Diagnostic des mobilités
Halte de Pins-Justaret

Université Toulouse Jean Jaurès - Master Transmob

Etude réalisée entre Janvier et Mars 2022

UNIVERSITÉ TOULOUSE
Jean Jaurès

Sommaire

Introduction……..P5
Territoire et population……....P6
Transports……P7
Voiture…….....P7
Vélo…….....P8
Marche…….....P9
Offre de Bus…….....P10
Offre de car …….....P11
Synthèse de l'offre de bus et cars…….....P11
Trains…….....P12
Gare et intermodalité……....P13
Coexistence des modes en gare…….....P13
information en gare lacunaire…….....…P13
Tarification très ciblée…….....P13
Fréquentation en baisse…….....…P13
Diagnostic en gare……....P14
Correspondances……..…….....P14
Le public…….....P15
Arrivée en gare…….....P15
Satisfaction…….....P16
Diagnostic dans le BAG……....P18
Satisfaction…….....P18
Analyse comparative de l'offre de transport……..…….....P19

Remerciements

L'ensemble de la promotion de Master 1 TRANSMOB de l'Université Toulouse Jean Jaurès remercie sincèrement toutes les personnes ayant contribué au bon déroulement de cet atelier-projet et qui nous ont aidé tout au long de ce processus d'apprentissage mais aussi de professionnalisation.

Un grand merci à Monsieur Bruno Revelli, maître de conférence en géographie à l'UT2J, pour sa patience, sa disponibilité et ses conseils qui nous ont permis d'orienter notre réflexion.

Merci à l'association Rallumons l'Étoile et ses membres, qui nous ont épaulé lors des enquêtes de terrain qui ont eu lieu ainsi que durant toute la durée de ce projet.

Enfin, nous sommes particulièrement reconnaissants envers les personnes avec qui nous nous sommes entretenus, en personne ou par visioconférence. Vos réponses nous ont permis d'alimenter de façon conséquente notre démarche.

Madame Florence Pelletier, Monsieur Jean-Louis Bouthier, Monsieur Denis Barrère de la direction des mobilités de la communauté d'agglomération du Muretain.

Madame Claudine Gambet, 1ère adjointe au maire de Pins-Justaret et chargée de l'Urbanisme, de l'aménagement et des mobilités.

Monsieur Jean-Louis Coll, maire de Pinsaguel.

Monsieur Anthony Moussu, chargé de clientèle à la SNCF.

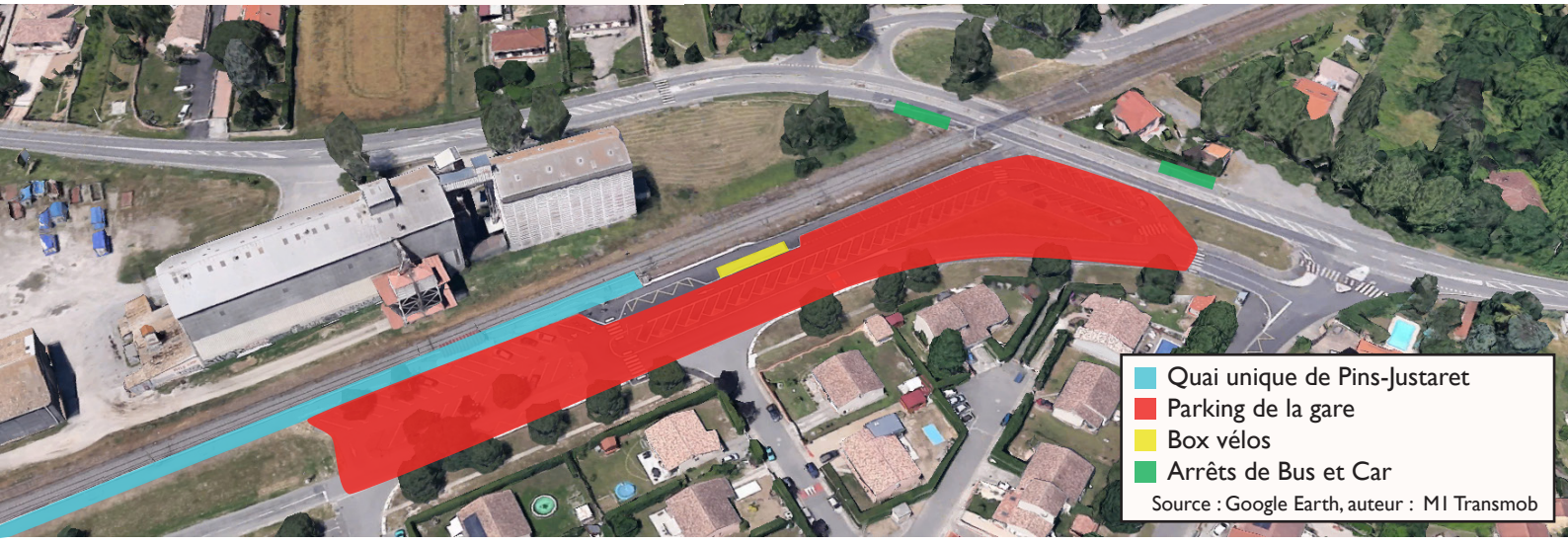
Introduction

Au coeur du Muretain, à 15 kilomètres de la Métropole de Toulouse, la halte de Pins-Justaret présente les caractéristiques d'une gare de périphérie. Un territoire peu dense, avec une forte part modale de la voiture dans les mobilités quotidiennes couplée à d'importants déplacements pendulaires : voici le terrain de la gare dont les enjeux sont multiples et nécessitent une approche globale.

Le territoire d'étude se découpe en 7 communes, qui se situent dans le Bassin Ariège Garonne (BAG) au sein même du Muretain, à 11 kilomètres au sud de Toulouse. Au sein du territoire d'étude se trouvent les principales commodités et services, essentiellement dans les communes de Pins-Justaret et Saubens.

Le BAG se caractérise par une densité du bâti concentrée à l'intérieur des centralités communales et faible à l'extérieur. C'est un territoire périurbain qui se compose de parcelles réservées à l'agriculture avec des zones d'habitat majoritairement résidentiel dans les centralités et diffus dans les extrémités.

Carte 1 : Présentation de la halte de Pins-Justaret



Territoire et population

La population des communes du territoire d'étude a augmenté d'environ 5% en 10 ans, entre 2008 et 2018. Les communes de Eaunes et de Labarthe-sur-Lèze ont la plus forte croissant démographiques (graphique 1).

La répartition de la population par classes d'âge montre que la tranche d'âge la plus représentée est celle des 45-59 ans pour près de 22% de la population. A noter néanmoins que 9,8% de la population du BAG est étudiante ou élève. La distribution des classes d'âge est relativement homogène et proche de la distribution française. Cela permet de supposer que le territoire du BAG attire les actifs dans un schéma périurbain polarisé par Toulouse comme métropole attractive.

Les catégories socio-professionnelles sont peu diversifiées au sein des communes. Les retraités et les professions intermédiaires sont les plus représentés sur le territoire.

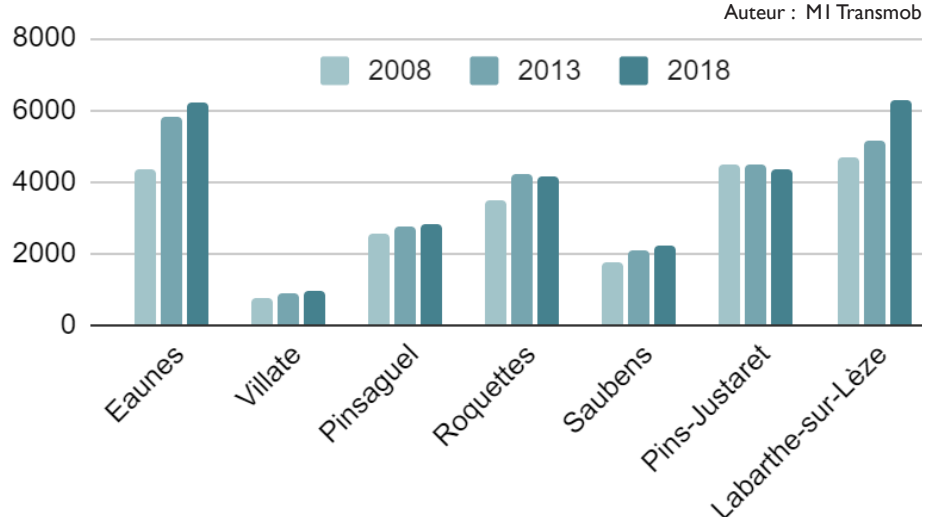
Le territoire est dynamique, il apparaît comme composé par une majorité de ménages. Ce qui confirme que c'est un territoire résidentiel d'actifs fondant leur famille, y arrivant ou y restant. De plus, le territoire comptabilise 20% de retraités, ce qui semble montrer qu'il attire durablement des actifs qui y restent pour leur retraite.

Le paysage est morcelé entre habitations et champs avec quelques concentration de bâtiments dans les quelques centralités à l'image de la commune de Pins-Justaret. Nous nous situons donc à basse altitude entre la Garonne à l'Ouest et l'Ariège à l'Est. On trouve à partir de nos enquêtes sur les PLU, des zones à risque en cas de crue de ces cours d'eau.

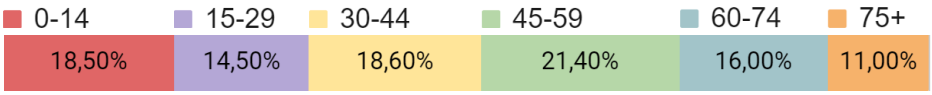
L'urbanisation est typique de l'espace périurbain. Nous trouvons des communes situées à moins de 2km les unes des autres. Elles sont constituées en majeure partie d'habitations individuelles avec jardin qui ont tendance à s'étaler jusqu'à rejoindre les communes voisines. En leur centre, on trouve quelques centralités alimentant le cadre de vie communal (commerces). Elles font figure de points de repère pour la population, tout comme le lycée Jean-Pierre Vernant et l'entreprise Sterela à Pins-Justaret. En ce qui concerne l'urbanisation, des projets de construction sont en cours de réflexion notamment pour la création de petits collectifs, pour moitier en logement social, non loin de la gare.

