglomération a connu une forte urbanisation. Entre 2012 et 2016, près de 1600 nouveaux logements ont été construits sur le territoire. Ceux-ci se répartissent comme suit sur les communes :

3.3.3 - Ce développement induit un taux d'équipement voiture élevé

Un nombre élevé de voitures

L'enquête déplacements confirme que les ménages de Gaillac Graulhet Agglomération possèdent un nombre assez élevé de véhicules particuliers. En effet, sur les communes de l'aire d'enquête, on constate la répartition de véhicules suivante :

Secteur	Nombre de voitures possédées par le ménage						Nombre total de voitures par secteur
	0	1	2	3	4	5	
201	574	3287	2642	245	77		9616
202	72	512	978	154	13		2980
203	114	846	809	126	8	29	3020
204	145	635	941	385	104		4088
205	27	708	890	171	11		3047
206	56	604	1219	251	33		3928
207	613	2475	1948	418			7624
208	48	513	1000	141			2934
209	124	1037	1586	376	24		5433
210	182	1254	1595	451	29		5915
Ensemble	1957	11871	13608	2718	299	29	48584

Source : ED 2017

Tableau 6. répartition des ménages selon le nombre de voitures possédées

Ces valeurs sont du même ordre de grandeur que celles des données de recensement INSEE. Toutefois, l'enquête déplacements prend aussi en compte les véhicules professionnels que les ménages ne possèdent pas mais auxquels ils ont accès. Nous estimerons donc pour la suite du diagnostic que les résidents de l'agglomération disposent de 47 500 véhicules (y compris véhicules sans permis, camping-cars, utilitaires). Le taux de motorisation est ainsi de l'ordre de 159 véhicules pour 100 ménages, ce qui représente environ 690 véhicules pour 1 000 personnes ce qui est supérieur à la moyenne nationale qui était de 600 véhicules pour 1000 personnes en 2010.

Ce parc de véhicules est composé à 73% de motorisation gazole ce qui est supérieur à la part nationale qui s'élève à 61,6 % en 2017 (source : INSEE). Un quart des véhicules fonctionne au sans-plomb et les motorisations électriques, hybride et au gaz restent encore marginales.

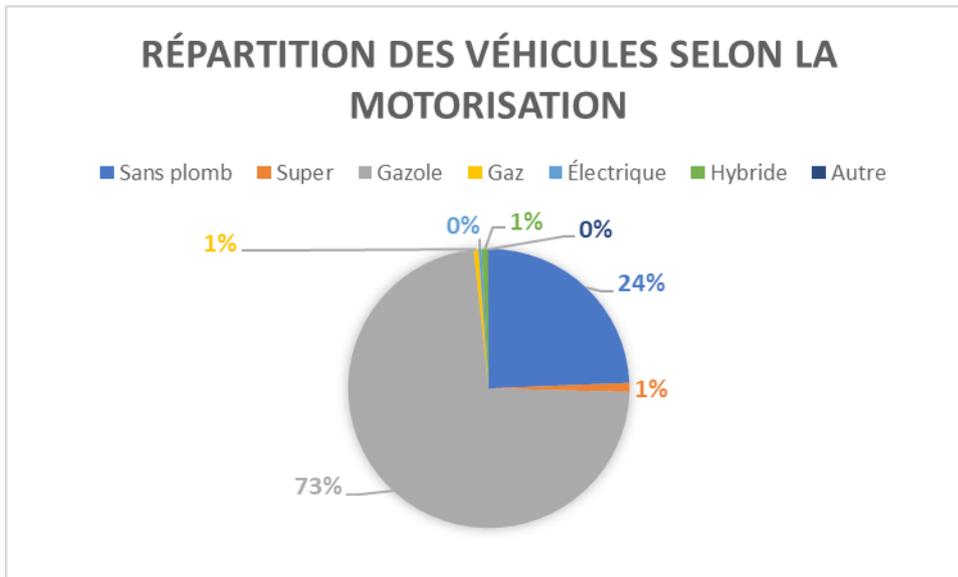


Figure 28: répartition des véhicules selon la motorisation.

Le parc apparaît plutôt ancien. La moyenne d'âge est de l'ordre de 10,6 ans⁹ ce qui est supérieur à la moyenne nationale française qui est de 8,5 ans. L'âge des véhicules se répartit comme suit :

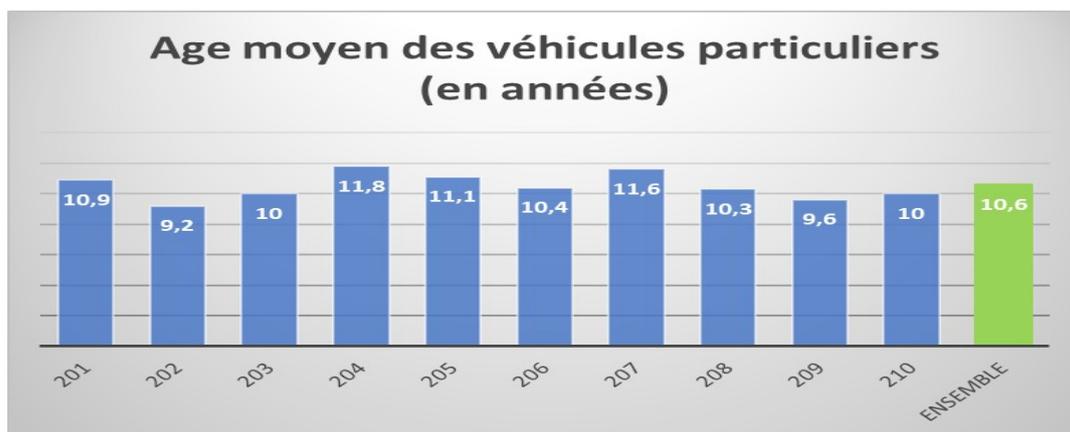


Figure 29 : âge moyen des véhicules particuliers.

9 On peut toutefois constater un nombre non négligeable (14%) de non-réponses à la question portant sur l'âge du véhicule. Il s'agit là d'une situation « classique » lors des enquêtes déplacements, l'année exacte de première mise en service des véhicules étant de plus en plus méconnue de leurs propriétaires (les véhicules sont de plus en plus souvent de 2ème, voire 3ème, main).

Sans surprise, la majorité des ménages possède 1 ou 2 voitures. Bien évidemment, le nombre de voitures possédées dépend de la taille des ménages, mais il n’y a pas proportionnalité.

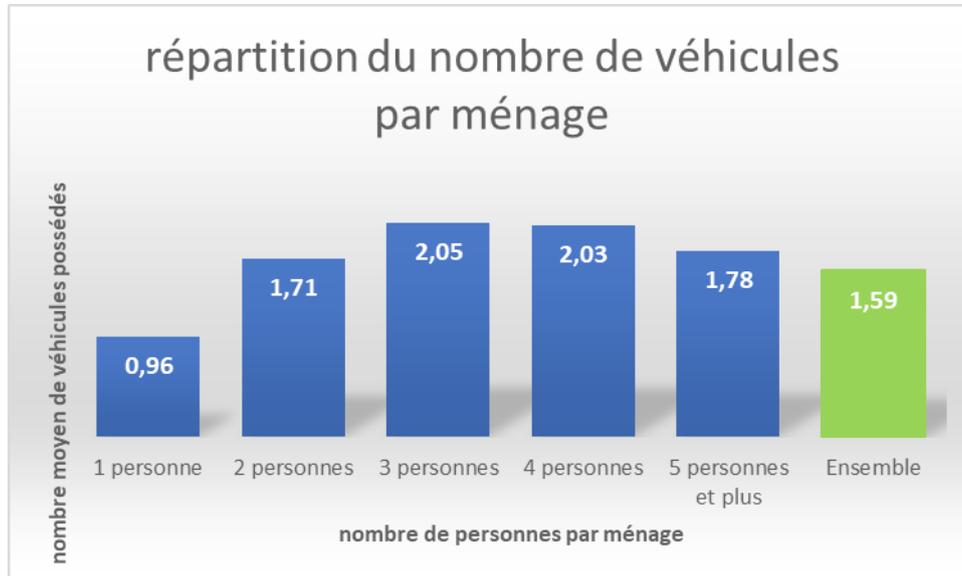


Figure 30 : répartition du nombre de véhicule par ménage.

Ce sont les ménages de 3 ou 4 personnes qui ont, en moyenne, le plus grand nombre de voitures (un peu plus de 2 véhicules par ménage). Le nombre moyen de voitures possédées chute ensuite : les ménages de grande taille disposent souvent de revenus plus faibles. Il s’agit, là aussi, d’une situation relativement classique.

Des voitures fortement utilisées

On observe la situation habituelle de découplage possession/usage. Un jour ordinaire de semaine, les ménages qui ne possèdent qu’une voiture sont 74% à l’utiliser. Ceux qui en possèdent deux ne sont plus que 64% à utiliser l’ensemble de leur parc. Cette proportion tombe à 26% pour les ménages disposant de 3 voitures. Par contre, elle remonte à 40% pour les ménages disposant de 4 voitures, ce qui laisserait penser à un (quasi-)réel besoin de cette quatrième voiture ¹⁰.

On note également que, chez les ménages possédant 3 voitures ou plus, au moins une de ces voitures est utilisée quotidiennement.

¹⁰ Attention toutefois à la taille statistique du sous-échantillon concernée, qui peut induire, s’il est trop faible, une marge d’incertitude importante. C’est, par exemple, le cas, pour les ménages possédant 5 voitures ou le sous-échantillon concerné est de trop faible taille (1 ménage) pour pouvoir tirer des conclusions.

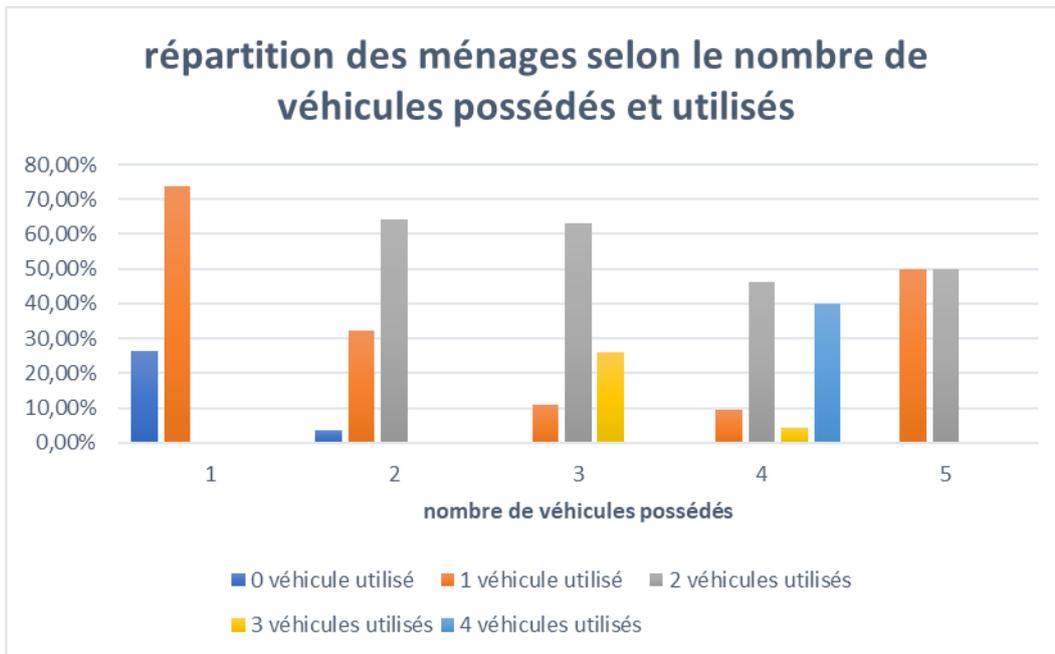
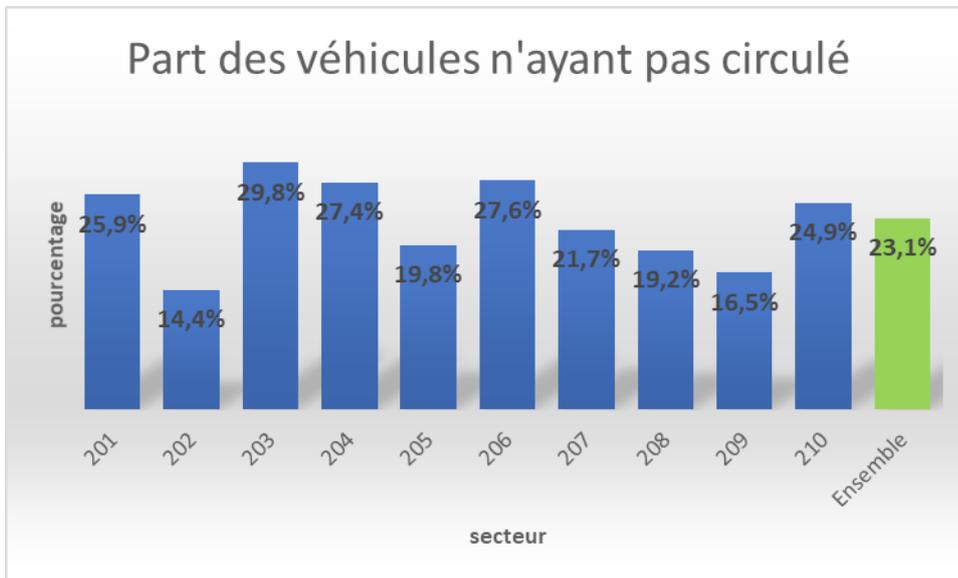


Figure 31 : répartition des ménages selon le nombre de véhicules possédés et utilisés.

Sur l'ensemble du territoire, on constate que 23 % des véhicules à disposition des ménages n'ont pas circulé la veille de l'entretien ¹¹. Il s'agit là, encore, d'une quasi-constante : cette proportion se relève, à l'identique, dans de nombreux autres territoires, quel qu'en soit le degré d'urbanisation (par exemple Toulouse, ou la Rochelle).