Graphique 1 : Evolution de la population entre 2008 et 2018

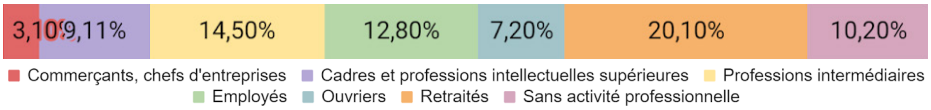
Source : INSEE
Auteur : M1 Transmob



Graphique 2 : Répartition de la population par âge



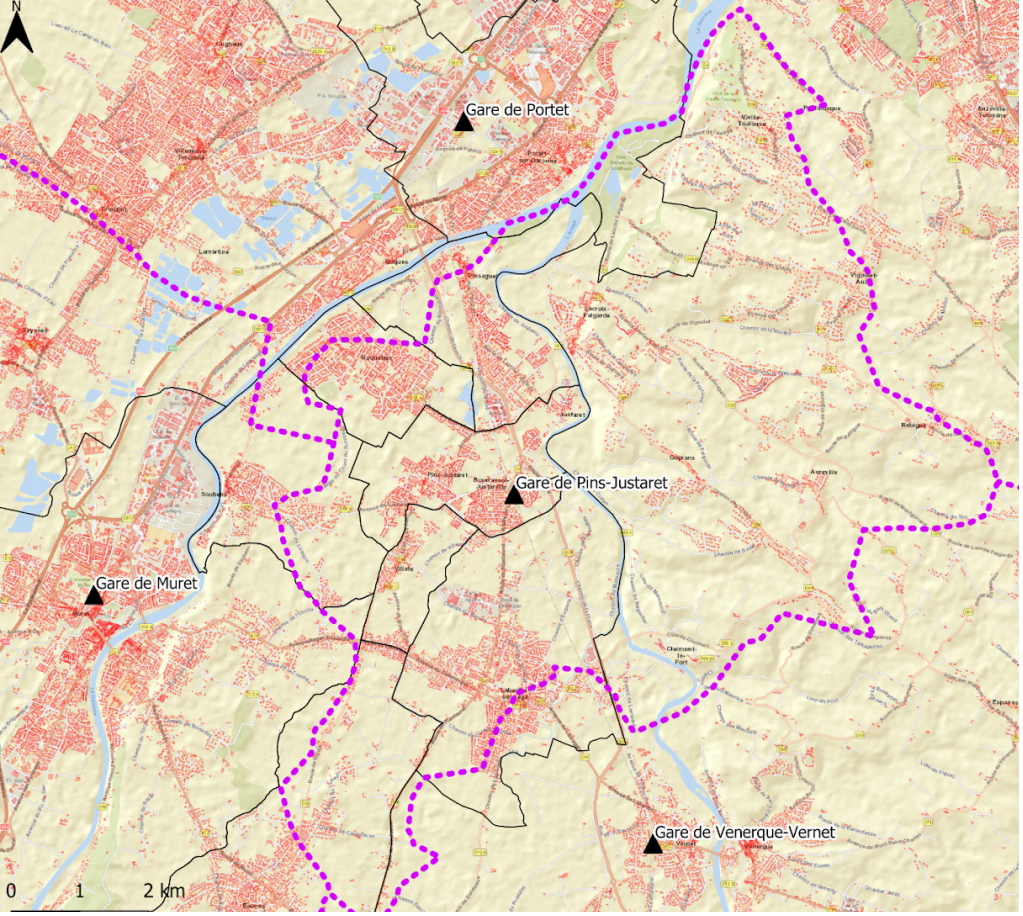
Graphique 3 : Répartition de la population par CSP



Source : INSEE, auteur : M1 Transmob

Photo 1 : le Lycée Jean-Pierre Vernant, vecteur de mobilités

Source : Google Earth



Carte 4 : Zones d'influence des gares et zones bâties

Zones d'influences des gares
Gares
Bâti
Limites communales

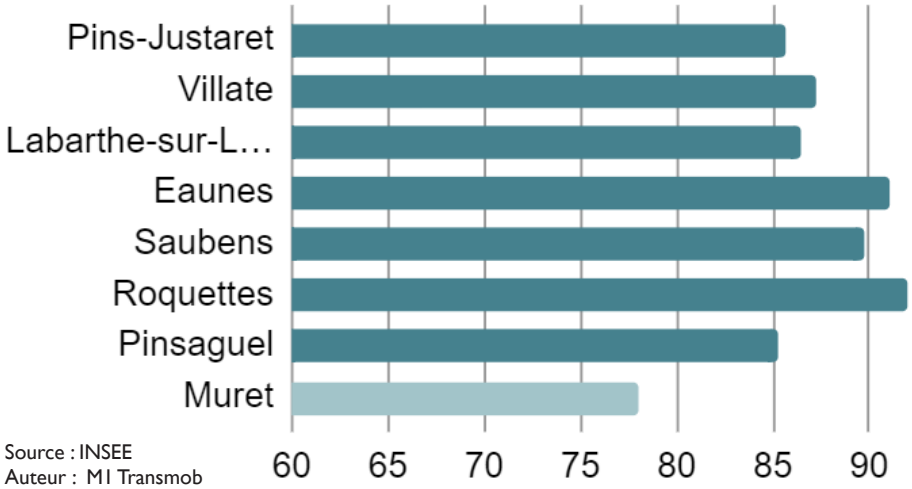
Source : IGN
Auteur : M1 Transmob

Transports

La voiture

En France, les déplacements en milieu périurbain sont majoritairement effectués à l'aide de véhicules motorisés et celà est corroboré par les données des communes du BAG développées ultérieurement. Ce constat est dû à plusieurs facteurs. En effet, les milieux périurbains impliquent des déplacements plus longs car peuplés de ménages plus jeunes (donc plus enclins aux mobilités pour des besoins liés aux enfants et au travail) et des services plus éloignés. De plus, l'attractivité des modes de transports collectifs dans ces zones tend à être plus faible à cause des problèmes d'organisation, des temps de correspondance inadaptés et la durée de transport rallongée. Ainsi, la voiture s'avère être une réponse satisfaisante aux lacunes des transports collectifs en ces milieux géographiques.

Graphique 4 : Part de la voiture dans les déplacements quotidiens



Source : INSEE
Auteur : M1 Transmob

Marquées par une domination nette de la voiture, les données de l'Insee de l'année 2018 révèlent que la voiture (camion ou fourgonnette) est le mode déplacement le plus utilisé par les résidents de l'agglomération du Muretain, s'élevant entre 85 et 91%, avec une moyenne de 87% à l'échelle du BAG.

La part de la voiture au sein des ménages est très importante. On remarque que la plupart des ménages ont au moins un emplacement réservé au stationnement, entre 87 et 93 % selon les communes. De plus, une majorité des ménages possèdent 2 voitures ou plus (graphique 5

Graphique 5 : Part des foyers propriétaires d'une ou plusieurs voitures

Source : INSEE, auteur : M1 Transmob

La halte de Pins-Justaret dispose d'un parking d'une capacité de 89 places majoritairement occupées en semaine. A la suite de notre enquête terrain, nous avons constaté une occupation à 90% du parking. Suite aux témoignages de nombreux usagers, il nous a été rapporté qu'en temps normal (c'est-à-dire avant Covid) le parking est saturé et les difficultés de stationnement sont importantes. Pour autant il n'ets pas justifié d'agrandir le parking, les perspectives en modes doux et collectifs étant bien plus favorables.

Transports

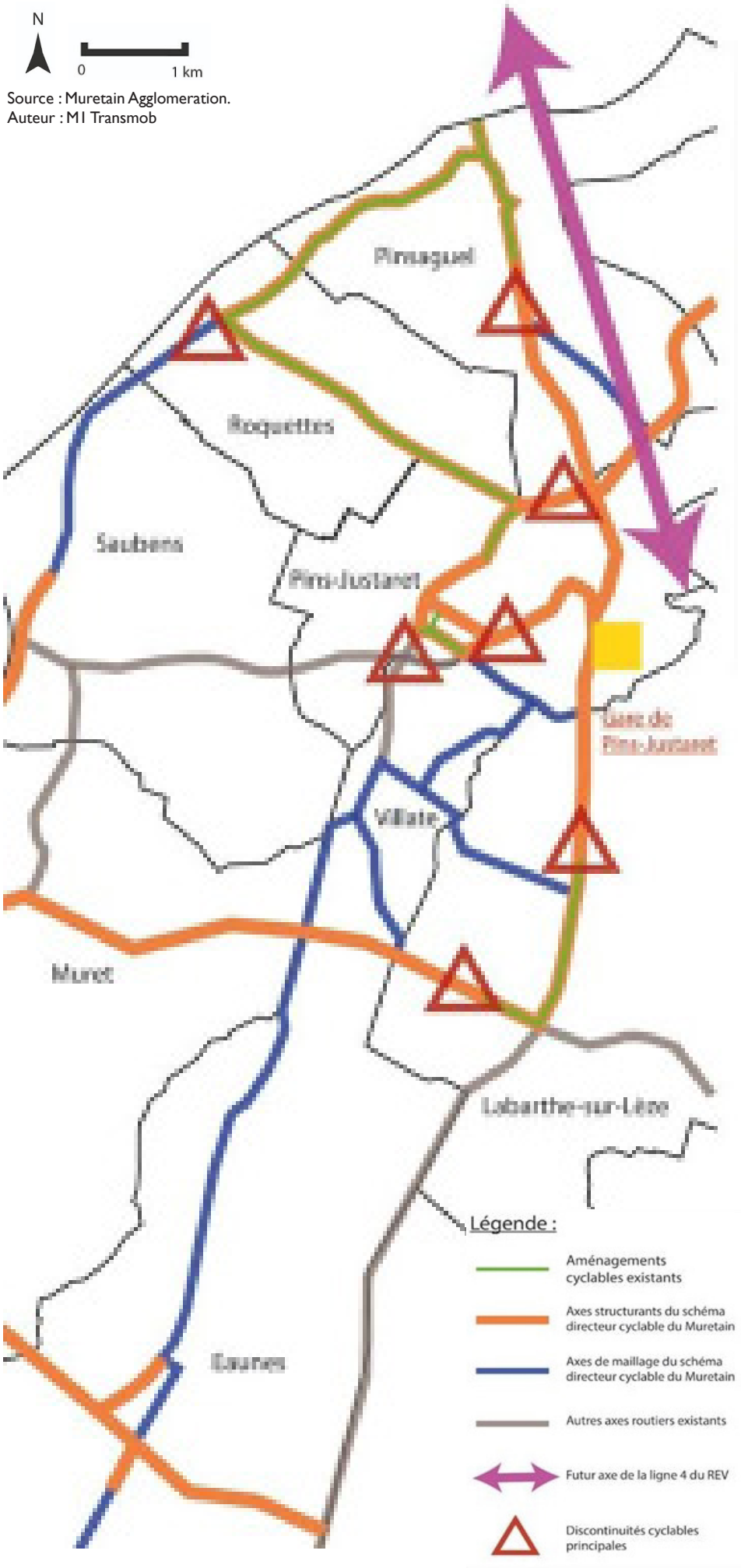
Vélo

Le territoire d'étude présente plusieurs types d'infrastructures : les chaucidous ou bandes cyclables, les pistes cyclables en enrobé et les parcours loisirs nature.

La majeure partie des aménagements cyclables sont des chaucidous, notamment en cœur de commune. Par ailleurs, la plupart des aménagements cyclables sont de simples pistes en enrobé. Ce sont les communes de Roquettes et de Labarthe Sur Lèze qui totalisent le plus de pistes cyclables séparées et sécurisées, ainsi que des aménagements associés. Cependant, les principaux itinéraires présentent de nombreuses discontinuités (carte 3) empêchant de développer la pratique du vélo.

Certains axes principaux sont équipés de chaucidou qui font état de difficultés particulières. Par definition ces pistes sont très peu sécurisées. Certaines, à l'image de la rue d'Andorre, une des grandes portes du BAG sur Toulouse, voient passer 11 000 véhicules par jour, ce qui dissuade les cyclistes. Les solutions à ce problème sont limitées dans la mesure où il n'y a souvent pas assez d'emprise foncière aux mains de la mairie pour étendre la route et créer de véritables pistes cyclables. La seule solution reste donc le chaucidou ou d'attendre les futures opérations de voirie pour saisir l'opportunité de créer une infrastructure plus sécurisante. On comprend donc que la zone étudiée comporte de nombreux freins à la pratique du vélo et à l'accessibilité à la gare par les modes actifs : la faisabilité financière, la réserve foncière ainsi que les réseaux d'énergie/évacuation.

Carte 3 : Aménagements cyclables sur le territoire d'étude de la halte de Pins-Justaret



Transports

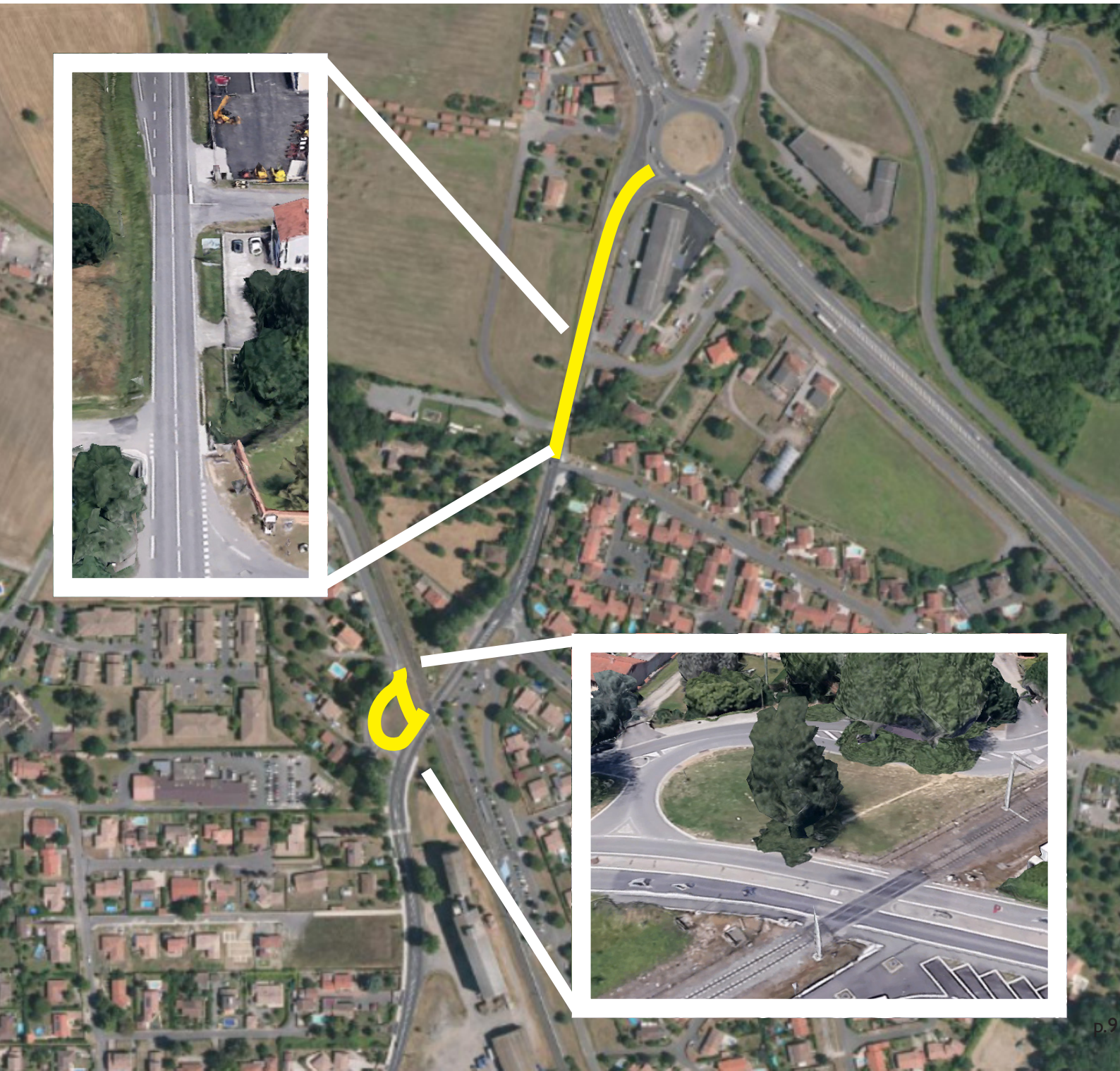
Marchabilité

Nous avons pu remarquer que les communes du territoire disposent d'un réseau de trottoir satisfaisant tant qu'il est situé au sein des noyaux urbains. Ceci est néanmoins à nuancer dans la mesure où certaines communes ont un réseau dédié aux piétons restant lacunaire dans les endroits les plus excentrés. Nonobstant, les plus gros obstacles à la pratique de la marche au sein du BAG sont les discontinuités inter-communales.

En effet, les trottoirs sont souvent coupés dès lors que la route devient départementale et limitée à 80km/h, ce qui entrave la pratique de la marche dans la mesure où le facteur sécurité est considérablement amoindri. Ainsi, en replaçant ces discontinuités dans le cadre de notre étude de cas, nous pouvons nous interroger sur les implications de ces facteurs sur l'accessibilité en halte de Pins-Justaret. En effet, il semble que la gare soit peu efficacement reliée aux réseaux piétons du BAG et même de ceux de Pins-Justaret. Les routes menant à la gare ne disposent en effet que de peu de trottoirs voire sont accessibles uniquement en voiture, obligeant les usagers piétons à emprunter des chemins de terre sur les bas-côtés. Cela influe largement sur les potentialités d'accès à la gare en dehors de la voiture, renforçant donc l'hégémonie de ce moyen de déplacement au sein de l'agglomération Toulousaine.

Composition 1 : Discontinuité des aménagements piétons

Source : fond, Géoportail ; prises de vue : Google earth
Auteur : M1 Transmob



Transports

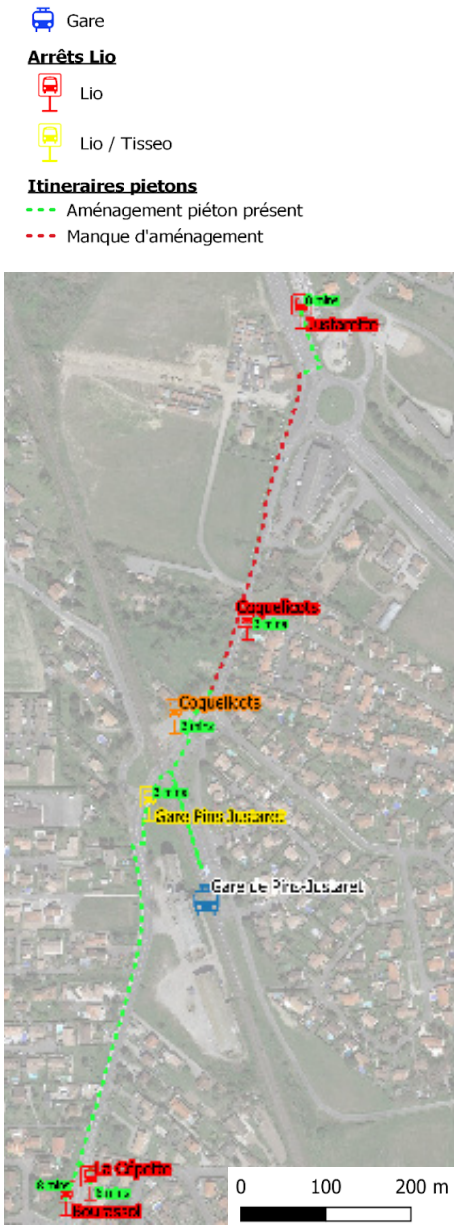
Offre de bus

De nombreux bus couvrent le territoire et très peu d'habitants sont à plus de 10 mn à pied d'un arrêt de bus. Les cartes ci-dessous nous indiquent diverses informations sur le maillage de l'offre de bus.

L'arrêt de proximité, coquelicots, souffre relativement d'un éloignement à la gare. La présence du passage à niveau peut conduire à manquer le train en cas de fermeture de la barrière. L'espace devant la gare permet pourtant le passage aisé d'un car et donc de mini-bus, sans que le détour soit trop long pour nuire à l'ensemble de la ligne.

Concernant la qualité de chaque ligne, on observe des passages de 6h20 à 20h36, avec une augmentation de la fréquence aux heures de pointes et des véritables creux en journée (Graphique 5). Par ailleurs, seul un bus sur deux est utile en irrigation ou en rabattement, en permettant une correspondance de 3 à 15 minutes. Ainsi, entre la distance aux arrêts, la faible fréquence et les mauvaises correspondances, l'intermodalité Tisseo-TER est particulièrement lacunaire.

Carte 4 : Stations bus et car à proximité de la gare

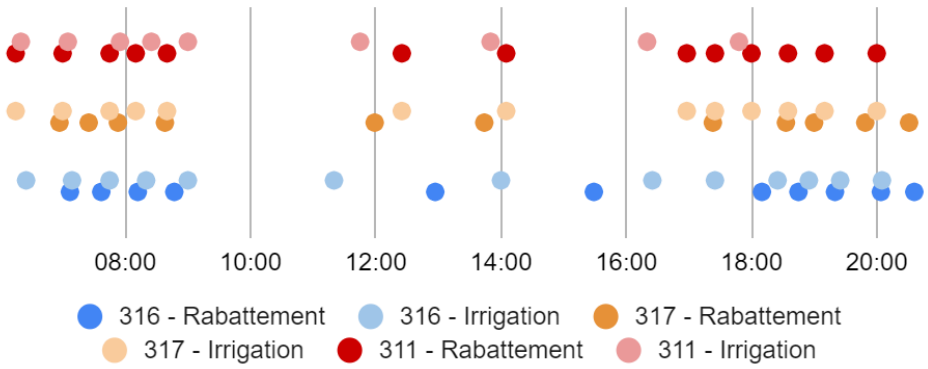


Fond de carte : OSM. Auteur : M1 Transmob

Carte 5 : Itinéraires des bus Tisseo

Source : Tisseo.
Auteur : M1 Transmob

Graphique 6 : Passage des bus en halte de Pins-Justaret



Source : INSEE
Auteur : M1 Transmob

Transports

Offre de cars

On compte quatres lignes de cars Lio pour rejoindre la gare de Toulouse Matabiau.

1-Ligne 319 : Saverdun - Toulouse (s'arrête à l'arrêt "Justarette", situé à 9 min à pied de la gare de Pins-Justaret)

2-Ligne 318 : Mazères - Toulouse (s'arrête à l'arrêt "Justarette")

3-Ligne 358 : Le Fossat - Toulouse (s'arrête à l'arrêt «Bourrassol», situé à 9 min à pied de la gare de Pins-Justaret)

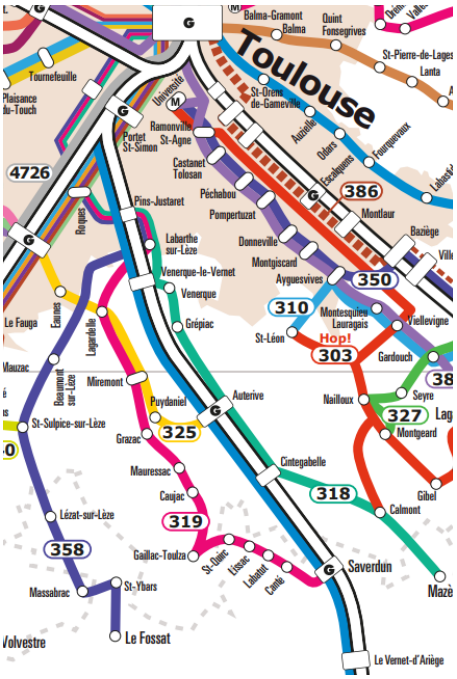
4-La ligne 325 : Muret- Auterive

Ainsi, les cars sont dirigés vers Toulouse avec des arrêts dans certaines gares ferroviaires, dont Pins-Justaret. Ils sont destinés principalements aux déplacements pendulaires vers Toulouse. Par ailleurs, les horaires ne sont pas pensés pour une correspondance en gare. En effet, aucune correspondance dans les sens dominants n'est observable avec la ligne 319 contre 1 seule pour la ligne 358. La logique est bien d'offrir des itinéraires parallèles et supplémentaires à ceux du train.