11 Attention toutefois : une voiture qui ne circule pas un jour donné circulera un autre jour (en semaine, en périodes de congés, ...). sur l'ensemble de l'année, tous les véhicules, ou presque, circulent au moins une fois. Simplement, un jour ordinaire de semaine, le quart des véhicules ne circule pas.

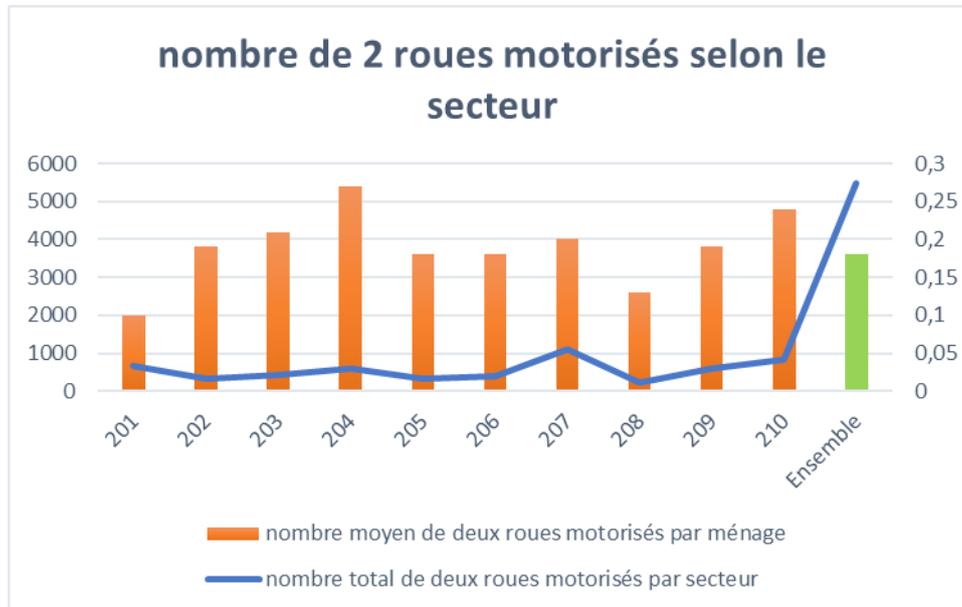


Source : ED 2017

Figure 32 : part des véhicules n'ayant pas circulé la veille de l'entretien.

Les deux et trois roues motorisés : un ménage sur huit en possède

Sur le territoire, la possession des deux et trois roues motorisés est beaucoup plus faible (environ 5 500 véhicules sur le territoire). Ainsi, 13% des ménages (soit 1 sur 8) possède au moins un deux roues motorisées ce qui est plus élevé que dans les grandes agglomérations (en 2016, en île de France 8% des ménages possède au moins un deux roues motorisées (source :DRIEA). On compte 0,18 deux roues motorisées par ménage.



Source : ED 2017

Figure 33 : nombre de 2 roues motorisées.

3.3.4 - Une répartition disparate des équipements

Le territoire de Gaillac Graulhet Agglomération présente de nombreux équipements culturels et sportifs qui sont à l'origine de déplacements importants et qui constituent des points d'appui au développement et à la structuration d'une offre variée. On observe une assez forte disparité dans la répartition et l'accessibilité de ces équipements.

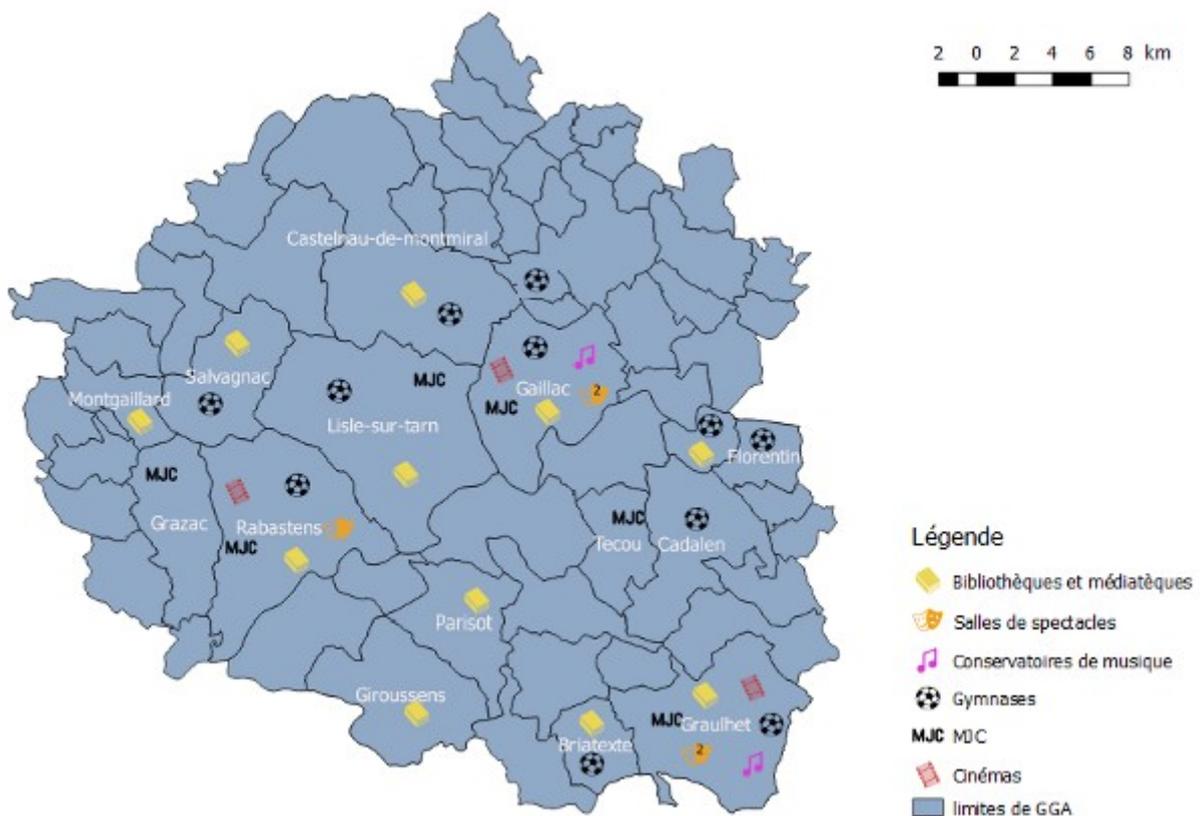


Figure 34: répartition des équipements culturels et sportifs sur le territoire.

Gaillac, Graulhet et Rabastens concentrent la majorité des équipements du territoire. Le Nord du territoire (anciennement communauté de commune de Vère-Grésigne – Pays Salvagnacois) est quant à lui moins équipé.

3.3.5 - Les activités économiques

Le territoire de Gaillac Graulhet Agglomération constitue un territoire dynamique. En effet, celui-ci est le troisième pôle économique du département du Tarn, et dispose de 17 zones d'activités réparties le long des axes structurants du territoire (A68, D999,...) :

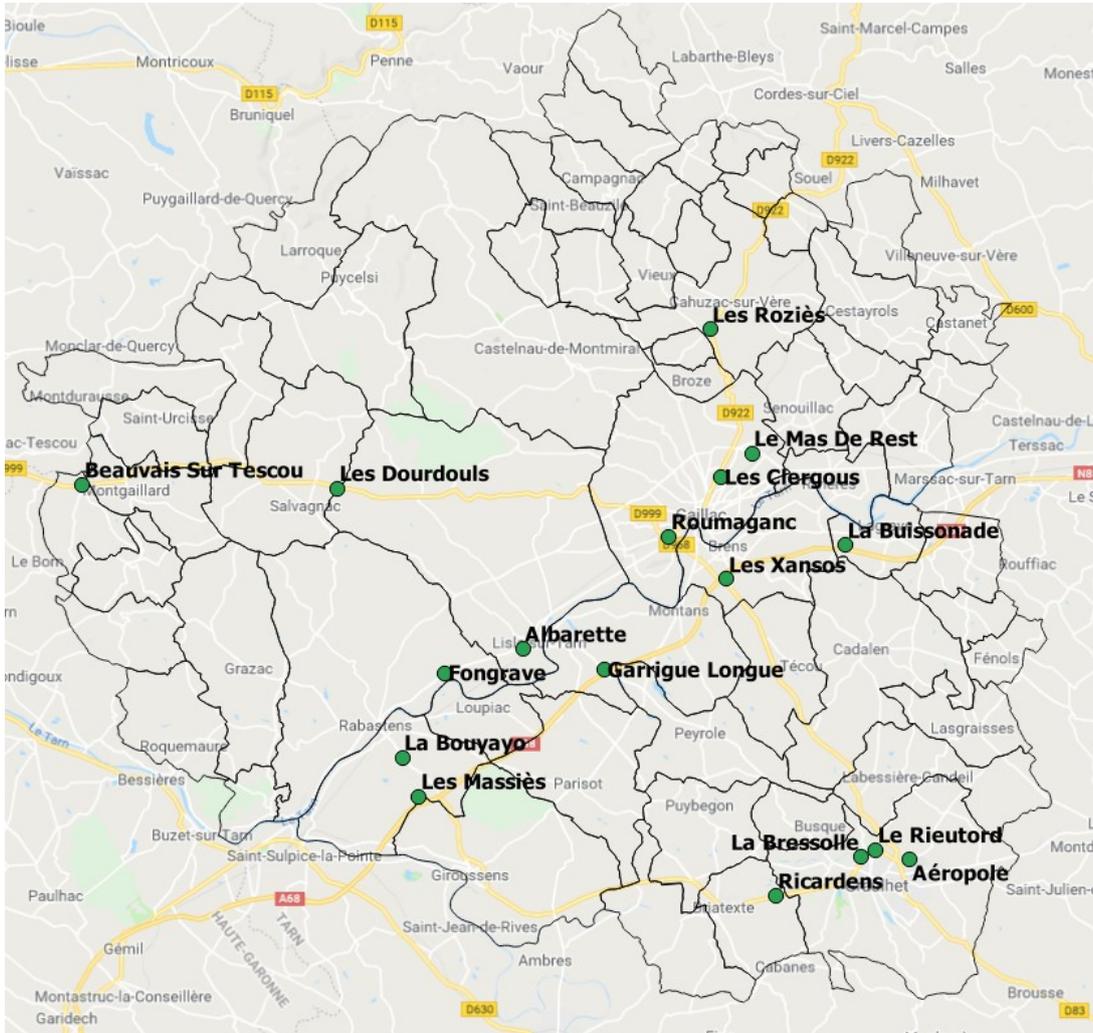


Figure 35 : répartition des zones d'activité sur le territoire.

Globalement, le territoire présente 12 650 établissements :

0 salarié	1 ou 2 salariés	3 à 5 salariés	6 à 9 salariés	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 99 salariés	100 à 199 salariés	200 à 249 salariés	250 à 499 salariés	Unités non employeuses
10039	1134	527	241	179	90	35	12	1	4	389

Source : Sirene

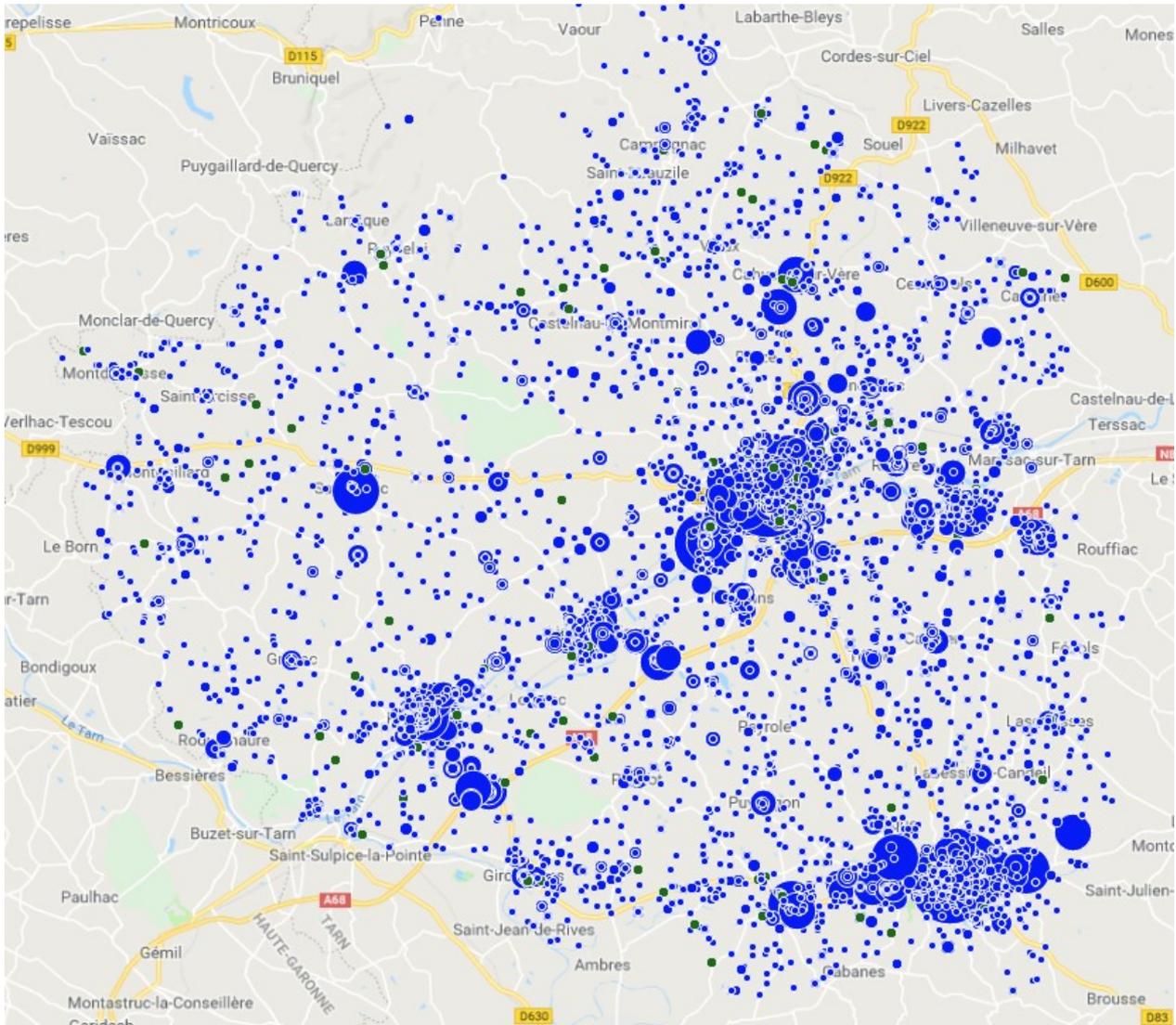
Tableau 7 : répartition des établissements selon l'effectif.