Synthèse de l'offre bus et car

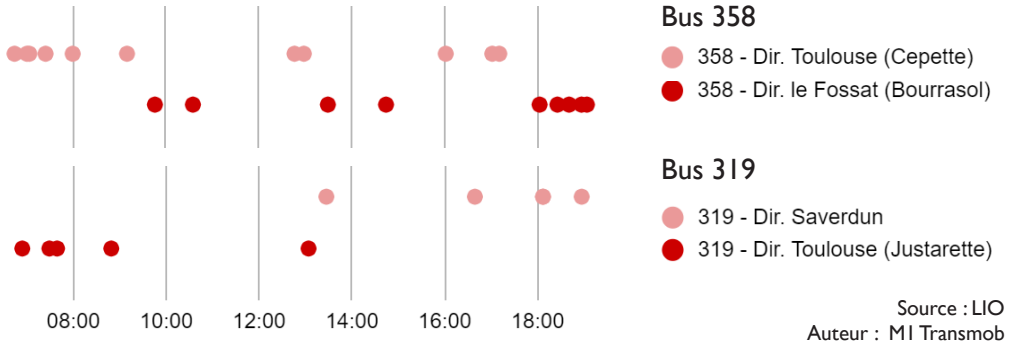
Malgré une situation particulièrement défavorable à une intermodalité avec le train, le territoire du BAG bénéficie de vraies opportunités pour construire et faire vivre une offre de transports en commun de qualité et l'articuler avec le TER (tableau 1).

Carte 6 : Réseau LIO



Source : LIO

Graphique 7 : Passage des car et bus LIO en halte de Pins-justaret

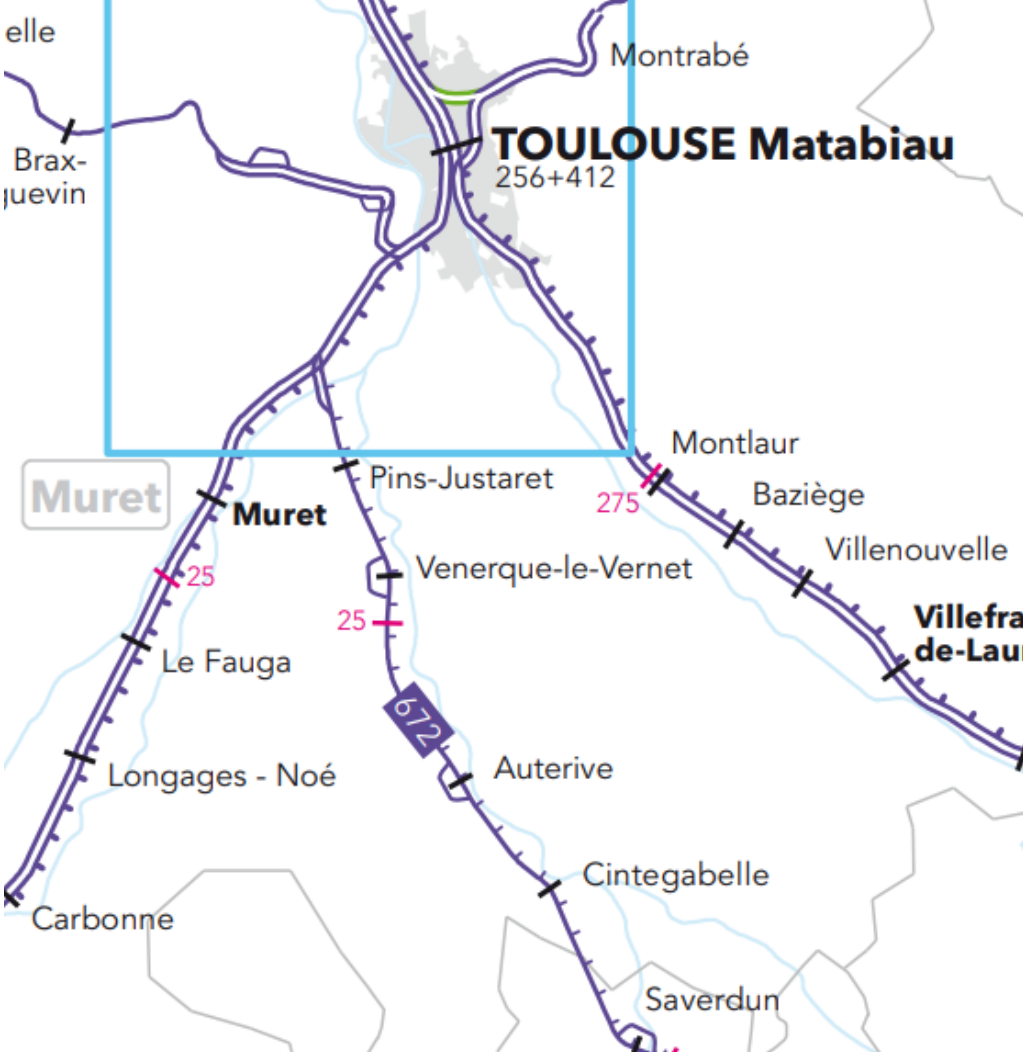


Source : LIO
Auteur : MI Transmob

Tableau 1 : Matrice synthétique du réseau bus et car

	Forces	Faiblesses
Interne	Bonne adaptation aux migrations pendulaires. Fréquence satisfaisante lors des heures de pointes. Une articulation bus/TER plus rapide que la voiture aux heures de pointes.	Aucun bus le week-end Faible cadencement le long de la journée Trajets trop longs Un matériel roulant de faible capacité et cas de forte affluence. Pas de cadencement
Externe	L'attractivité croissante des transports en commun Des possibilités en gare pour des correspondances facilitées Des itinéraires de bus de qualité et déjà bien installés Un gare ferroviaire avec du potentiel de passages de trains L'articulation autour de 3 gares. La mise en place de la ZFE	Les mouvements de grève qui peuvent s'avérer lassants pour les usagers Un report modal rendu compliqué par la prépondérance de la voiture dans les déplacements. Le développement du vélo comme alternative aux transports en commun

Auteur : MI Transmob



Carte 7 : Réseau ferré

Sources : Carte du RFN (SNCF Réseau)

Transports

Trains

L'offre ferroviaire de l'agglomération du Muretain est organisée par la SNCF Réseau au nom de la Région Occitanie. Le territoire est connecté à la métropole toulousaine par les gares de Portet-sur-Garonne, Pins-Justaret et Muret.

La halte est située dans l'aire du ressort territorial de Tisséo collectivités. Elle dispose d'une voie unique électrifiée en 1500V en continu avec une seule possibilité de croisement à Venerque. La halte est équipée d'une borne Pastel, d'un abri voyageurs, d'un afficheur léger et d'un BAPR. Les rames utilisées sont capacitaires avec des rames Régio2N et Régiolis, accueillant respectivement 500 et 300 passagers, avec la possibilité d'unité multiples.

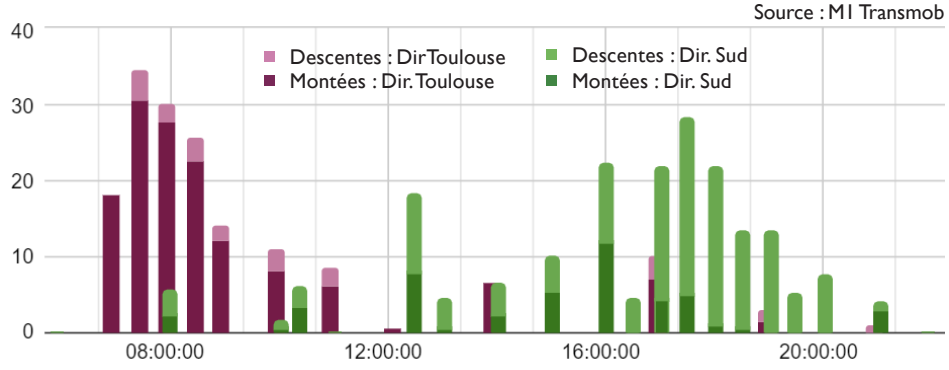
La halte de Pins-Justaret est desservie par des TER, traversée par des trains de nuite et de fret. Les TER de la région Occitanie effectuent des missions entre les gares de Latour-de-Carol-Enveitg, Ax-les-Thermes, Foix,Pamiers et Toulouse-Matabiau. Le service en semaine est de 12 trains en destination de la Gare de Toulouse Matabiau et 18 trains en destination de Foix. Le weekend, on retrouve 9 trains le samedi et 8 le dimanche . De plus, en s'intéressant aux propriétés de l'offre, on observe une certaine asymétrie dans la construction de l'offre (Graphique 7). Cette dernière dispose d'un creux d'offre important entre 11h et 16h (vers Toulouse) et entre 6h et 11h (Vers Foix).

Enfin, on observe également un potentiel d'arrêts supplémentaires relativement élevé en s'intéressant aux données de desserte. On estime à 33% la potentielle augmentation d'arrêts en halte de Pins-Justaret en semaine en direction de Toulouse et à 19% celle vers Latour de Carol.

Grâce aux informations récoltées lors d'entretiens avec Florence Pelletier, Jean-Louis Bouthier, Denis Barrère (CA Muretain) et la première adjointe du Muretain, il semble que les retards et annulations de trains soient fréquents.

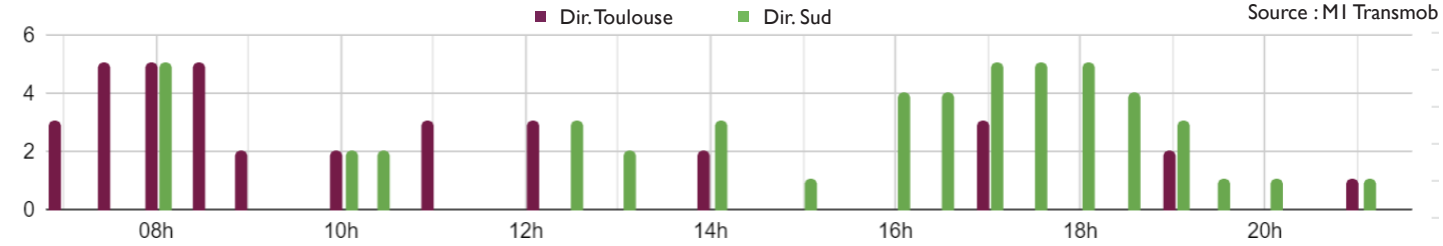
Graphique 8 : Montées et descentes par train

Source : M1 Transmob



Graphique 9 : Remplissage du train (0 = vide ; 6 = saturé)

Source : M1 Transmob



Gare et Intermodalité

Coexistance des modes en gare

En gare, de nombreux modes coexistent avec une fonction de rabattement/irrigation vers le TER.

En effet, la gare est en périphérie des centres très urbanisés et n'est donc pas au coeur des centralités fonctionnelles. Ainsi, l'intermodalité suit la dynamique suivante : domicile - mode leger - mode lourd (train) - activité. On observe des facilités très variables entre les modes.

Information en gare lacunaire

En gare, le mobilier est très limité. Un petit espace d'attente abrité avec assises et branchements USB, des poubelles, une borne d'achat de billets et un panneau d'affiche en direct. Ce dernier présente de nombreux disfonctionnement. Il est souvent éteint et les informations ne sont pas toujours à jour. De plus il n'y a pas d'annonces au micro et sur place, il est donc très difficile d'anticiper des annulations et retards pourtant fréquents. Par ailleurs, il n'y a pas d'affiches des horaires de bus et train dans les modes respectifs. Par ailleurs, les bus en correspondances ne sont pas signalés avec un code particulier dans les fiches horaires.

Tarification très ciblée

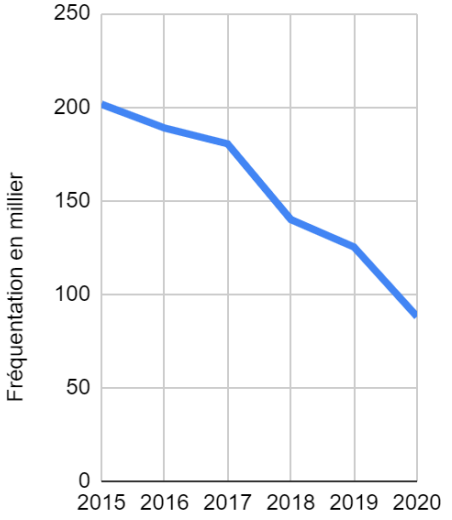
Entre les différents réseaux, il existe une offre tarifaire Pastel+, regroupant le transport urbain et le ferré, couvrant le territoire de la métropole toulousaine ainsi qu'une partie du territoire d'étude (halte de Pins-Justaret). L'offre est à 70€ par mois contrairement à l'offre mensuelle Tisseo adulte à 54€ par mois et l'offre FrequenciO' TER à 42€. Les simples tickets sont à 3€ ou 4,3€. L'abonnement jeunes est à 38,10€ et l'offre +=0 permet aux 18-26 ans de voyager gratuitement après 10 trajets à -50%, soit 22€ pour des aller-retour vers Toulouse. Enfin les étudiants de moins de 26 ans bénéficient d'un abonnement au réseau Tisséo à 10,80€.

Ainsi la tarification est relativement attractive pour le public jeune ou scolaire qui représente une part très importante des usagers du train. En revanche, pour les travailleurs, les coûts sont significatifs mais rappelons tout de même la prise en charge employeur à 50% ainsi que l'offre SolidariO' pour les demandeurs d'emploi qui permet d'avoir des trajets gratuits.

Une fréquentation en baisse

Après deux années de limitation des déplacements, la halte n'a pas retrouvé ses niveaux d'avant. Il convient par ailleur d'observer, qu'entre 2015 et 2020 la fréquentation a chuté de moitié passant de plus de 200 000 à près de 88 000 passagers annuels. Les grèves ont sans doute joué un rôle majeur : plusieurs en 2016 et 2017, 3 mois de grève perlé en 2018 et 27 jours en 2019, à 4 mois du confinnement. Autant d'évènements qui ont sans doute largement perturbé les mobilités. Or les habitudes de mobilités ont une inertie importante et la recomposition autour du ferroviaire ne s'est manifestement pas faite après les allegements du télétravail et des limitations de déplacement. Il conviendra d'être particulièrement attentifs aux évolutions après que le pass sanitaire (non obligatoire dans les TER) est été levé et que le télétravil ne soit plus contraint en ce début de l'année 2022.

Graphique 10 : Fréquentation de la halte de Pins-Justaret avant le covid.



Source : SNCF
Auteur : MI Transmob

Tableau 2 : Qualité de l'intermodalité par mode

Mode	Accessibilité	Correspondance	Autre
Bus/car	Quelques lignes maillent finement le territoire. Une fréquence faible.	Des arrêts relativement éloignés. Une mauvaise communication des horaires entre les modes. Des correspondances faiblement garanties.	Une tarification double. Pas de système d'attente du train.
Voiture/ moto	Un réseau viaire efficace et fin.	Des stationnements nombreux, de proximité et gratuits.	
Vélo	Un réseau incomplet.Des aménagements peu sécurisés.	16 places de stationnement sécurisées. Des installations peu attractives. Pas de place pour des vélos non standards.	Des emplacements vélo dans les TER. Pas de surcoût pour les vélos embarqués. Une accessibilité à quai facilitée.
Piéton	Une halte éloignée des habitations. Des aménagements discontinus.		

Auteur : MI Transmob

Diagnostic en halte

Correspondances

Intéressons-nous maintenant à la qualité des correspondances en halte de Pins-Justaret. Pour cela, on va regarder si l'offre de bus est pensée pour assurer les correspondances avec les TER ou non. Nous avons étudié la qualité des correspondances seulement dans le sens dominant, c'est-à-dire en rabattement sur les trains vers Toulouse le matin et en irrigation sur les trains depuis Toulouse le soir.

Afin de se rendre compte des taux de correspondances pour les lignes de bus 311, 316 et pour les deux lignes dans un même temps (car les deux lignes ont le même itinéraire de Portet à Pins-Justaret), nous avons réalisé le schéma suivant (Cf FM10).

Le schéma 1 permet de se rendre compte des taux de correspondances pour les deux lignes de bus dans les sens dominants en halte de Pins-Justaret. On remarque qu'en moyenne les taux de correspondances sont meilleurs en irrigation (schéma bleu) mais les résultats sont assez proches. Les taux de correspondances sont donc moyens, à l'exception de la ligne 316 venant de Labarthe.

Cependant, en intégrant les données de fréquentation des TER, on se rend compte que 52% des usagers du train ont des correspondances assurées, ce qui est plus satisfaisant.

De plus, on obtient un indice de Stransky de 4,55 pour Pins-Justaret. L'indice de Stransky sert à déterminer

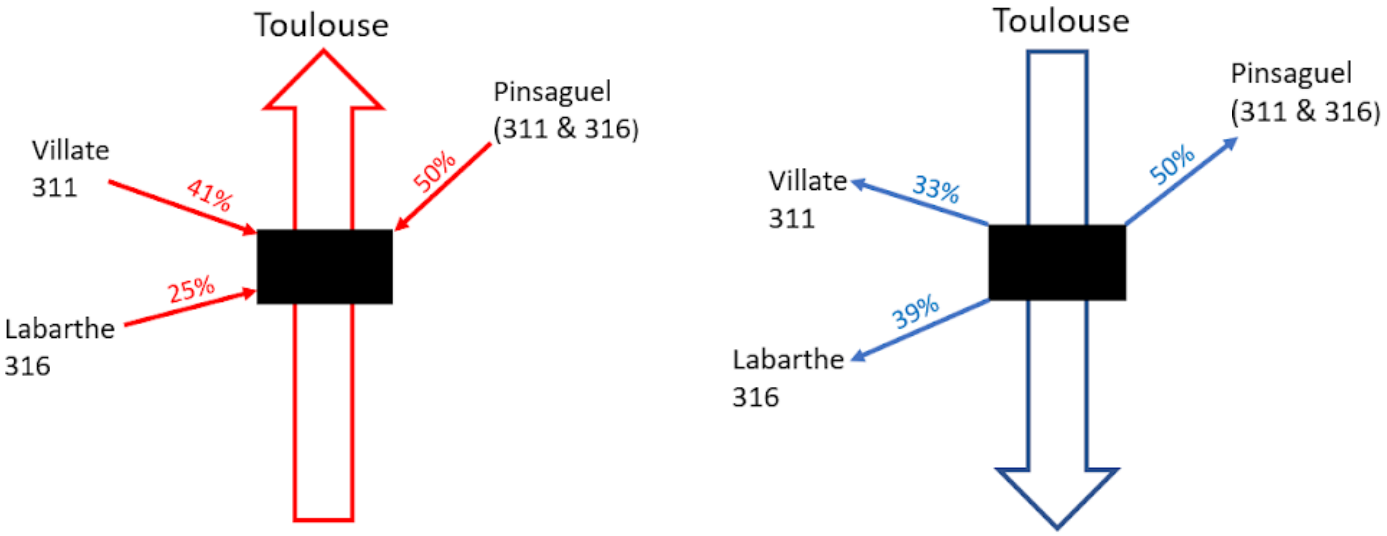
si les correspondances réussies sont liées au hasard ou non (Cf FM10). Les lignes de bus desservant la halte de Pins-Justaret sont donc pensées pour assurer des correspondances (car l'indice est supérieur à 4). On peut donc dire qu'il y a une réelle volonté de coordonner les horaires de bus et de trains dans les sens dominants à Pins-Justaret. Cependant, quand on regarde l'indice de Stransky au global (pas seulement dans les sens dominants) on obtient un résultat de 2.9, ce qui veut dire que le positionnement des bus est choisi de façon aléatoire dans l'autre sens (car l'indice est compris entre 1 et 4). Les correspondances sont donc perfectibles dans ce sens-là.

Ensuite, nous avons pu comparer ces résultats avec les gares de Portet et de Muret. Tout d'abord, pour Portet, nous obtenons un taux de correspondance dans les sens dominants de 27,45%. Puis, pour Muret, nous obtenons un taux de correspondances dans les sens dominants de 38,24%. On observe donc un taux de correspondances similaire entre les gares de Portet et Pins-Justaret et un taux de correspondance inférieur à Muret. En comparaison, les correspondances en halte de Pins-Justaret sont satisfaisantes.

Graphique 11 : Taux de correspondance par gare

Source : M1 Transmob

Schémat 1 : Taux de correspondance dans les sens dominants



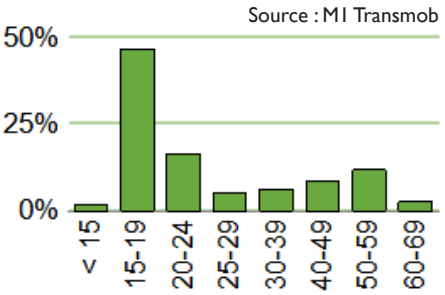
Source : M1 Transmob

Diagnostic en halte

Le public

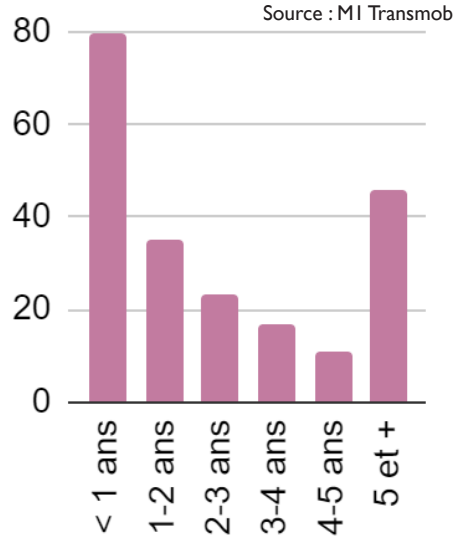
Sur près de 250 voyageurs quotidiens, la majorité est agée de moins de 19 ans. Une analyse par les activités révèle un public partagé entre des scolaires/étudiants et travailleurs. Les flux se concentrent ainsi sur les heures de pointe. Les motifs secondaires représentent 16% des passagers.