Le territoire compte notamment 17 entreprises de plus de 100 salariés (dont 4 de plus de 250 salariés) qui sont à l'origine de nombreux déplacements. Globalement, le territoire présente 12650 établissements :

0 salarié	1 ou 2 salariés	3 à 5 salariés	6 à 9 salariés	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 à 99 salariés	100 à 199 salariés	200 à 249 salariés	250 à 499 salariés	Unités non employeuses
10039	1134	527	241	179	90	35	12	1	4	389

Source : Sirene

Tableau 8 : répartition des établissements selon l'effectif.



Source : Sirene

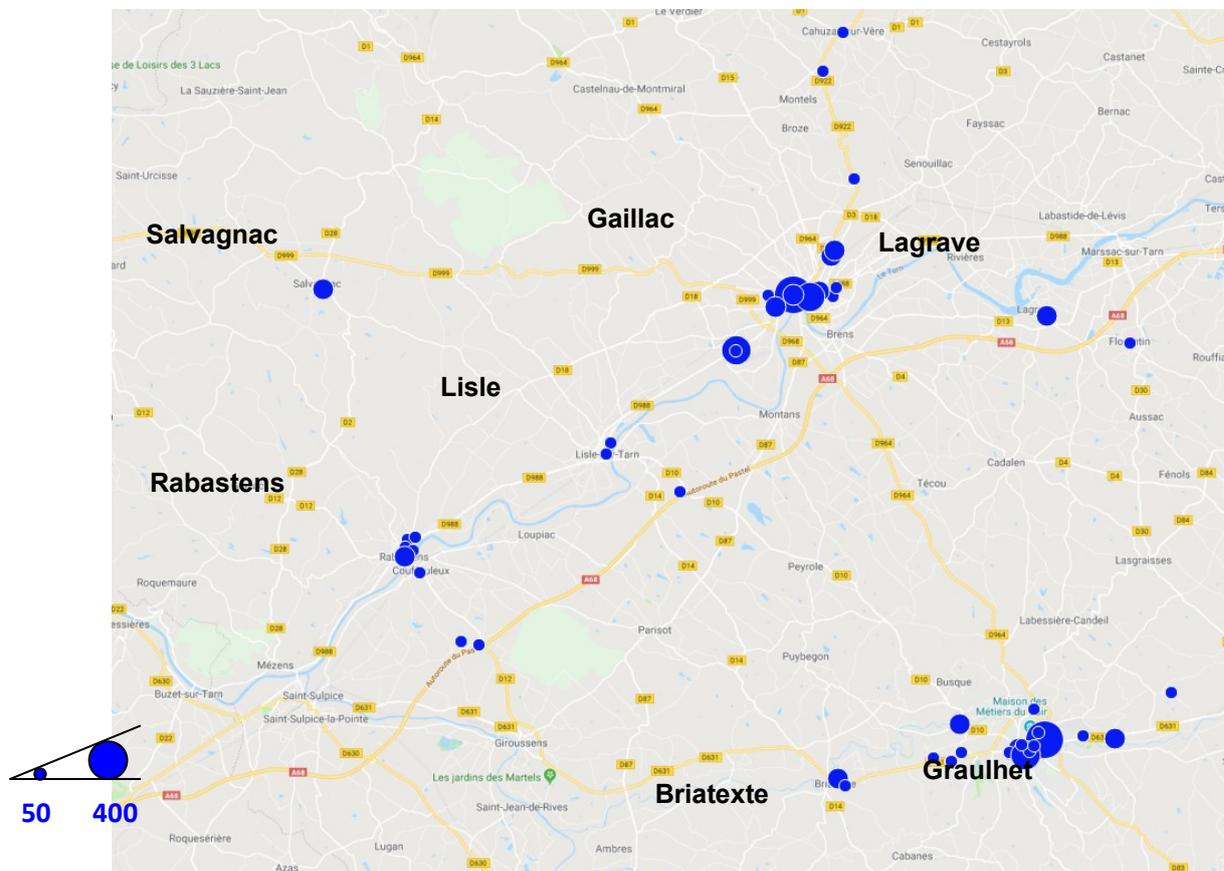
Figure 36 : localisation des établissements.

La carte précédente montre l'implantation des établissements sur le territoire de la communauté d'agglomération. Chaque établissement y est représenté par un cercle bleu, dont l'importance dépend de l'effectif employé. On peut observer plusieurs zones d'accumulation, dont le positionnement s'accorde logiquement avec la localisation des secteurs les plus peuplés :

- vallée du Tarn avec, d'Ouest en Est, 4 pôles encore disjoints : Rabastens/Couffoueux, Lisle-sur-Tarn, Gaillac/Brens, Rivière/Lagrave ;
- vallée du Dadou, avec le pôle Briatexte/Gaillac.

Quelques grands établissements « isolés » apparaissent également, vers Salvagnac et Cahuzac-sur-Vère.

La carte suivante représente le positionnement des établissements accueillant 50 salariés et plus.



Source : Sirene

Figure 37 : localisation des établissements de 50 employés et plus.

3.3.6 - Un attrait touristique important

Le territoire de l'agglomération jouit aussi d'un dynamisme touristique important. En effet, de nombreux sites classés, sur et à proximité du territoire, attirent les touristes tout au long de l'année. Parmi ceux-ci on peut notamment mentionner la présence de trois sites classés au patrimoine de l'Unesco : la cité épiscopale d'Albi, la voûte Vauban / rigole de la montagne noire et l'église Notre-Dame du Bourg à Rabastens (cette dernière se situant sur le territoire de la communauté d'agglomération). Le Tarn compte aussi quatre villages possédant le label « les plus beaux villages de France » : Lautrec, Monestiés, Castelnau-de-Montmiral et Puycelsi (ces deux derniers étant sur le territoire de la communauté d'agglomération). Le bourg de Cordes sur Ciel, à proximité immédiate de Gaillac Graulhet agglomération, présente également une attractivité touristique débordant sur le territoire de l'agglomération, traversée par plusieurs des voies d'accès à Cordes-sur-Ciel.

Plusieurs communes bénéficient également du label « Sites Patrimoniaux Remarquables » (Castelnau-de-Montmiral, Puycelsi, Gaillac ; hors Gaillac Graulhet Agglomération : Cordes et Bruniquel). Albi est classée « Patrimoine mondial de l’humanité » par l’UNESCO. Elle est labellisée « Grand Site d’Occitanie » ainsi que « Cordes et les cités médiévales » (Bruniquel, Penne, Puycelsi, Castelnau-de-Montmiral).

De plus, l’étude des clientèles touristiques, menée en 2013 par le département du Tarn, montre une connaissance des potentialités touristiques de l’aire d’étude. Un nombre important des lieux cités par les touristes interrogés se situe, en effet, sur le territoire de la communauté d’agglomération de Gaillac-Graulhet : communes de Gaillac, de Lisle-sur-Tarn, de Castelnau-de-Montmiral, de Rabastens, de Giroussens, forêt de la Grésigne, forêt de Sivens, vignoble de Gaillac, caves de Rabastens, caves de Tecou. Par contre, Puycelsi n’est pas cité.

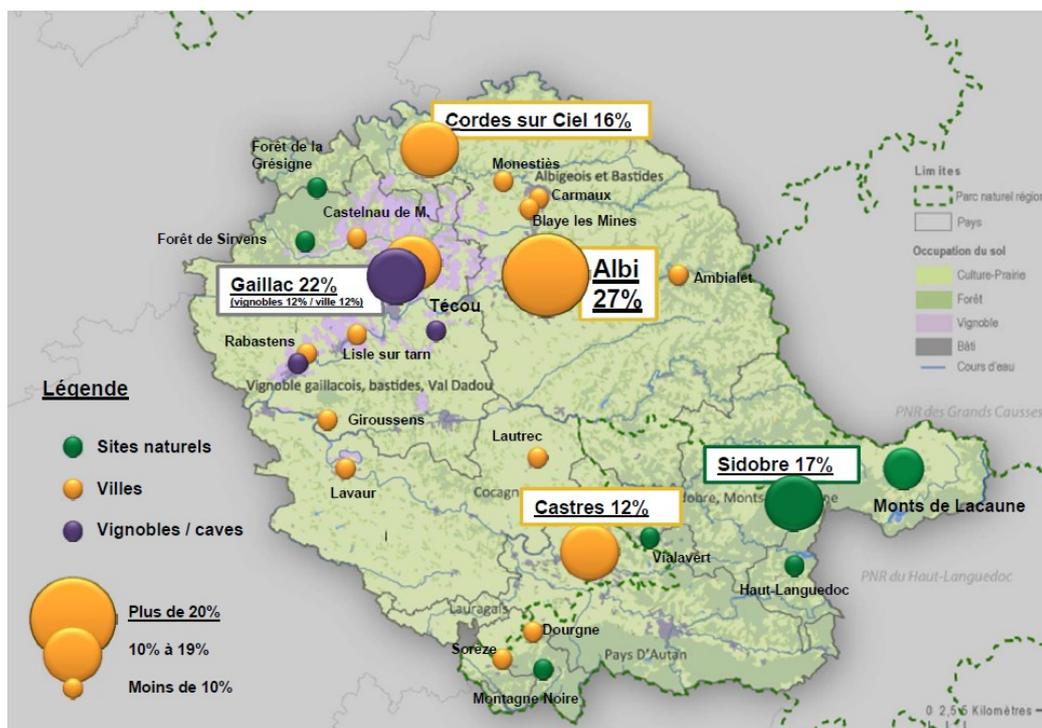


Figure 38 : carte des sites touristiques les plus souvent cités dans le Tarn.

Ces lieux touristiques sont à l'origine des fréquentations suivantes :

A titre informatif, les 5 sites les plus fréquentés du département, sis hors de Gaillac Graulhet Agglomération, ont été mentionnés en tête de tableau à titre de comparaison.

Commune	Site	Nature	Fréquentatio n 2017	Fréquentatio n 2016	Fréquentatio n 2015
Albi	Cathédrale Ste-Cécile	Site patrimonial	nd	925078	nd
Albi	Espace nautique Atlantis	Site et activité de loisirs	279763	281730	278469
Castres	Archipel piscine	Site et activité de loisirs	217157	220901	149302
Albi	Musée Toulouse-Lautrec	Musée	165933	163854	169859
Le Garric	Parc de loisirs Cap Découverte	Site et activité de loisirs	66015	68763	74690
Giroussens	Jardin des Martels	Site et activité de loisirs	64629	57638	52370
Castelnaud-de-Montmiral	Base de loisirs Vère-Grésigne	Site et activité de loisirs	13308	15458	14483
Técou	Cave vinicole	Site et activité de loisirs	11715	13271	15100
Montans	Archéosite	Musée	10022	10454	10047
Giroussens	Maison de la céramique contemporaine	Musée	7390	7387	7074
Lisle-sur-Tarn	Musée Raymond Lafage	Musée	7050	6716	5300
Rabastens	Musée du pays Rabastinois	Musée	6679	4731	4460
Senouillac	Château de Mauriac	Site patrimonial	6567	6591	6802
Gaillac	Musée Philadelphie Thomas	Musée	4792	4724	6875
Gaillac	Musée des beaux-arts	Musée	4764	4876	5922
Andillac	Château-musée du Caylac	Musée	3499	4211	3133
Gaillac	Musée de l'abbaye	Musée	2271	2404	1991
Graulhet	Maison des métiers du cuir	Musée	nc	2133	1524
Salvagnac	Conservatoire de l'outillage du pays des bastides	Musée	285	218	382
Rabastens	Observatoire d'astronomie de St-Caprais	Site et activité de loisirs	nc	nc	111
Gaillac	Train miniature Gaillacois	Site et activité de loisirs	nc	nc	nc
Lisle-sur-Tarn	Musée Art du chocolat	Musée	nc	nc	nc

source : CDT du Tarn

Tableau 9 : fréquentation des sites touristiques

3.4 - Une bonne accessibilité routière

3.4.1 - Des axes de communication soumis à des coupures et accidentogènes

Le territoire possède de nombreux aménagements propices à l'utilisation de la voiture. Comme montré sur la carte ci-dessous, le territoire de la communauté d'agglomération possède un réseau routier développé en étoile autour de Gaillac.



Figure 39 : réseau viaire principal (source ViaMichelin).

Parmi les grands axes routiers du territoire, nous pouvons notamment noter :

- L'autoroute A68 qui relie Toulouse à Albi (liaison Toulouse - Lyon et Toulouse - Clermont-Ferrand par le Massif Central).
- La D988 (ex RN88) reliant Toulouse à Albi (liaison Toulouse - Lyon par le Massif Central).
- La D999 faisant la liaison Montauban - Castres - Albi.
- La D631 entre Montauban, St-Sulpice et Graulhet.

- *La D964 connectant Caussade (A20), Gaillac et Graulhet*

Nous pouvons également mentionner, au sud du territoire, la future autoroute Toulouse-Castres, dont l'influence sur Gaillac Graulhet Agglomération sera à suivre après sa mise en service.

Outres ces axes principaux, le territoire est traversé de multiples voies secondaires peu larges, souvent sinueuses et en crête, reliant les bourgs.

Retour des entretiens

« Ces axes de communication semblent engendrer un trafic assez élevé qui est à l'origine de bouchons sur l'A68. Le trafic de poids lourds apparaît notamment être problématique dans la mesure où il est assez important et emprunte parfois des petites routes qui ne sont pas dimensionnées pour accueillir ce type de passage. »

Depuis l'extérieur, le territoire bénéficie globalement d'une bonne accessibilité (routière, ferrée), du fait de son positionnement géographique stratégique, de son maillage par des axes de communication et de sa bonne armature urbaine (pôles urbains et bourgs relais).

... mais soumis à des coupures...

Les principales coupures pour les communications sont occasionnées par

- *L'A68 : l'effet de coupure est réduit du fait de la multiplicité des diffuseurs (4 sur le territoire d'étude : Rabastens, Lisle-sur-Tarn, Gaillac, Lagrave ; auxquels peuvent s'ajouter les 2 diffuseurs de St-Sulpice, immédiatement au Sud-Ouest) et des ouvrages de franchissement : une quinzaine sur le territoire.*
- *Les voies ferrées de Albi à Toulouse et de Brive à Toulouse : l'effet de coupure est réduit du fait de la multiplicité des passages à niveau et des ouvrages de franchissement.*
- *Le Tarn : l'effet de coupure est plus important : seuls 7 ponts existent*
 - ◆ *St-Sulpice (D988) : en limite du territoire ;*
 - ◆ *Rabastens / Couffouleux (D12) ;*
 - ◆ *Lisle-sur-Tarn (D14) ;*
 - ◆ *Gaillac Sud-Ouest (D968) ;*
 - ◆ *Gaillac Centre (D87) ;*
 - ◆ *Brens / Gaillac Nord-Est (D964) ;*
 - ◆ *Barrage de Rivières (D200).*

- *Le Dadou : il ne constitue pas une barrière aux communications. Les principaux axes qui le franchissent sont la D631 à Briatexte et Graulhet (centre-ville) ainsi que la D631A et la voirie urbaine à Graulhet.*
- *L'orographie du territoire : fort vallonné, avec également un effet de falaise à Giroussens.*

De part et d'autre du territoire, signalons également les coupures occasionnées au nord par l'Aveyron (gorges) et au Sud par l'Agout.

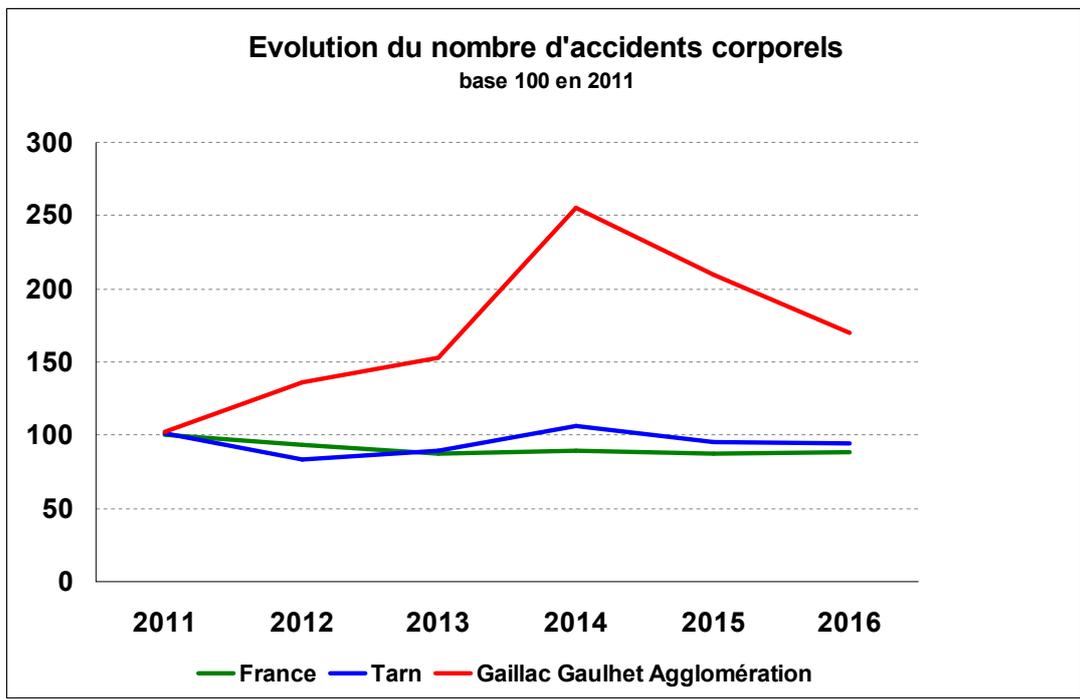
... engendrant une accidentologie élevée

L'utilisation du réseau routier génère une accidentologie élevée sur le territoire de Gaillac Graulhet Agglomération. Comme on peut le constater avec les données tirées des fichiers Baac, cette accidentologie a eu tendance à augmenter entre 2011 et 2014. Elle s'est réduite depuis 2015, tout en restant relativement élevée. Depuis 2011, le nombre d'accidents corporels de la circulation routière a évolué comme suit :

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Ensemble
France	66974	62250	58397	59854	58654	59432	365561
Tarn	141	116	125	148	133	132	795
Cté d'agglo	18	24	27	45	37	30	181

Source : ONISR

Tableau 10 : évolution de l'accidentologie routière.



Source : ONISR

Figure 40 : évolution du nombre d'accidents corporels.

En nombre de victimes, l'évolution est la suivante, pour le territoire de la Communauté d'agglomération :

Période	Accidents	Véhicules impliqués	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
2011	18	32	6	13	3
2012	24	35	6	24	9
2013	27	44	5	20	15
2014	45	75	8	42	26
2015	37	55	9	36	18
2016	30	50	7	25	16

Source : ONISR

Tableau 11 : évolution de l'accidentologie routière.

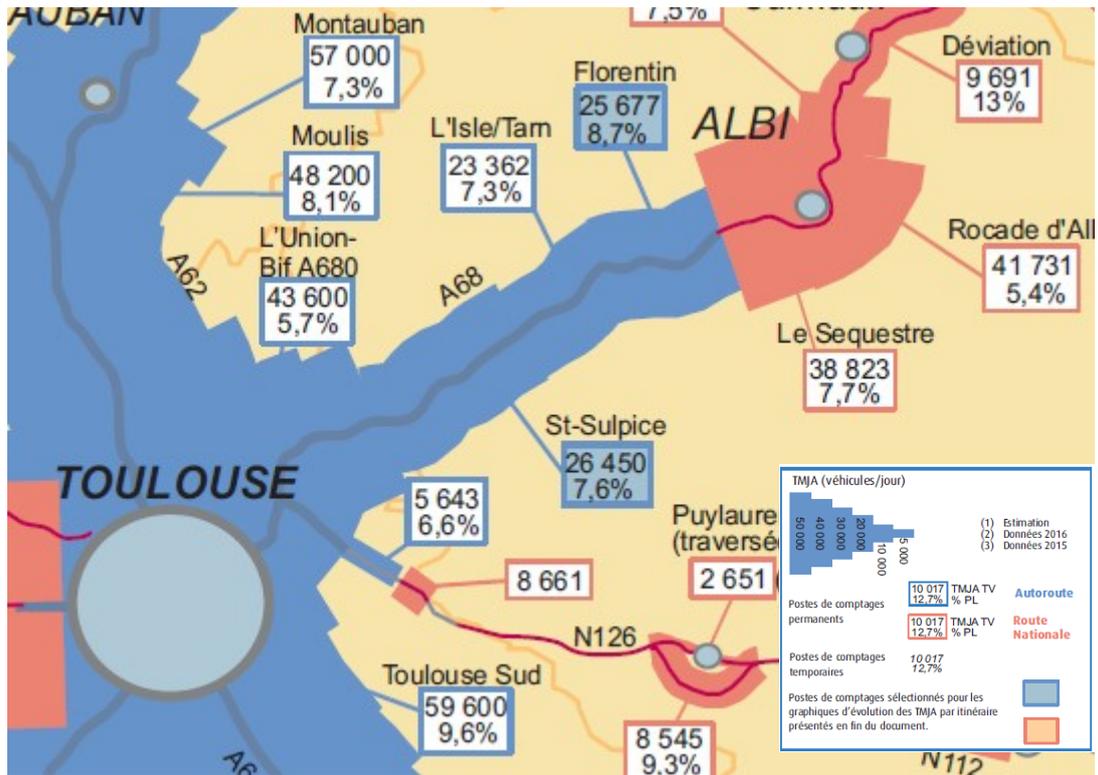
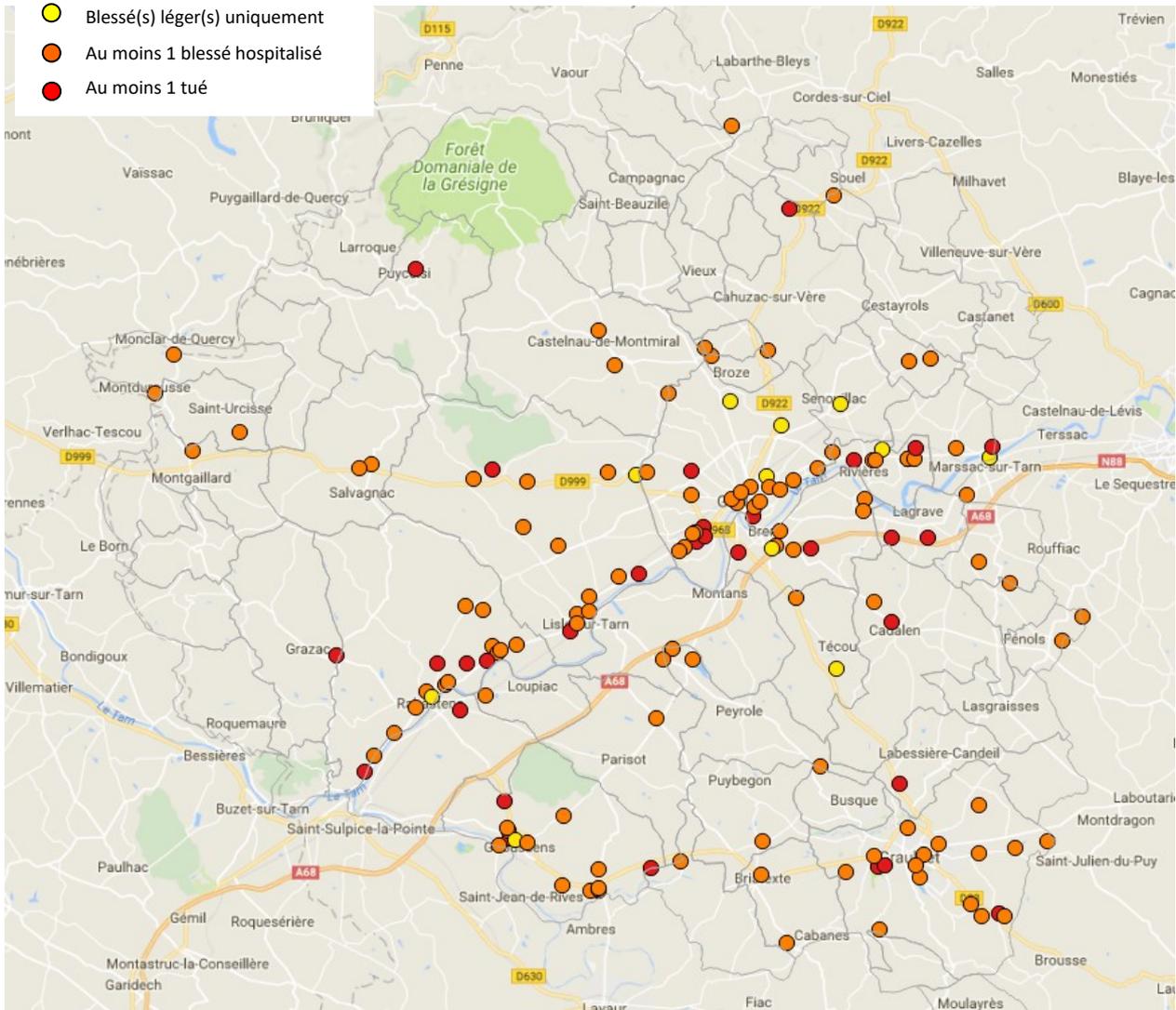


Illustration 2: Trafic routier réseau national 2017

37 communes (sur 63) sont concernées par des accidents corporels. Les accidents se répartissent de la manière suivante sur le territoire :



Source : ONISR

Figure 41 : répartition des accidents sur le territoire de Gaillac Graulhet Agglomération sur la période 2011-2015.

On peut donc constater que de nombreux accidents ont lieu en ville (Gaillac, Graulhet, Rabastens, ...). De plus certains axes comme la route D631 (reliant Graulhet à l'autoroute) apparaissent assez accidentogènes.

3.4.2 - Une offre de stationnement structurée

Couplé à ce réseau routier, la présence de nombreuses places de stationnement sur le territoire rend l'usage de la voiture aisé. Parallèlement, de nombreuses communes de l'agglomération (Lisle-sur-Tarn, Gaillac, Graulhet, Rabastens...) mettent en place des politiques de stationnement permettant de hiérarchiser les zones de stationnement et de créer des zones bleues. La commune de Gaillac, par exemple, annonce 2 283 places gratuites dont 570 en zone bleue avec le disque de stationnement. Elle a pris le 23 février 2017 un arrêté municipal entérinant le passage de la durée de stationnement en zone bleue de 1 h 30 à 2 heures.