Graphique 12 : Répartition par âge

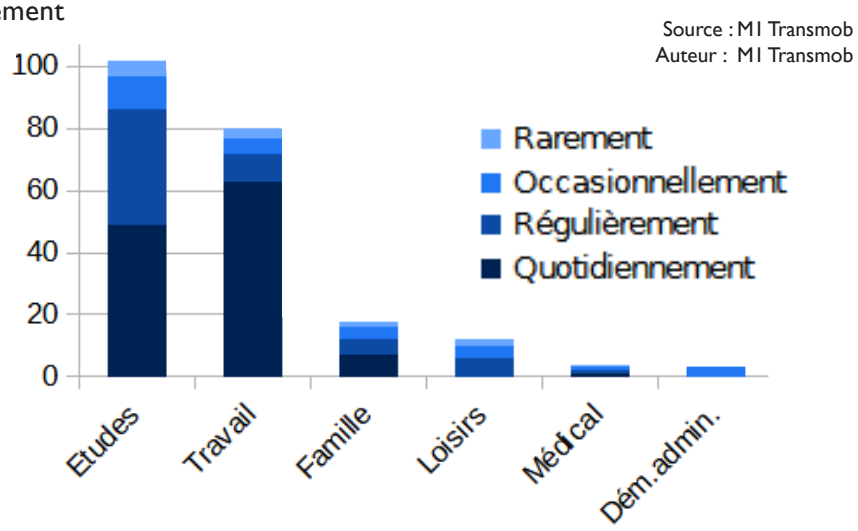


Plus finement, seuls 48% des étudiants contre 80% des travailleurs se déclarent usagers quotidiens. Un agenda plus irrégulier, combiné à une moindre dépendance au train, avec par exemple la possibilité de covoiturer avec ses parents, expliquent sans doute cela. Au total, la halte accueille 54% d'usagers quotidiens et 95% d'usagers hebdomadaires. D'après l'enquête, les 5% d'usagers rares ne se distinguent pas en termes de motivation ou de satisfaction du reste des répondants. Par ailleurs, le public est plutôt jeune usager de cette ligne. 37%

Graphique 13 : Répondants par ancienneté d'utilisation du TER



Graphique 14 : Fréquence d'usage de la halte par motif de déplacement



l'utilisent depuis moins d'un an et 21% depuis plus de 5 ans.

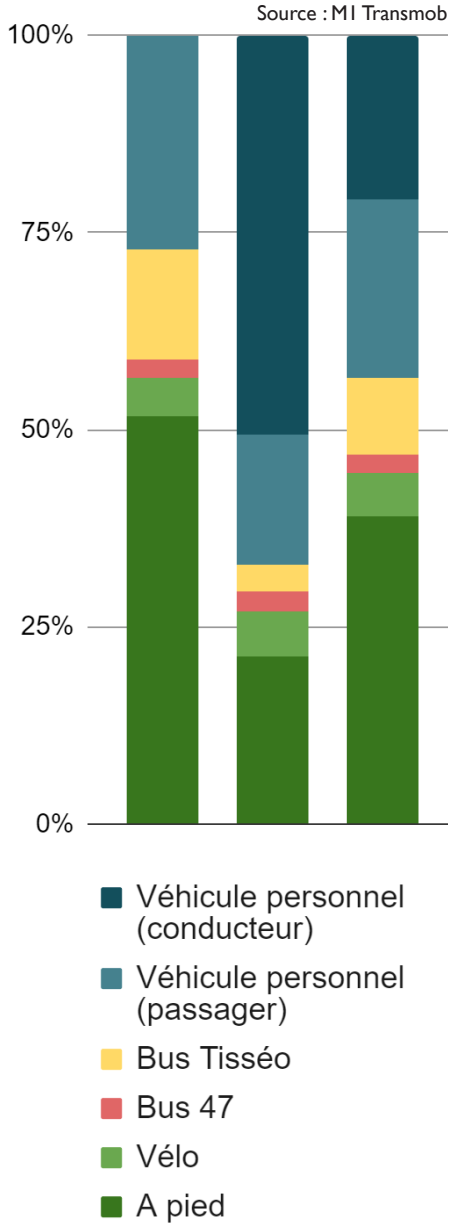
Enfin, la question de la voiture mérite d'être intégrée dans l'analyse du public, en effet en tant qu'alternative au train, elle sort les propriétaires de la catégorie de captifs. Seuls 40% des usagers possèdent une voiture, qu'ils sont une moitié à utiliser pour se rendre à la halte. Comprendre les motivations du ce public est donc un enjeu majeur de l'attractivité de la gare.

Graphique 15 : Part des répondants détenteurs d'un véhicule motorisé

Arrivée en gare

Les deux modes majeurs d'arrivée en halte sont la marche et le véhicule personnel. Ainsi, l'aire d'attraction de la halte est assez réduite à la commune de Pins Justaret. En revanche, les automobilistes viennent pour 70% d'entre eux d'autres communes. De plus, on observe une part importante de passagers, bien souvent déposés en halte par un proche. S'agissant des modes doux, de nombreuses personnes viennent en trottinette électrique ou à vélo qu'ils prennent dans le train. Enfin, le bus et car sont des modes non privilégiés. En contexte de grèves, à la question "quel est généralement votre mode d'arrivée en gare", 14% des personnes répondent "un bus du réseau Tisseo".

Graphique 16 : Mode d'arrivée en gare en fonction de la propriété d'un véhicule motorisé



Diagnostic en halte

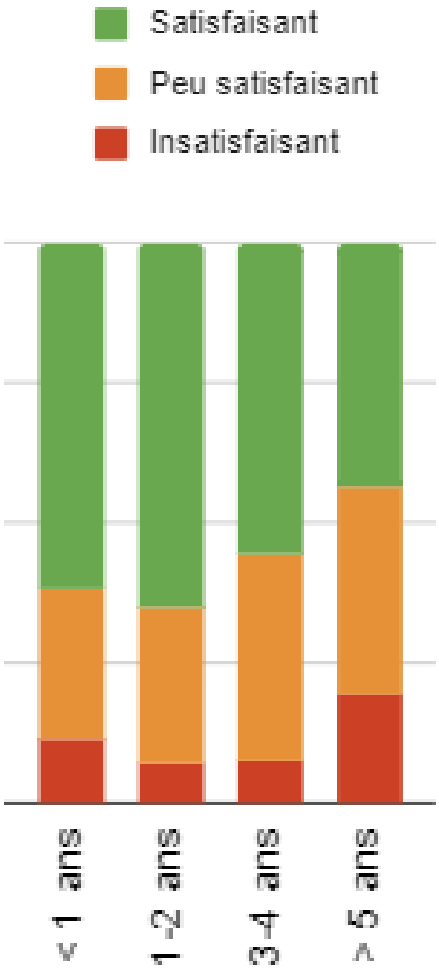
Satisfaction

Une majorité des répondants expriment faire usage du TER en raison de la praticité de ce mode et du gain de temps que ce dernier représente par rapport à l'automobile. En outre, 26.9 % d'entre eux affirment que le TER est un moyen plus rapide permettant d'éviter les embouteillages. Malgré tout, dans les raisons "Autres", bon nombre d'usagers expriment n'avoir pas le choix dans le mode, ils déplorent notamment un manque d'alternative efficace pour effectuer un trajet similaire.

Parmi les usagers réguliers depuis moins d'un an, 61.5 % d'entre eux se révèlent être satisfaits de l'offre de TER, cependant cette satisfaction décline en ce qui concerne les usagers les plus anciens qui ne sont satisfaits qu'à 43.5 %. On remarque malgré tout un niveau de satisfaction assez élevé pour l'ensemble des usagers. Pour l'ensemble des usagers, on a constaté un niveau d'insatisfaction assez bas qu'importe l'ancienneté d'usage du TER.

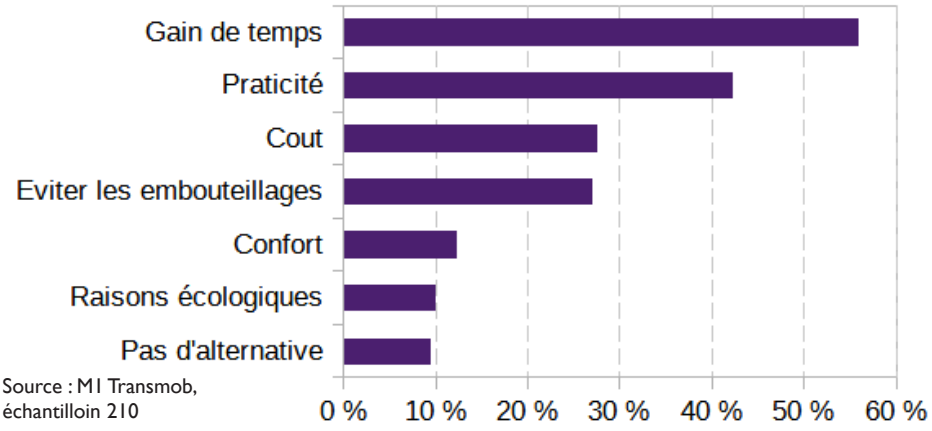
Concernant les motivations et difficultés rencontrées sur les trajets, il ressort que le gain de temps est un enjeu majeur largement limité par les grèves et annulations. Les critères de coût et de praticité sont aussi mis en avant. De plus on observe que près de 10% des répondants sont motivés par des raisons écologiques.