Figure 42: Pratiques de stationnement à Gaillac

3.4.3 - Une offre de covoiturage organisée

En plus de ces places de stationnement urbain, le territoire présente des aires de covoiturage aménagées qui totalisent près de 220 places :

- Brens/Gaillac (environ 110 places)
- Rabastens/Coufouleux (environ 50 places)
- Montans/Lisle-sur-Tarn (environ 35 places)
- Montgaillard/Salvagnac (environ 20 places déterminées à l'œil)
- Cahuzac-sur-Vère (10 places environ)

Certaines de ces aires sont particulièrement utilisées, au point même qu'il arrive fréquemment qu'elles soient pleines. C'est notamment le cas de l'aire de Gaillac-Brens, qui est, à ce jour, saturée et sujette à des problèmes de stationnement sauvage. Les aires de Rabastens et de Montans/Lisle sur Tarn sont un peu moins utilisées. Ceci est en partie dû au fait que les cars régionaux ne la desservent pas, ne pouvant faire demi-tour et donc s'y arrêter).

De nouvelles aires de covoiturage sont également en cours de réalisation ou d'étude :

- Rabastens, sur la RD 988, à la sortie du bourg en direction de Saint-Sulpice-sur-Tarn, d'une capacité de 39 places. Les travaux d'aménagement sont terminés et l'ouverture est effective.
- Lisle sur Tarn, sur la RD 988, à proximité de la gare, au sein d'un projet de Pôle d'échange multimodal, afin de répondre à diverses problématiques : saturation du parking de la gare, fluidité de la circulation des bus, accessibilité, ... Le projet, bénéficiant d'une co-participation de la région et du département est encore à l'étude.

L'aire de Rabastens, sous maîtrise d'ouvrage communale, a reçu un financement de la communauté d'agglomération, dans le cadre du programme TEPCV (territoire à énergie positive et croissance verte). Celle de l'Isle sur Tarn est à l'étude.

Le territoire ne possède cependant pas de plateforme de covoiturage propre. Le site de covoiturage du Tarn, Blablacar et d'autres sites de covoiturage proposent quelques trajets réguliers sur le territoire ou à destination de Toulouse et d'Albi. Le tableau ci-dessous montre quelques exemples (analyse réalisée le 20/05/2018) :

Trajet	Durée	Prix	Horaires
Aéroport Blagnac - Coufouleux	40 min	3 euros	Lundi, mardi, mercredi, jeudi à 16h30 vendredi à 12h30
Gaillac – Graulhet	20 min	1,35 euros	Ponctuel
Lavaur-Albi	30 min	3,66 euros	Mardi, jeudi, vendredi à 20h
Lisle-sur-Tarn – Purpan	40 min	Gratuit	Lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi

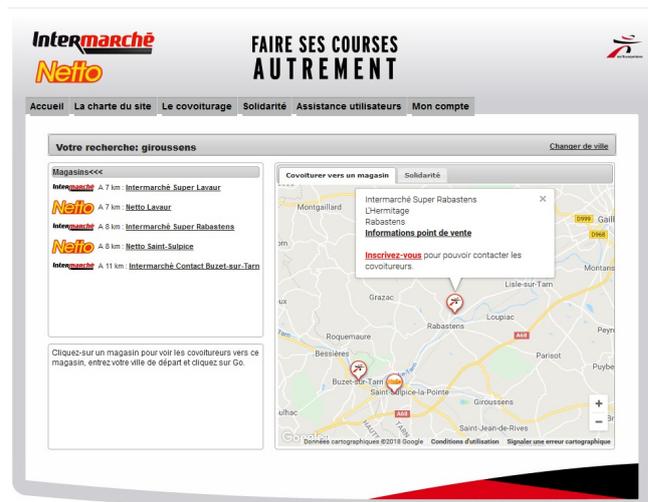
Tableau 12 : exemples d'offre de covoiturage.

Retour des entretiens

« Le territoire de Gaillac Graulhet est un territoire propice à la pratique du covoiturage du fait de ses nombreuses infrastructures dédiées. Le développement de ce mode de transport pourra s'appuyer sur la forte solidarité au sein du territoire et une volonté prononcée pour une utilisation raisonnée de la voiture. Pour l'instant, le plus grand frein à cette pratique est le manque d'information et de communication. Il serait peut-être opportun de développer une plateforme propre à l'agglomération dédiée au covoiturage. »

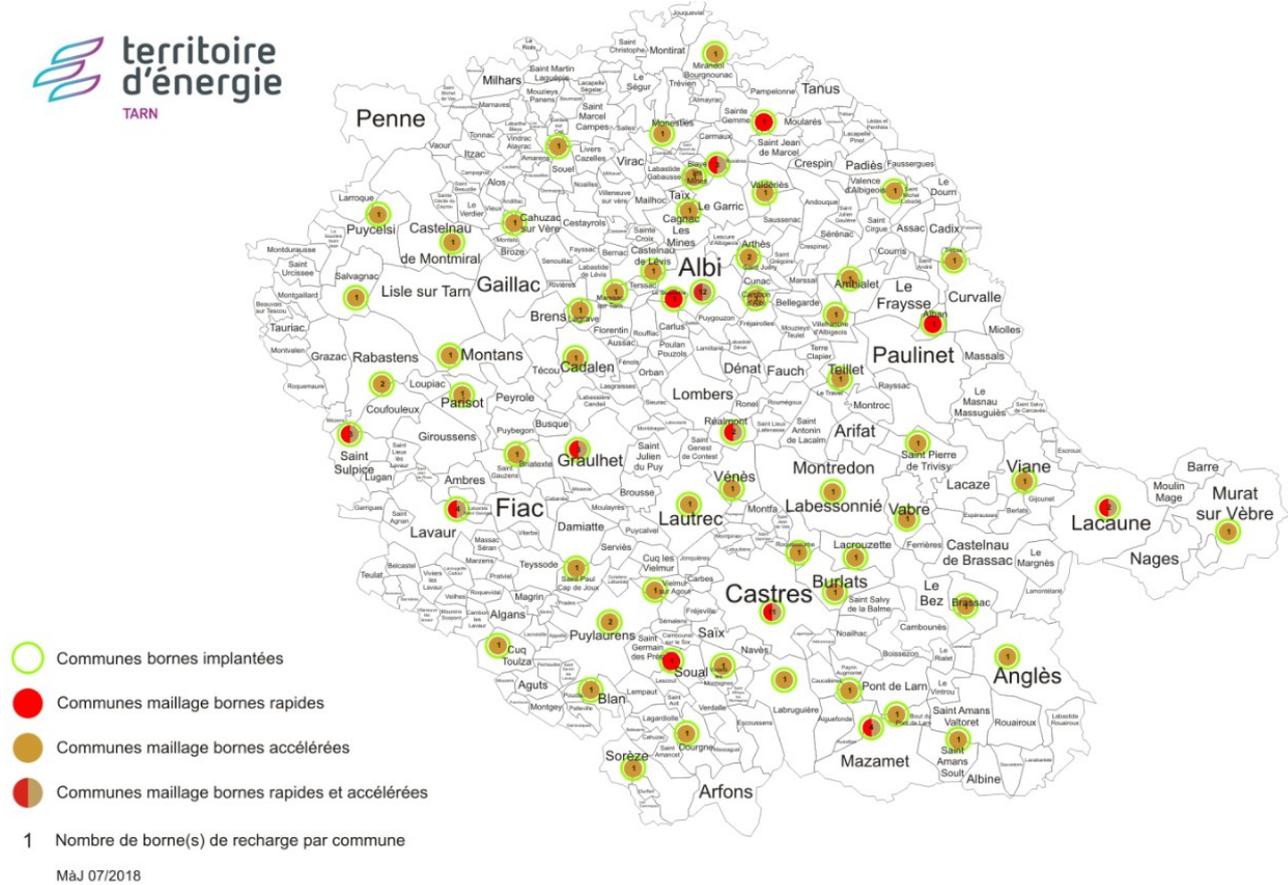
On peut également noter quelques initiatives isolées, et généralement peu connues, de covoiturage organisé. Par exemple, la chaîne de magasins Intermarché / Netto propose un site (<http://www.solidarite-intermarche.fr/>) permettant de rechercher des covoitureurs se rendant au supermarché souhaité de l'enseigne :

Figure 43 : copie d'écran du site de covoiturage d'Intermarché.



3.4.4 - Un équipement de bornes électriques en cours

Le territoire de Gaillac Graulhet Agglomération possède des bornes pour recharger les véhicules électriques. En effet, la région Occitanie a installé 916 bornes de recharge publique entre 2016 et 2017. Dans l'aire d'étude on dénombre plusieurs points de charge :



source : SDET du Tarn

Figure 44 : emplacements (Tarn) des bornes de recharge électrique au 1^{er} juillet 2018.

3.5 - Une offre de transports collectifs inégale et mesurée

3.5.1 - Une offre de réseaux urbains structurée pour les déplacements domicile-écoles

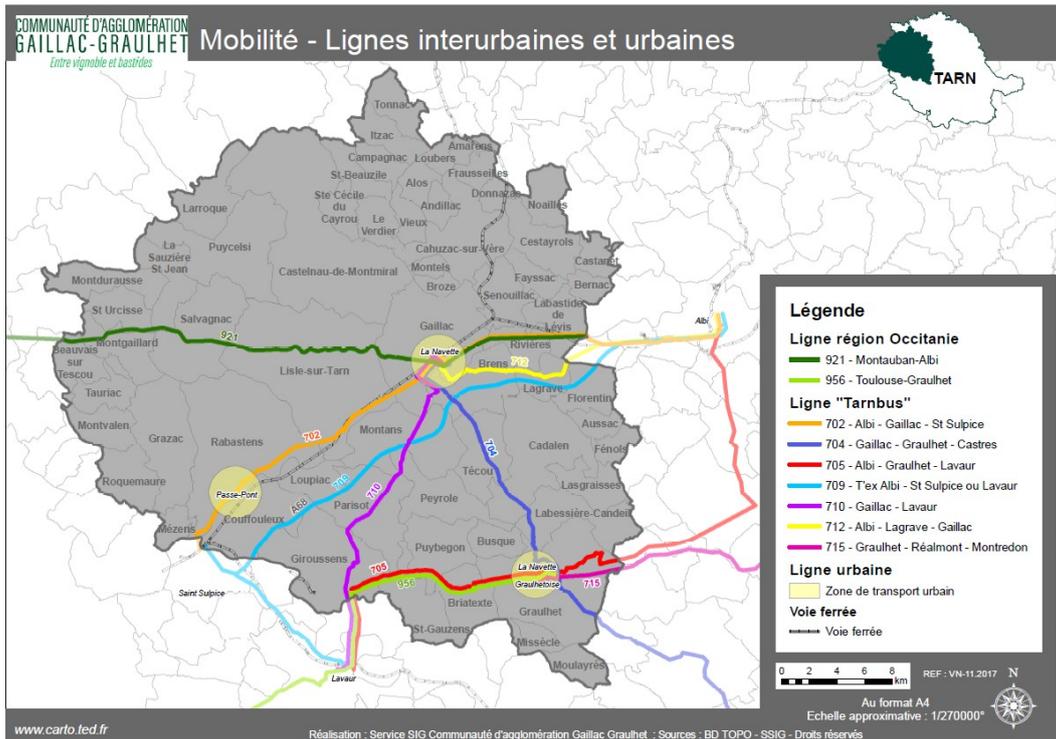
3 réseaux urbains

L'offre de transports en commun urbains sur le territoire est assez inégalement répartie. Trois réseaux urbains sont présents dans quatre villes du territoire : Gaillac, Graulhet et Couffouleurs/Rabastens. Ces réseaux sont gratuits pour tous les usagers et présentent les caractéristiques suivantes :

Agglomération	Nom	Nombre de lignes
Gaillac	La navette	5 lignes
Graulhet	La navette graulhetoise	4 lignes
Rabastens / Couffouleurs	Le passe-pont	1 ligne

Tableau 13 : réseaux de transports en commun urbains.

Ces 3 réseaux urbains sont exploités par l'opérateur la société publique locale (SPL) « D'un point à l'autre », entreprise publique qui répond aux besoins des actionnaires dans le domaine des transports collectifs (TC). La SPL « D'un point à l'autre » regroupe 4 actionnaires : Région Occitanie, Conseil Départemental du Tarn, Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet et commune de Saint- Sulpice. L'offre de ces réseaux est optimale en période scolaire, dégradée (voire inexistante) durant les vacances scolaires et le week-end.



Le réseau TC de Gaillac (5 lignes)

Un périmètre de transport urbain a été institué à Gaillac en 2012, pour accueillir le réseau Bougenbus (renommé postérieurement « La Navette »). A compter du 1er janvier 2013, le versement transport a été instauré sur ce périmètre de transports urbains, au taux de 0,55 % ; Fonctionnant du lundi au samedi, le réseau TC, est composé de 2 bus de 28 et 70 places qui desservent les lignes. Chaque bus effectue donc des trajets sur différentes lignes . En complément, un TAD gratuit, est mis en place avec le réseau urbain de Gaillac,. De type semi zonal, il assure la desserte des certains hameaux. 108 000 voyages ont été validées de septembre 2017 à août 2018.

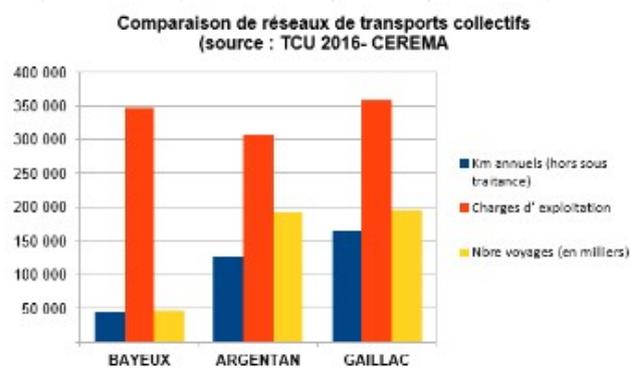
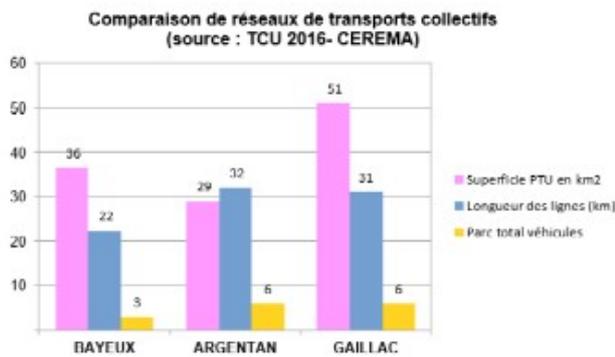
La navette a été optimisée en septembre 2018 : amélioration de la desserte du samedi, aménagement de nouveaux arrêts, adaptation des circuits pour une meilleure desserte des établissements scolaires etc. L'analyse des grilles horaires reflète un réseau structuré autour de l'offre scolaire : en périodes de vacances scolaires, les lignes ne fonctionnent pas avant 7h50, et l'offre le samedi est réduite (entre 2 et 4 passages jours). Seule la Transversale propose 16 boucles en période scolaire, 13 en vacances scolaires et 10 le samedi, une fréquence autour de 40 mn en heure de pointe et une amplitude 7h20 - 18h55. Mais la dégradation de cette offre pendant les



vacances scolaires pénalisent les déplacements pour les actifs. Selon la SPL, sur Gaillac, la gratuité mise en place il y a quelques années a permis une baisse des comportements violents et une ambiance apaisée dans les bus.



Figure 45: Plan du réseau TC de Gaillac (2018)



Reseau	Superficie PTU en km ²	Nbre habitants PTU	Population desservie	Charges d'exploitation	Longueur des lignes (km)	Km annuels (hors sous-traitance)
ARGENTAN	29	15 636	15 636	307 000	32	126 202
AUCH	296	32 744	32 744	1 829 000	145	486 324
BAYEUX	36	18 726	18 726	346 000	22	44 544
BRIANCON	86	14 741	14 741	1 078 000	11	231 983
GAILLAC	51	15 383	17 709	358 000	31	164 000
GUNGAMP	96	23 167	23 167	514 000	51	210 657
HONFLEUR	34	12 363	12 363	870 000	192	197 912
LOURDES	37	14 701	14 701	662 000	50	191 523
MILLAU	196	24 571	24 571	955 000	65	287 977
MERZON	75	27 724	27 724	1 993 000	41	382 448

Figure 46: Eléments de comparaison avec des réseaux TC de taille similaire

Le Passe Pont/Rabastens Couffouleux

Le PassePont, réseau TC de Rabastens-Couffouleux est entré en service en septembre 2015. Cette ligne, largement empruntée par les scolaires (élèves des écoles primaires, collégiens résidant dans le centre-bourg de Couffouleux entre autres) permet à tous de se rendre dans leur établissement scolaire sans que leurs parents aient à les y emmener. Le Passe Pont constitue aussi une solution de transport pour celles et ceux qui ont besoin de se rendre à Couffouleux ou à Rabastens pour faire leurs courses, aller à la gare ou se rendre chez le médecin. Le samedi matin, il permet aux habitants de venir au marché de Rabastens sans avoir à trouver une place de parking. 13 arrêts au total sont implantés sur les 2 communes : 9 à Rabastens et 4 à Couffouleux. En avril 2017, face au succès du passe Pont, un nouveau véhicule de 65 places (assises et debout), a été mis en circulation. Le "petit" (jusqu'à 59 voyageurs) roule le samedi matin. La société publique locale D'un point à l'autre a enregistré jusqu'à plus de 4500 voyageurs par mois. La fréquentation est de l'ordre de 45 000 voyages/an.

La navette Graulhéroise/Graulhet



Figure 47: La nouvelle transversale du réseau TC de Graulhet

Le réseau auparavant exploité en régie communale a été repris tel quel par la SPL au 01/01/2017. La navette a ainsi fonctionné telle qu'elle existait antérieurement à la fusion pendant 1 an et demi (jusqu'à fin août 2018) sur le principe de la continuité de service. La Communauté d'agglomération et la SPL, en concertation avec la commune, ont optimisé le réseau en opérant une refonte des 3



Figure 48: Lignes complémentaires du réseau TC de Graulhet

lignes sur les quartiers et la création d'une transversale d'Ouest en Est, avec circulation aux heures d'entrée et sortie des établissements scolaires. Une amélioration de certains points d'arrêts a

également été effectuée. Depuis juillet 2018, la communauté d'agglomération a institué un VT (hors Gaillac qui disposait d'un VT à 0,55%) sur le reste du territoire à un taux de 0,2 %. L'analyse des grilles horaires reflète un réseau structuré autour des déplacements scolaires. Les fréquentations sont de l'ordre de 4000 voyages par an.

A noter qu'un numéro d'appel renseignements est affiché sur les poteaux arrêts de la navette (05.63.81.20.20). Nous avons téléphoné à ce numéro lors d'une visite terrain à 15h sans succès.



Figure 49: Observations diverses (arrêt TC dans un giratoire, fiches horaires dégradées et inexactes) effectuées en juillet 2017

Les fiches horaires ont été corrigées lors de l'optimisation du réseau en septembre 2018.

Un réseau de bus interurbains davantage développé sur le Sud du territoire

Le territoire ne possède pas d'arrêt pour les lignes Macron. Cependant, il est concerné par 9 lignes de cars régionaux « Lio », dont 7 anciennement « Tarnbus ». Ces lignes permettent notamment de rallier Toulouse, Albi et Montauban. Comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous, ces lignes ne desservent que le Sud du territoire, avec notamment plusieurs arrêts le long de l'A68. Cette couverture répond logiquement à l'absence d'offre ferroviaire sur ce secteur (voir paragraphe sur l'offre ferroviaire).

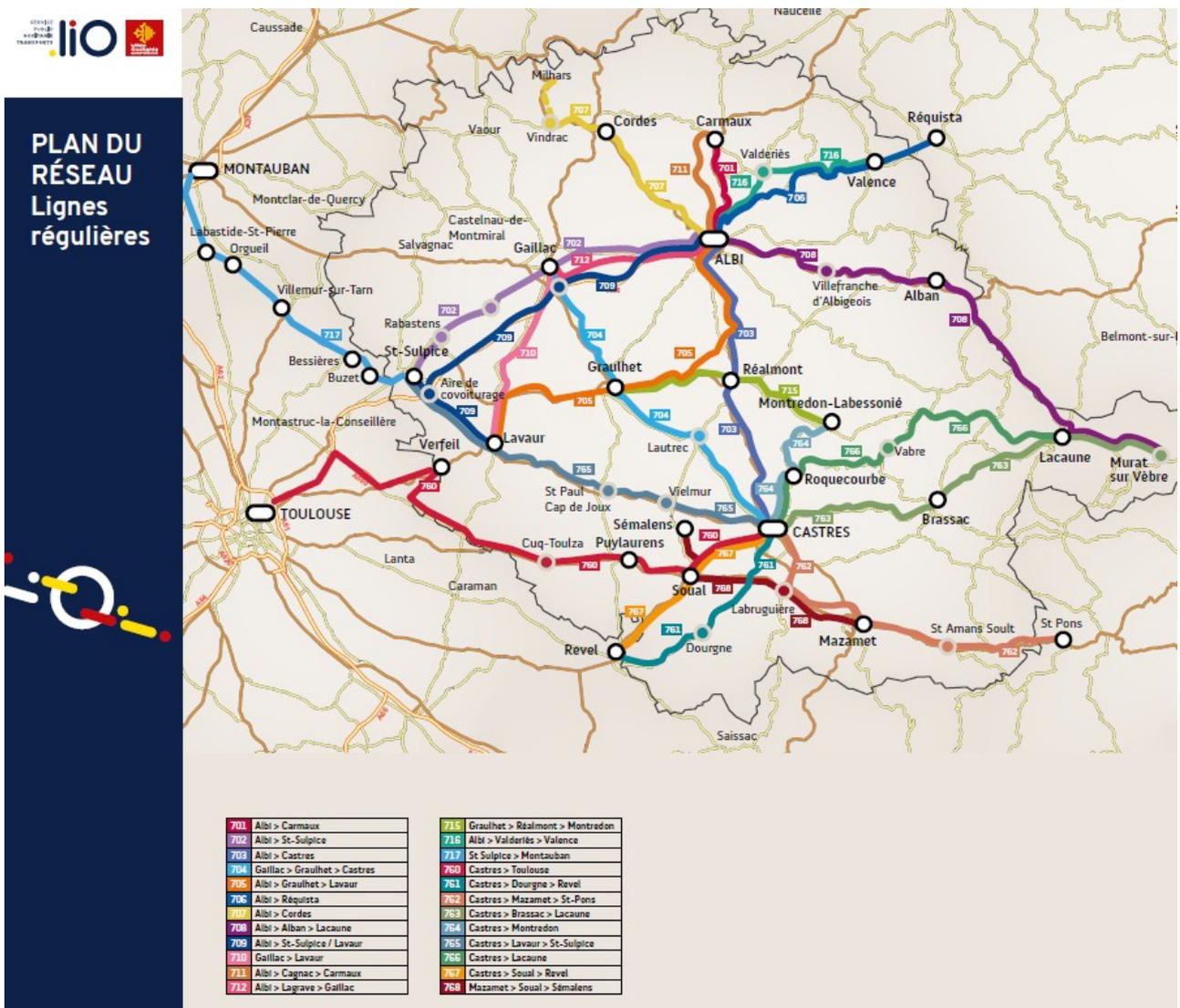


Figure 50: Tracés des lignes interurbaines du territoire (Région Occitanie)

Les deux polarités du territoire sont reliés grâce à la ligne 704 (Castres-Gaillac). L'offre est soutenue : amplitude 6h-19h30, entre 8 et 9 voyages en heures de pointe le matin (entre 6h30 et 9h30) en période scolaire. L'offre reste solide pendant les « petites » vacances scolaires, et dégradée l'été (tout en offrant au moins 3 voyages jours).

Une offre TC combinée avec l'A68

La ligne T'Ex dessert trois aires de covoiturage en bordure de l'autoroute A68. Depuis leur inauguration en 2007, leur capacité a été augmentée (de l'ordre de 200 places au total actuellement, celle de Brens étant proches de la saturation). Ces aires accueillent quelque deux roues motorisés sur des emplacements spécifiques. La desserte physique s'effectue au niveau des carrefours giratoires existants. Les points d'arrêt homologués « Lio » sont équipées de fiches horaires.

Les aires de covoiturage sont signalées sur l'autoroute A68 depuis 2011 par des panneaux P+R, dans les deux sens de circulation.



Figure 51: La ligne routière T'Ex 709, emprunte l'autoroute A68 entre Saint Sulpice et Albi sur environ 40 km, soit 87% de la section. Avec un trafic de l'ordre de 20 500 véh/jour (moyenne journalière annuelle 2010 – source SETRA), enregistré sur la section, l'autoroute A68 est encore loin de la saturation, d'où l'absence d'aménagements particuliers.

Il apparaît une méconnaissance des réseaux et des pratiques par certains usagers. Actuellement, la communication par la SPL de l'offre TC sur le territoire se fait au moyen d'un véhicule sur les marchés. Une plateforme d'information multimodale est disponible à l'adresse suivante : <http://tarnbus.tarn.fr/> A noter que lors des analyses effectuées sur ce site, nous avons constaté à plusieurs reprises une difficulté à saisir les itinéraires, particulièrement à valider le lieu exact d'origine et de destination.

A noter qu'une intermodalité vélo/TC a été expérimenté sur ces lignes il y a quelques années : 4 racks à vélos ont été placés à l'arrière du véhicule. L'utilisateur plaçait et décrochait son vélo, ce qui entraînait une perte de temps sur le trajet et une surveillance nécessaire de la part du chauffeur (qui parfois pouvait être mobilisé pour accrocher le vélo). En outre, un usage détourné des racks a été constaté (des jeunes qui s'installaient dans le rack pour un transport original). L'expérimentation n'a pas été maintenue. Par contre, les vélos pliables sont considérés comme des « bagages ». Ils sont autorisés et placés en soute dans la limite des places disponibles. Communication faite par la SPL « Dun point à l'autre » par les conducteurs et sur leur site internet et pictogramme à certains arrêts. Des parcs à vélos sécurisés pourraient être mis à disposition des usagers à des arrêts stratégiques (par exemple, la SPL constate un manque de stationnement à la nouvelle gare routière de Castres).

Une offre TAD sur une partie du territoire

Pour compléter le maillage de transports en commun, la communauté d'agglomération possède un réseau de TAD partiellement déployé sur le territoire. Ce réseau de transport à la demande a été formé par juxtaposition d'anciens réseaux mis en œuvre par des communautés de communes (Tarn-et-Dadou et Pays-Salvagnacois) avant leur fusion, ainsi que par la commune de Cahuzac-sur-Vère. De ce fait, celui-ci ne couvre pas la totalité du territoire (cf. carte ci-dessous), le Nord et l'Ouest du territoire n'étant pas desservis.

Son exploitation est maintenant exercée en totalité par la SPL « D'un point à l'autre », selon un fonctionnement semi-zonal. La prise en charge s'effectue à domicile ou sur un des 150 points d'arrêt. La tarification a été harmonisée sur tout le territoire à la fusion : un déplacement coûte 2 € en aller simple et 3 € en aller-retour. Il est possible d'acquérir un carnet de 10 voyages, + interopérabilité avec lignes régulières régionales.