Graphique 17 : Motifs principaux du choix d'un trajet en TER



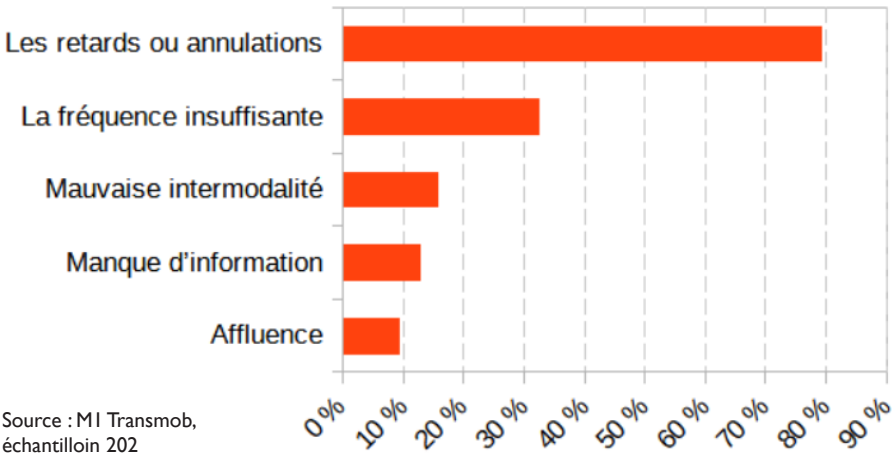
Source : M1 Transmob, échantillon 2018

Graphique 18 : Motifs principaux du choix d'un trajet en TER



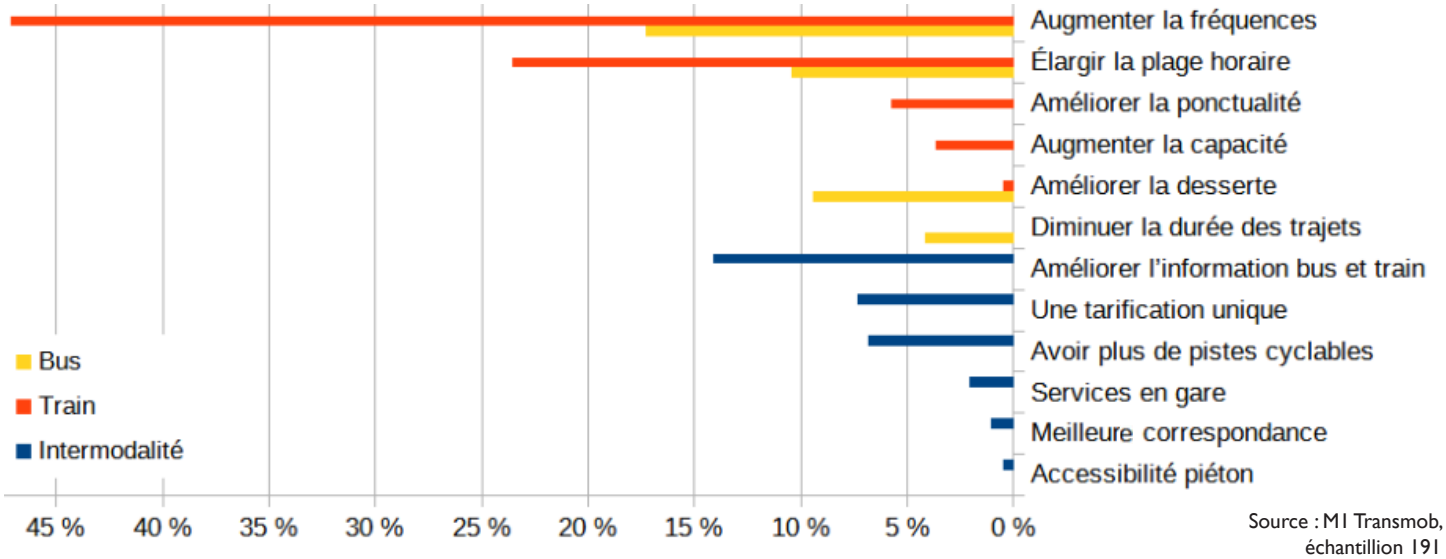
Source : M1 Transmob, échantillon 210

Graphique 19 : Principales difficultés rencontrées sur le trajet



Source : M1 Transmob, échantillon 202

Graphique 20 : Améliorations souhaitées par les usagers



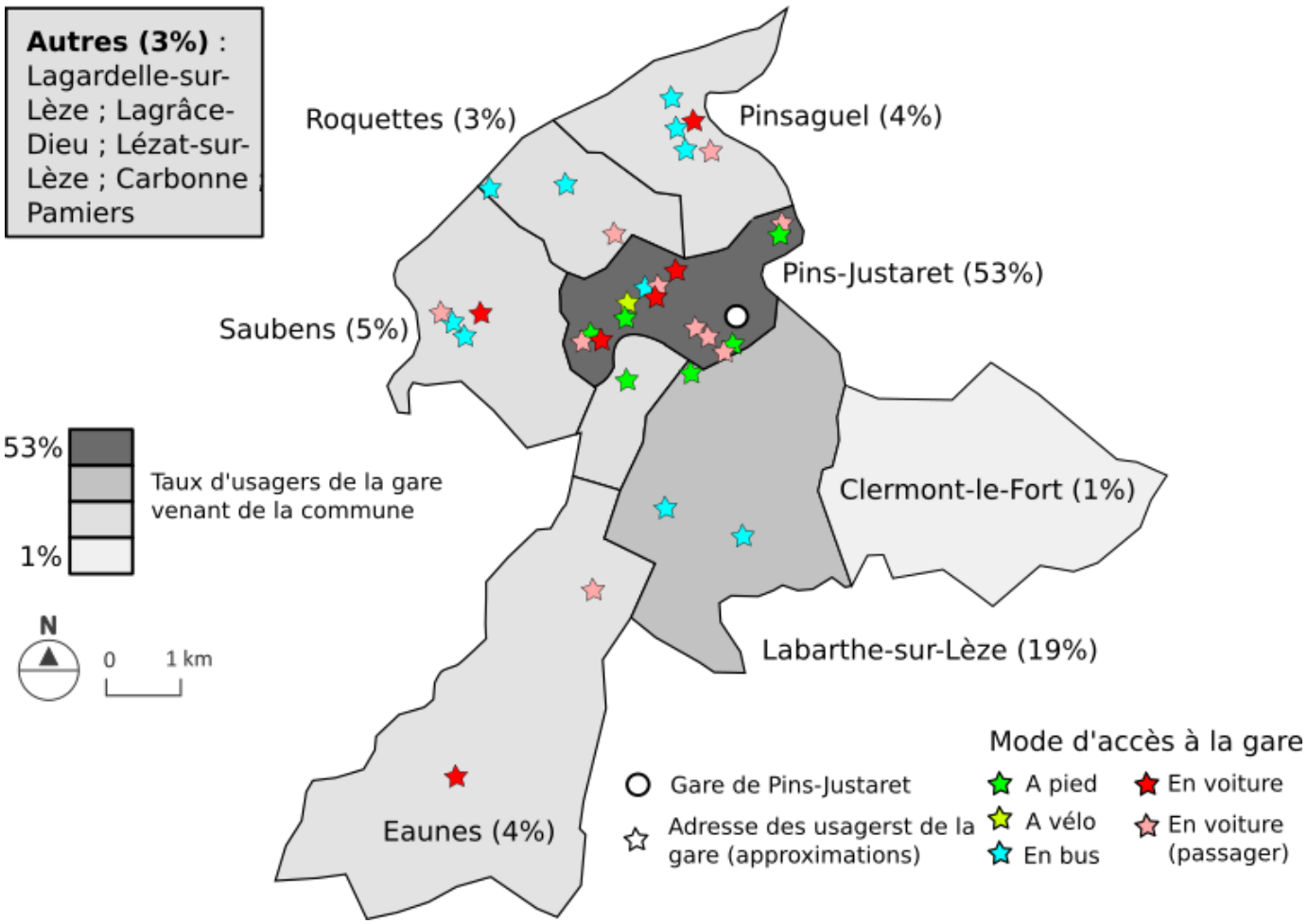
Source : M1 Transmob, échantillion 191

Malgré le fait qu'une majorité des usagers semble satisfaite de l'offre ferroviaire, un grand nombre fait part de difficultés similaires rencontrées lors des déplacements. En effet, 76.8 % déplorent les problèmes de retards et d'annulations de TER. A ceci, nous pouvons ajouter qu'ils se plaignent d'une fréquence insuffisante de TER.

Enfin, les usagers ont fait part de pistes d'amélioration souhaitables pour faciliter leur mobilité. Plusieurs propositions sont ressorties, concernant notamment une demande d'augmentation de la fréquence ainsi qu'un élargissement des plages horaires aussi bien pour les TER que pour les bus Tisséo. De la même manière, les usagers ont fait part d'une difficulté d'accès à l'information. De plus, certains ont déploré ne pas bénéficier d'une tarification unique (et avantageuse) pour combiner l'offre de train et de bus.

On a récolté un nombre important de remarques concernant l'utilisation des bus Tisséo. En effet, de nombreux usagers déplorent la qualité de desserte, les mauvaises correspondances ou les temps de trajets longs qui poussent la population à se détourner de ce mode.

Carte 8 : provenance des usagers de la halte



Source : M1 Transmob

Diagnostic dans le BAG

Satisfaction

Ce second questionnaire avait pour but d'évaluer l'offre de transport présente sur le territoire et notamment de mieux appréhender son utilisation par les habitants. L'objectif, au-delà d'avoir une vision d'ensemble de l'offre de transport prenant en compte aussi bien les transports en communs que les modes actifs, était d'atteindre un public différent que celui de la première enquête, les "non-usagers" du TER.

Le questionnaire a été envoyé aux maires des communes qui l'ont transmis à leurs citoyens. Nous avons lancé l'enquête à la fin du mois de février et commencé le traitement au milieu du mois de mars. Au total, le questionnaire est resté un peu plus de deux semaines en circulation pour recueillir les réponses d'un total de 130 répondants provenant de plusieurs communes.

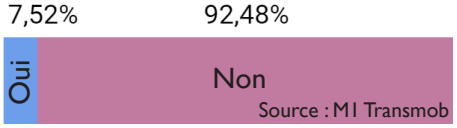
Sur un total de 130 répondants, 55.3 % résident dans la commune de Labarthe-sur-Lèze, contre 13.6 % résidant à Eaunes et 11.4 % à Pins-Justaret. Une majorité des répondants sont de sexe féminin (75 %). Deux classes d'âges sont bien représentées, celle des 40-49 ans (37.1%) et celle des 30-39 ans (34.1%). Parmi eux, deux classes socio-professionnelles ressortent, celle des employés avec 40.9 %, suivie par les cadres avec 30.3 %.

Une majorité des répondants se rend à Toulouse et ses alentours pour le travail, ces derniers utilisent à 87.1 % leur véhicule personnel. Parmi eux, 66.7 % expliquent utiliser ce mode, à cause d'un manque de desserte des transports en commun à proximité ainsi que pour des raisons de praticité (46.2%). Enfin, à la question « Vous sentez- vous contraint d'utiliser votre véhicule personnel dans vos déplacements ? », 92.4 % ont répondu par l'affirmative. Par la suite, l'objectif du questionnaire était d'évaluer l'offre de chaque mode présent sur le territoire et notamment son utilisation et le ressenti des usagers par rapport à cette offre.

Graphique 21 : Répartition de la population enquêtée par âge

Source : M1 Transmob

Graphique 22 : Dépendence déclarée à la voiture



Source : M1 Transmob

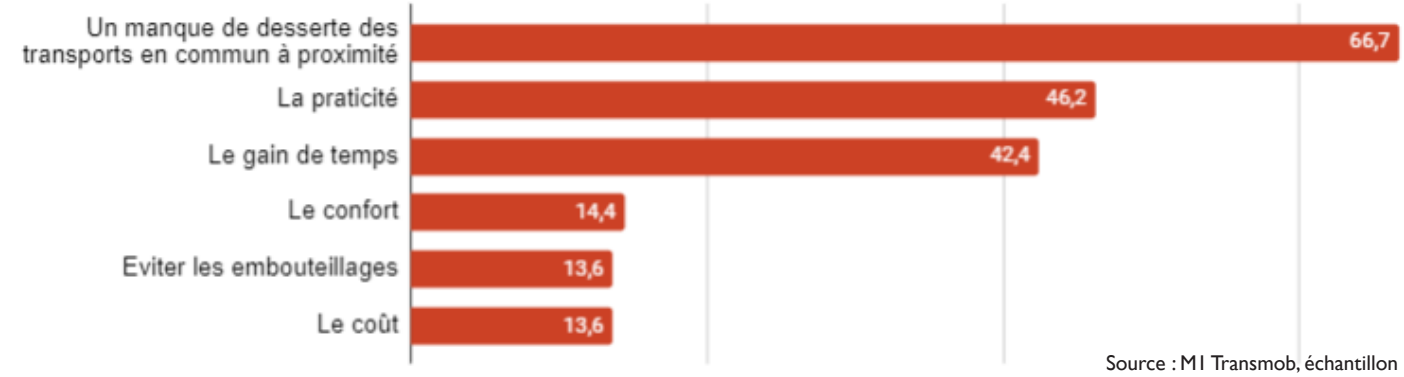
Pour ce qui est des transports en commun, plus de la moitié des répondants affirment savoir où trouver les informations concernant l'offre, néanmoins, pratiquement la totalité des répondants admettent ne pas utiliser l'une des lignes de transports en commun Tisséo (311/314/316/317).