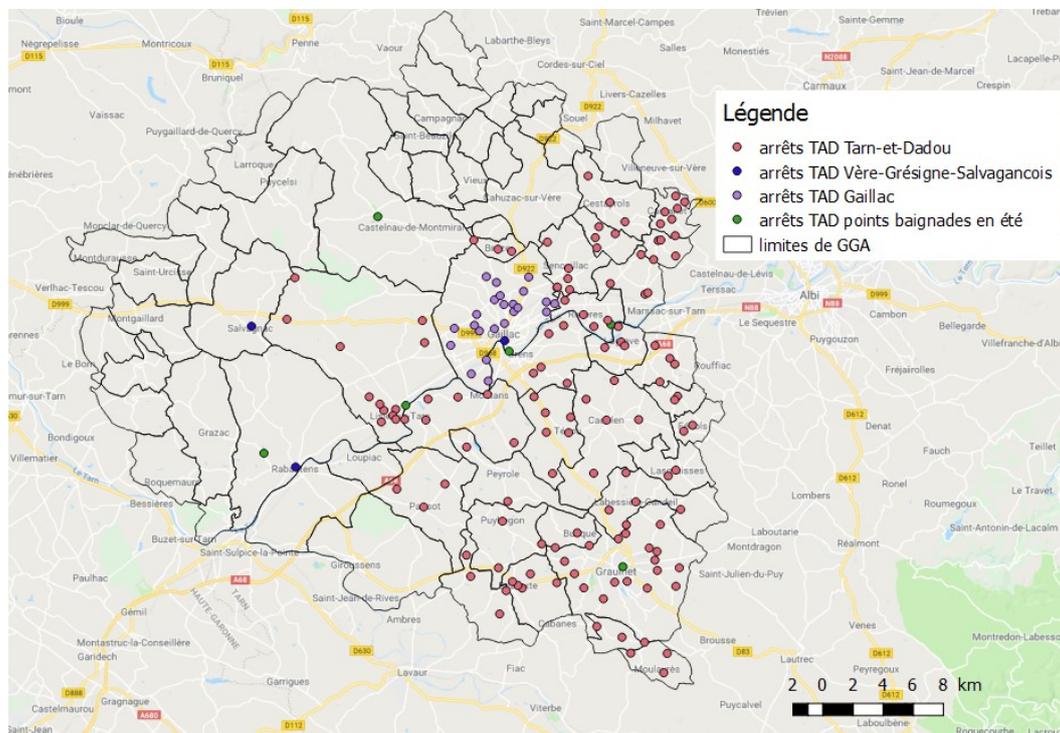


Figure 52: Arrêts du transport à la demande.

Le TAD peut être réservé par téléphone jusqu'à 17h la veille d'un déplacement. Il est composé de plusieurs types de services :

Zone	Observations
Ex Tarn-et-Dadou	Le service concerne les 27 communes de l'ancienne communauté de communes Tarn & Dadou, avec Gaillac comme ville de destination de ce service. Il propose le rabattement vers Gaillac, Graulhet, Lisle-sur-Tarn, Lavarur et Albi. 1 50 points d'arrêt, groupés en 4 secteurs, sont desservis de 9h à 17h.
Pays Salvagnacois	Le service concerne 7 communes, en proposant le rabattement vers Gaillac, Rabastens et Salvagnac. Il permet notamment la desserte des marchés de ces communes.
Cahuzac-sur-Vère	Le service concerne la commune de Cahuzac-sur-Vère. Il propose le rabattement vers Gaillac.
Cté d'agglomération Gaillac-Graulhet	Mise en place du 10 juillet au 1er septembre 2017 pour desservir 6 points de baignade : piscines de Gaillac, Graulhet, Lisle-sur-Tarn et Rabastens, bases de loisirs d'Aiguelèze (Rivières) et de Vère-Grésigne (Castelnaud-de-Montmiral). Le TAD baignade a été une expérimentation durant l'été 2017, non concluante, et non renouvelée.

Tableau 14 : transport à la demande.

Le service du TAD utilise les véhicules du CD 81 dédiés au transport des enfants handicapés en dehors des heures d'entrées et sorties des établissements scolaires, ce qui a permis de minorer le coût de fonctionnement du TAD, mais en limite, de fait, l'utilisation à un certain public. Ainsi le TAD ne peut pas être utilisé comme un moyen de transport pour se rendre au travail ou à l'école. De plus, dans la zone de l'ex Tarn et Dadou, le TAD ne dessert pas les zones de marchés les jours où ces derniers se tiennent.

Si la fréquentation des TAD est en hausse (269 inscrits dont +33 usagers depuis septembre 2018), il reste marginal : 71 usagers concernés. Au regard du budget prévu pour 2018 (autour de 95 000 €), son coût moyen est très élevé, près de 1330 € /an/usager environ. Si le service du TAD est peu utilisé et donc coûteux pour la collectivité, il apparaît comme la seule solution de mobilité pour un type de population et plus qu'un service de mobilité, en assurant le droit à la mobilité. Il permet un accompagnement des individus avec un aspect social fort.

3.5.2 - Un transport scolaire géré par la Federteep

Depuis le transfert de compétence entre le département et la région, celle-ci est compétente, entre autres, en transport scolaire. Depuis le 1^{er} janvier 2017, la communauté d'agglomération est, dans son ressort territorial, autorité organisatrice de la mobilité (AOM). La région a transféré à l'AOM, en décembre 2017, la compétence transport sur son ressort territorial. Celle-ci, au titre de sa qualité d'autorité organisatrice de premier rang (AO1) a décidé de déléguer la totalité de sa compétence d'organisation des transports scolaires à une association, la FEDERTEEP (Fédération départementale pour le transport des élèves de l'enseignement public du Tarn). Le transport scolaire dessert tout le territoire dans le respect des cartes scolaires.

Cependant, les personnes habitant à moins de 3 km de leur école ne peuvent pas bénéficier du service de la FEDERTEEP, conformément au règlement de celle-ci ¹². Le transport est effectué soit par des cars scolaires dédiés, dénommés « spéciaux scolaires » soit sur des lignes régulières « LiO » gérées par la Région, voire par la SNCF.

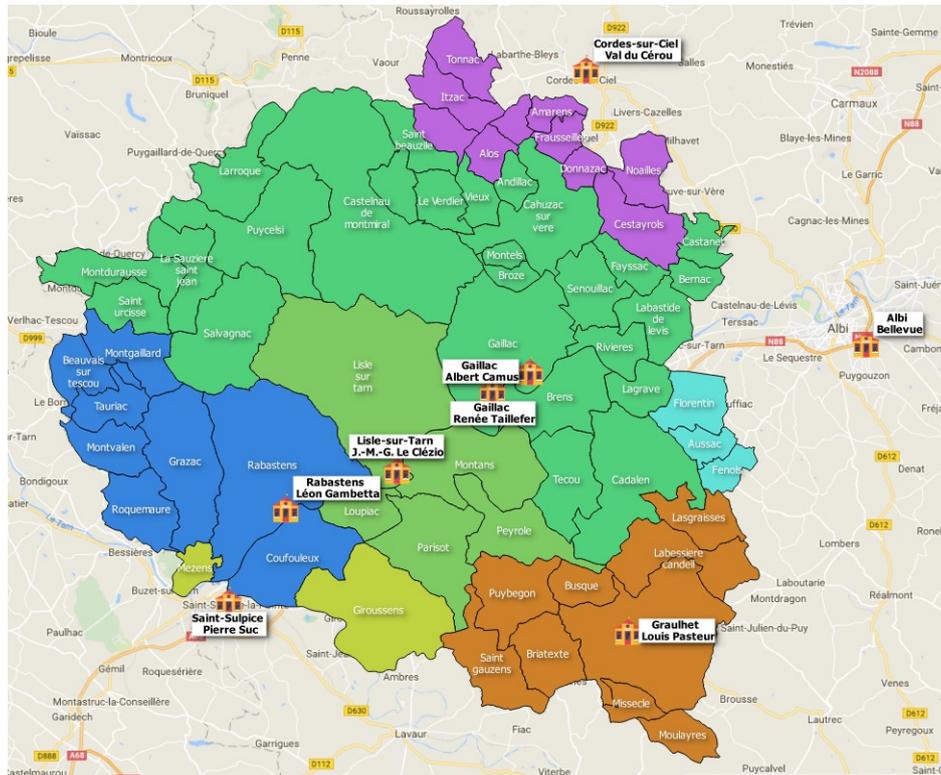
Le financement du service s'appuie sur plusieurs sources :

- une subvention versée par la Région Occitanie ;*
- une participation de la commune de résidence de l'élève ;*

¹² Selon les statuts et règlement de la FEDERTEEP.

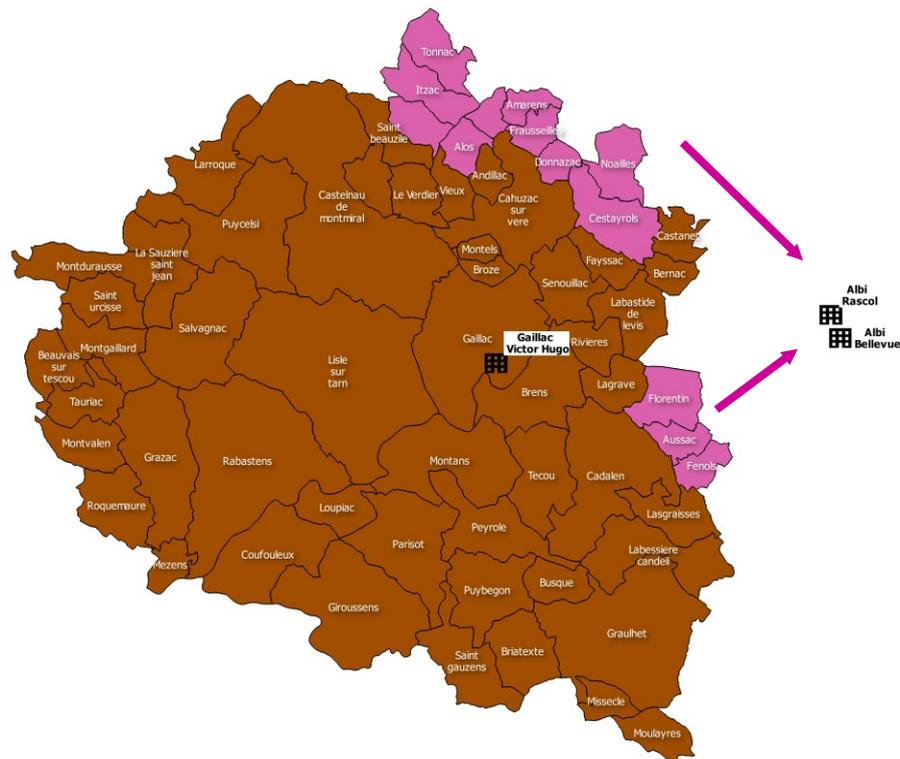
- une participation de la famille de l'élève.

Physiquement, la communauté d'agglomération est concernée par huit collèges et trois lycées publics. Cinq de ces établissements ne se trouvent pas sur le territoire de la communauté d'agglomération. Les cartes scolaires sont les suivantes :



source : Federteep

Figure 53 : carte scolaire 2018 (collèges).



Source : Federteep

Figure 54 : carte scolaire 2018 (lycées).

La carte scolaire rattache également aux lycées de Gaillac, les communes de Cabanes, Saint-Lieux-lès-Lavaur et Saint-Sulpice, qui ne font pas partie de Gaillac Graulhet agglomération.

Des dérogations à la carte scolaire sont parfois accordées, au cas par cas, conformément aux directives de l'éducation nationale et du règlement de la FEDERTEEP (cas de fratrie, d'options etc...). Toute demande de dérogation à la carte scolaire est appréciée par une commission ad hoc de la FEDERTEEP. Conformément à la circulaire ministérielle, une dérogation à la carte scolaire n'emporte pas transport scolaire (cf règlement federteep + règlement scolaire de la communauté d'agglomération)"

A noter la tendance générale, au niveau national, à l'augmentation des frais (carburant, fonctionnement, trajets de plus en plus longs) qui a fait grimper le coût moyen par enfant scolarisé à plus de 900 euros en milieu rural, 730 euros en agglomération et 430 euros en ville (sources ANATEEP/CEREMA). Ce qui explique une plus forte demande de participation aux familles de 10 à



40% selon les départements.

Une étude a été réalisée pour analyser la compatibilité entre les réseaux TAD et le transport scolaire (TS) afin de déterminer particulièrement si le TS peut absorber les usagers de certains TAD. Selon la SPL, certaines lignes ont déjà atteint la capacité maximale autorisée et pourraient être saturées sans avoir d'alternative possible (manque de matériel et de personnel) . Exemple ligne 710 (réseau interurbain), et cars scolaires secteur Nord. Dans le cas de continuité du système « porte à porte », le temps de trajet augmenterait forcément. En outre, l'offre TS concerne 175 jours/an, est absente durant les vacances scolaires, constituant un frein supplémentaire.

Retour des entretiens

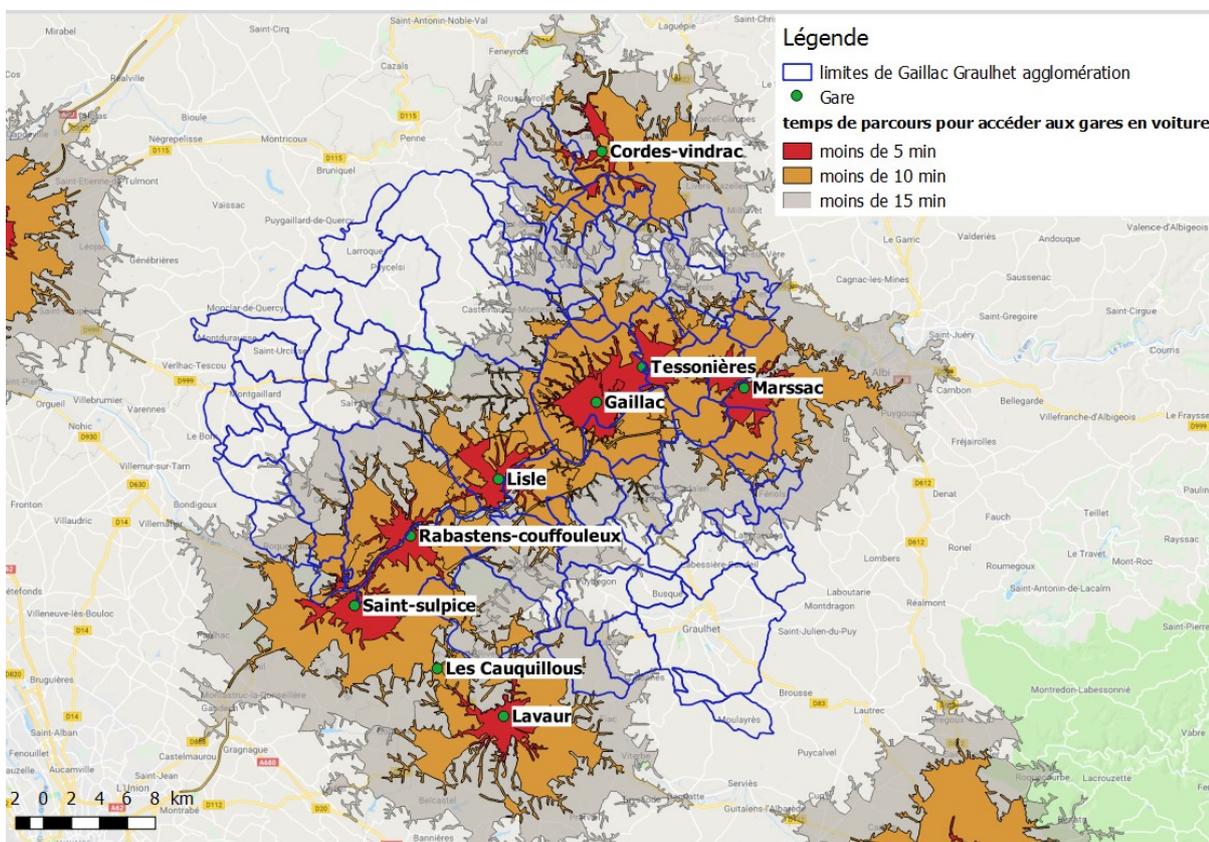
« Le transport scolaire est apprécié par les résidents du territoire car il est bien organisé et la FEDERTEP semble réactive. Les arrêts ne sont cependant pas toujours sécurisés et manquent d'abris. Il semble aussi y avoir une certaine incohérence entre la carte scolaire et le réseau de transport scolaire. La ville de Graulhet ne possède pas de lycée général alors que la ville et les villes environs comptent de nombreux étudiants. Les résidents souhaiteraient que les fréquences soient plus adaptées à leurs besoins. »

3.5.3 - Une offre ferroviaire concentrée sur l'axe Toulouse-Albi



Figure 55: Offre ferroviaire dans le Tarn

Le territoire compte 4 gares (Gaillac-Tessonnières, Gaillac-ville, Lisle-sur-Tarn et Rabastens-Couffouleux) :



source : ministère de la transition écologique (plugin QGIS)

Figure 56 : carte des isochrones des gares en voiture.

Comme le montre la carte ci-dessus, la répartition des gares sur le territoire et à proximité permet à 2/3 du territoire de rejoindre une gare en moins de 15 min en voiture. Le Nord-Ouest du territoire et le secteur de Graulhet sont bien davantage enclavés et mettent plus de 15 min pour rejoindre une gare.

Les gares du territoire permettent de rallier Toulouse, Albi, Rodez, Figeac en TER pour rejoindre le réseau national (Via Toulouse + liaison bus Gaillac-Montauban).

Gare	Lignes	Fréquentation annuelle 2016	Fréquentation par jour	Nombre de trains par jour	Fréquentation par train par jour	Fréquentation en lien avec Toulouse-Matabiau
Gaillac	Brive - Toulouse via Capdenac ;	228 274	715	44	16	158 498
Tessonnières (Gaillac)		nc	nc	nc	nc	1657
Lisle sur Tarn		80 776	278	44	6	59 927
Rabastens / Coufouleux (Coufouleux)	Albi - Toulouse	134 158	391	32	12	109 727

Tableau 15 : fréquentation des gares du territoire

Au cours des dernières années la fréquentation des gares du territoire a eu très légèrement tendance à augmenter.

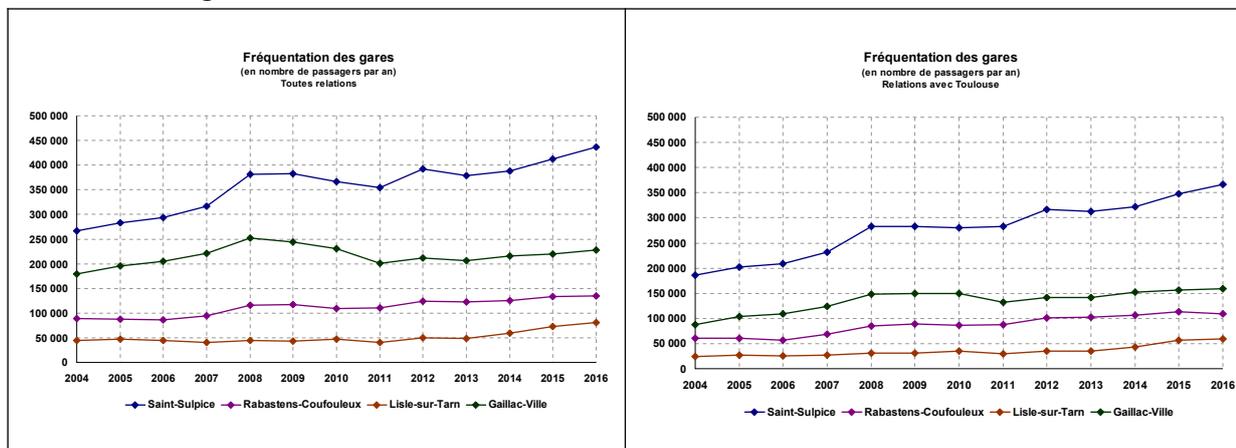


Figure 57 : évolution de la fréquentation des gares.

Au regard d'analyses réalisées en novembre 2017 et février 2018, la solidité de l'offre ferroviaire est confirmée pour un résident du territoire, à destination de Toulouse ou d'Albi en raison du cadencement de l'offre et de l'accessibilité en moins d'une heure au réseau TGV grandes lignes à Toulouse et Montauban, au moyen d'une ligne TC. Cependant, les temps d'accès aux zones d'emploi depuis Toulouse Matabiau et Albi gare pénalisent un tel déplacement. D'autre part, le faible niveau d'intermodalité (2,2 % des déplacements combinent plusieurs modes de déplacements – voir 3.2.3) tend à relativiser les impacts d'une politique de cadencement.

Gare TER de Gaillac



Figure 58: Une accessibilité récemment renforcée : aménagements de qualité, stationnements vélos nombreux et de qualité, lisibilité du panneau covoiturage - par contre sens routier perturbant (constat de nombreux contre-sens).

Gaillac → Toulouse Matabiau (40 mn environ)								
5:56	6:33	6:57	7:25	7:42	7:56	9:19	9:49	
6:46	7:19	7:43	8:20	8:31	8:36	10:00	10:31	

Toulouse Matabiau → Gaillac (40-50 mn)										
16:37	17:04	17:13	17:37	17:52	18:11	18:14	18:37	19:09	19:14	19:28
17:24	17:41	17:56	18:22	18:39	18:51	19:04	19:21	19:46	20:02	20:18

Gaillac → Albi (20 mn)									
6:47	8:11								
7:05	8:28								

Albi → Gaillac (20 mn)									
15:44	17:02	17:50	18:42	20:06					
16:00	17:25	18:07	19:05	20:31					

Gare de Rabastens-Couffouleux



Figure 59: Aménagements à la gare de Rabastens-Couffouleux

Rabastens Couffouleux → Toulouse Matabiau									
6:10	6:46	7:10	7:41	8:10	9:34	...			
6:46	7:20	7:43	8:20	8:36	10:00				

Toulouse Matabiau → Rabastens Couffouleux										
16:38	17:12	17:37	17:52	18:15	18:37	19:14	19:28	21:17		
17:10	17:43	18:05	18:23	18:52	19:07	19:49	20:02	21:47		

Rabastens Couffouleux → Albi									
6:33	7:56	9:50							
7:05	8:28	10:27							

Albi → Rabastens Couffouleux									
15:44	17:02	17:50	18:42	20:06	22:19				
16:14	17:42	18:22	19:20	20:46	22:49				

Gare routière de Graulhet

L'offre vers l'agglomération toulousaine est très faible au vu du nombre, de la durée (1h à 1h25) et au prix très élevé (12,60€ soit 25,20€ l'AR – tarif normal).

A noter que les informations sont seulement disponibles sur le site Internet TER SNCF (<https://www.ter.sncf.com/>) et non sur le site national SNCF, ce qui peut représenter un frein à son utilisation.

Graulhet Place Jourdain → Toulouse Matabiau									
05:45	13:00	17:00							
06:45	14:20	18:25							

Toulouse Matabiau → Graulhet Place Jourdain (offre dégradée vacances scolaires)									
6:55	16:15	18:40							
8:10	17:35	20:00							

3.6 - Des modes actifs peu investis

D'une manière générale, on constate une faible prise en compte jusqu'à maintenant des besoins en itinéraires cyclables aux échelles communales ou intercommunales.

3.6.1 - Des infrastructures vélo pour les déplacements quotidiens de qualité moyenne et en faible nombre

Le territoire de Gaillac-Graulhet agglomération est traversé par un axe structurant du réseau national véloroutes et voies vertes (VVV) : la véloroute V85 « Vallée du Tarn-Causse-Sud Cévennes » le traverse de part en part, via sa section de 63 km dénommée « Véloroute de la Vallée du Tarn, d'Albi à Saint-Sulpice ». Créée en 2004, ce parcours est jalonné et assez plat. Il emprunte de petites routes peu circulées et bénéficie d'une bonne desserte ferroviaire, avec, en moyenne, une gare tous les 15 à 20 km. L'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V) déplore cependant que « plusieurs sections et traversées de route sont encore mal sécurisées, ce qui limite l'intérêt pour les cyclistes en famille » .



Figure 60: Tracé de la véloroute du Tarn

Le conseil départemental du Tarn a également balisé 28 itinéraires vélos (sous le label Le Tarn à vélo), dont plusieurs concernent le territoire d'étude :

Circuit	Désignation	Longueur
Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération Gaillac Graulhet	Numéro Affaire : C17ST0108	Version Décembre 2019

C3	De Ste-Cécile au vignoble Gaillacois	39 km
C5	Vignobles et bastides	65 km
C8	Autour de la Grésigne et des Gorges de L'Aveyron	105 km

Tableau 16 : Itinéraires vélo du département du Tarn.

D'autres (dix-huit) circuits de VTT sont tracés sur le territoire.



Figure 61 : Un réseau véloroutes voies vertes souffrant de discontinuités (notamment sur Toulouse) et d'une qualité moyenne.

En dehors de ces circuits plutôt mis en place pour le loisir, le territoire compte aussi quelques pistes et bandes cyclables pour effectuer des déplacements quotidiens. Comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous, des itinéraires cyclables ont été développés dans trois communes : Gaillac, Graulhet et Rabastens/Couffouleux.



 Réseau cyclable actuel



Figure 62 : aménagements cyclables urbains présents sur le territoire.

Ce réseau de pistes cyclables ne présente cependant pas de continuité ni de cohérence, sur le territoire en général, mais aussi au sein des communes. De plus, malgré la bonne volonté des communes développant les pistes cyclables, ces infrastructures ne sont pas toujours adaptées à l'utilisation du vélo (marquage dégradé, revêtement pas toujours de qualité, présences d'obstacles, proximité immédiate avec les habitations, etc.).



Figure 63 : Photos d'aménagements cyclables du territoire.

La SNCF a mis à disposition de ses voyageurs, dans les gares de Rabastens/Couffouleux, Lisle-sur-Tarn et Gaillac des consignes vélos. Malgré leur état assez vétuste, ces consignes sont utilisées en totalité aux gares de Rabastens et de Lisle et en grande majorité à la gare de Gaillac.

De plus, pour favoriser l'utilisation du vélo et la pratique de l'intermodalité, la communauté d'agglomération a installé 31 consignes doubles pour vélos (soit 62 emplacements) aux gares ferroviaires de Gaillac, Lisle-sur-Tarn et Rabastens/Couffouleux, ainsi qu'aux gares routières de Gaillac et Graulhet. Ces consignes viennent en remplacement, ou en renfort des consignes SNCF selon les cas.

Retour des entretiens

« La pratique de la marche est freinée par la faible présence de cheminements doux et



l'urbanisme qui implique des déplacements plus longs et plus fréquents. Cependant, de nombreuses réflexions sont menées dans certaines communes sur les aménagements pour les modes doux. »

3.6.2 - Des cheminements piétons confortables et sécurisés peu nombreux

En ce qui concerne les aménagements pour la marche, le territoire présente les travers des régions plutôt rurales avec de petits villages.

La plupart des trottoirs :

- *sont d'une faible largeur (loin des 1,40 m préconisés) et ne permettent pas une accessibilité PMR*
- *semblent parfois peu entretenus*
- *s'arrêtent en limite de commune et ne permettent alors pas de faire le lien entre des communes très proches.*

Ce qu'il faut retenir

- *Le territoire possède un fort potentiel pour le développement du vélo et de la marche.*
- *Des aménagements cyclables ont récemment été mis en place mais ceux-ci ne sont pas encore assez nombreux ni adaptés.*
- *Des réflexions sont en cours au sein des collectivités*



Figure 64 : zone de rencontre à Gaillac (photo juillet 2017).

Il est à noter un réel effort de certaines collectivités pour la mise en place de zones apaisées et de réaménagement de cheminements actifs dans le cadre d'une réfection de la voirie. L'exemple ci-dessus concerne la mise en place d'une zone de rencontre en plein cœur du centre-ville de Gaillac. Au regard des usages et pour prendre en compte l'évolution du plan de circulation, plusieurs corrections ont été apportées, notamment la mise en place de barrières différenciant les différents flux, ce qui est contraire à l'esprit d'une zone de rencontre (flux partagés, vigilance accrue des piétons, cyclistes et automobilistes du fait de ce partage). L'aménagement pourrait être optimisé en insistant sur l'entrée de la zone et sa perception (il faut que l'utilisateur comprenne qu'il se trouve dans un espace public particulier). Mais plus globalement, on préférera le choix d'une zone 30 dans ce cas précis, plus adéquat avec les flux routiers nombreux de cet axe structurant de la commune.