Les raisons de cette non utilisation sont diverses, la plupart trouve l'offre insatisfaisante et vont même jusqu'à dire que ce n'est pas un mode concurrentiel à la voiture, même lorsque l'usager doit patienter dans les embouteillages.

De fait, beaucoup d'usagers se plaignent d'une mauvaise desserte du territoire, engendrant des temps de trajet particulièrement longs et lents. A ceci, il faut coupler les problèmes de fréquences et d'amplitudes horaires que ce soit en semaine comme en week-end où l'offre est inexistante selon les usagers. Enfin, il semblerait qu'il y ait un manque de correspondances et de jonctions entre les différents territoires mais aussi pour se rendre jusqu'aux trains depuis les différentes communes.

Pour ce qui est de l'offre des modes actifs, une majorité de répondants pratique la marche (65.2%) et le vélo (40.9%), ces usagers utilisent généralement ce mode pour des motifs de loisirs à 51.3 % contre seulement 17.6 % pour des motifs liés au travail. Cependant beaucoup d'usagers pointent des pistes d'améliorations notamment dans les aménagements des communes. En effet, même si des progrès ont été fait ces dernières années, il reste encore de nombreux bouts de pistes cyclables à connecter et à construire. Une majorité des répondants fait part d'un manque d'aménagement qui devient un frein dans la pratique des modes actifs puisqu'il engendre des enjeux de sécurité.

Graphique 23 : Principaux freins à l'utilisation du TER



Source : M1 Transmob, échantillon 208

Analyse comparative de l'offre de transport

Afin de se rendre compte de la qualité des correspondances en halte de Pins-Justaret, nous avons pu comparer avec d'autres gares françaises et étrangères. Nous l'avons comparée avec les gares suivantes : Lipsheim (Strasbourg), Bouaye (Nantes), Tilff (Liège) et Mölhin (Bâle). Ces gares sont comparables à la halte de Pins-Justaret car ce sont des territoires avec des caractéristiques similaires (taille de la ville, taille de l'agglomération, distance par rapport au centre, habitat périurbain dominant et desserte en bus avec au moins une ligne qui dessert la halte). Cependant, on observe quand même quelques différences entre ces gares.

L'offre ferroviaire en halte de Pins-Justaret est plus faible par rapport aux autres gares. En effet, on y retrouve la fréquence et l'amplitude horaire la plus faible (même si l'amplitude est comparable aux autres gares françaises). L'offre de bus est très disparate entre les différentes gares. La fréquence des bus en halte de Pins-Justaret est la plus faible. Ensuite, nous allons comparer la coordination horaire entre les bus et les TER dans les sens dominants (le matin en rabattement sur les trains allant vers la métropole, le soir en irrigation des trains venant de la métropole).

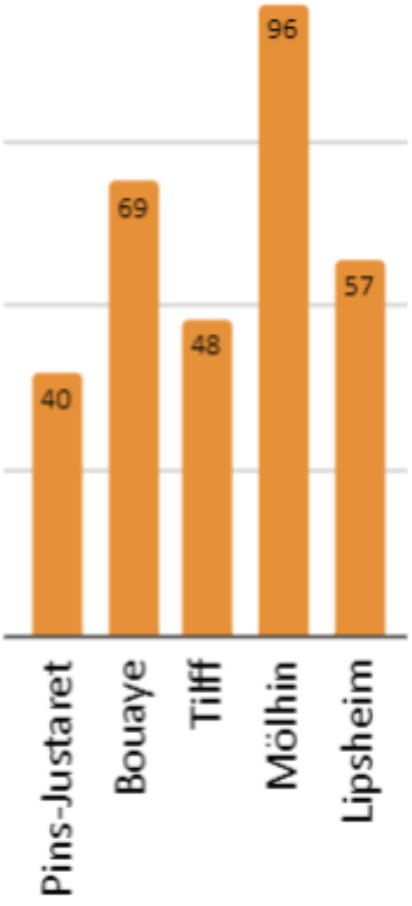
Pour cela, nous allons comparer les taux de correspondances assurés et le pourcentage de bus utiles des différentes gares.

On remarque que pour le pourcentage de bus utiles (bus qui servent à faire une correspondance) et le taux de correspondances assurés la halte de Pins-Justaret se situe en dernière position. Cependant, pour les taux de correspondances la halte de Pins-Justaret obtient un résultat comparable aux autres gares françaises. On notera les scores exceptionnels atteints par la gare suisse où les bus sont pensés de manière totalement coordonnée avec l'offre ferroviaire.

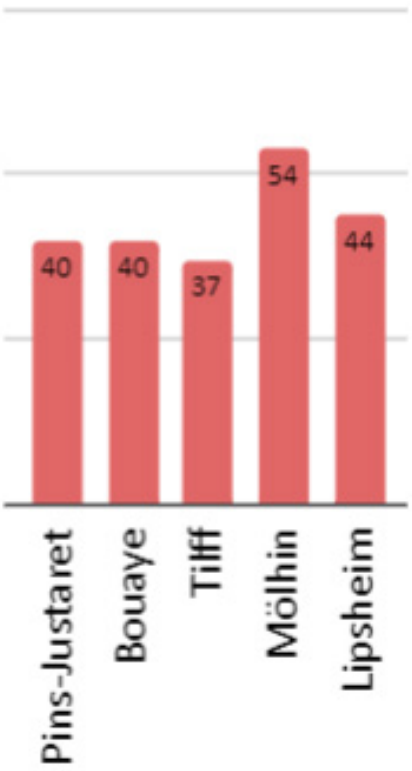
Enfin, nous allons comparer les indices de Stransky pour les différentes gares.

Nous observons que les indices de Stransky sont comparables entre les gares de Pins-Justaret, Bouaye et Tilff. L'indice de Stransky de Pins-Justaret est même supérieur à celui de Lipsheim (à cause d'une fréquence de trains nettement supérieure). Les indices de Stransky montrent qu'à Pins-Justaret le positionnement des bus n'est pas aléatoire mais répond bien à une volonté de coordination avec l'offre ferroviaire (car l'indice est supérieur à 4). Néanmoins, il faut noter que Pins-Justaret est en partie pénalisé par un intervalle utile plus réduit (une minute en moins) pour tenir compte de l'éloignement des arrêts de bus avec la gare, configuration que l'on ne retrouve pas dans les autres gares.

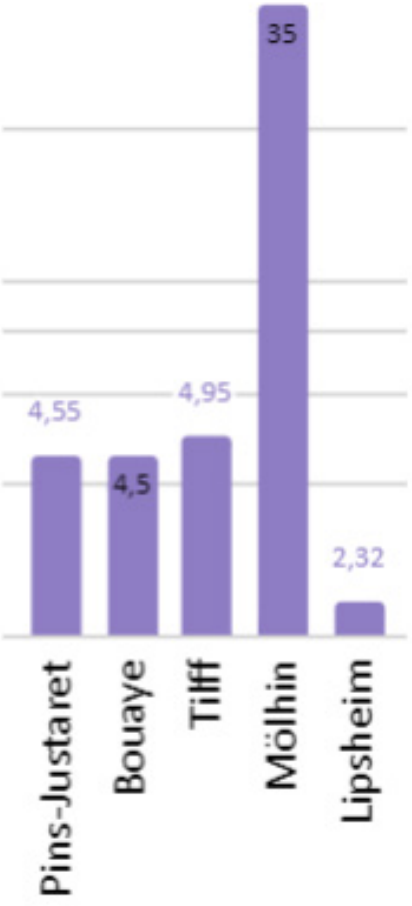
Graphique 24 : Taux de bus utiles par gare



Graphique 25 : Taux de correspondances par gare



Graphique 26 : Indice de Stransky par gare



Source : M1 Transmob

Sources :

Association Rallumons l'Etoile, 2021, Atlas des gares.

AUAT, 2020, Chiffres clés sur les déplacements.

Autorité de Régulation des Transports (ART), 2019, Bilan ferroviaire.

INSEE, 2018, Dossier complet des communes du BAG.

IGN, 2021, Données cartographiques.

Annexes :

Master Transmob, 2022, Analyse comparative de l'offre dans cinq territoires périurbains.

Master Transmob, 2022, Carte des aménagements cyclables sur le territoire d'étude.

Master Transmob, 2022, Carte de l'offre de covoiturage.

Master Transmob, 2022, Carte du réseau liO à Pins-Justaret.

Master Transmob, 2022, Cartes des passagers au départ et à l'arrivée de Pins-Justaret.

Master Transmob, 2022, Correspondances à Pins-Justaret.

Master Transmob, 2022, Correspondances à Muret.

Master Transmob, 2022, Correspondances à Portet.

Master Transmob, 2022, Grille d'observation.

Master Transmob, 2022, Questionnaire sur les mobilités et l'offre de transport au sein du BAG.

Master Transmob, 2022, Questionnaire destiné aux entreprises.

Master Transmob, 2022, Réponses au questionnaire sur les mobilités et l'offre de transport au sein du BAG.

Master Transmob, 2022, Réponses au questionnaire destiné aux entreprises.

Tous droits réservés.

Imprimé le 29/03/2022 à Toulouse.

Fiches-Méthode :

FM.1 - Réalisation d'un diagnostic socio-économique
FM.2 - Réalisation d'un diagnostic territorial
FM.3 - Diagnostic modes de transport : le ferroviaire
FM.4 - Diagnostic modes de transport : la voiture
FM.5 - Diagnostic modes de transport : les modes actifs
FM.6 - L'élaboration du questionnaire
FM.7 - Enquête de terrain : la diffusion sur le terrain
FM.8 - Enquête de terrain : traitement et analyse des données
FM.9 - Enquête boîte aux lettres : élaboration du questionnaire
FM.10 - Observation terrain : grille d'observation et comptage
FM.11 - Qualité des correspondances
FM.12 - Diagnostic cartographique des transports représenter l'offre

Fiches actions :

FA.1 - Améliorer la fréquence, première étape vers le RER ?
FA.2 - Améliorer la desserte des transports en commun
FA.3 - Améliorer l'accessibilité cyclable
FA.4 - Faciliter et apaiser l'accessibilité piétonne
FA.5 - Améliorer l'intermodalité
FA.6 - Réorganisation du pôle d'échange
FA.7 - Améliorer l'offre tarifaire
FA.8 - Sensibilisation pour la mobilité durable
FA.9 - Faciliter l'accès à l'information en gare
FA.10 - Proposer des conditions d'attente adéquates aux besoins des usagers
FA.11 - Concertation entre acteurs pour une meilleure correspondance