

FA.1 - AMÉLIORER LA FRÉQUENCE, PREMIÈRE ÉTAPE VERS LE RER ?

La halte de Pins-Justaret, bénéficie du passage de **18 trains par jour** dans la direction de Foix et de **12 trains** par jour dans la direction de Toulouse. La majorité des trains passent le matin entre **7h et 9h** et il y a un **grand vide entre 14h et 17h**. Cette fréquence est largement critiquée par les usagers du TER qui la considèrent **trop faible** par rapport à leurs besoins. Ces revendications sont soutenues par l'association Rallumons l'étoile, qui milite pour la création d'un **RER Toulousain**, avec des horaires fixes et un **cadencement** tout au long de la journée qui répondraient davantage aux attentes des usagers. De plus, la ligne permet théoriquement un cadencement à la demie-heure.

ENJEUX

- Répondre aux demandes des usagers présents
- Attirer de **nouveaux usagers** pour qui les horaires actuels du TER ne correspondent pas à leurs besoins

OBJECTIFS

- **Augmenter la fréquence** des trains : avoir une desserte suffisamment dense pour que la question de l'horaire ne se pose pas et que la suppression d'un train n'entraîne pas de retard trop pénalisant
- Augmenter la **fréquentation** des usagers
- Toucher un **public plus large** (personnes dont les horaires de travail ne correspondent pas, personnes qui doivent se déplacer durant les après-midi..)

PRÉSENTATION DE L'ACTION

L'action vise à augmenter la fréquence de trains à la halte de Pins-Justaret, d'y instituer un **véritable cadencement** tout au long de la journée et d'y instaurer des horaires fixes.

Il est aussi prévu d'**adapter le cadencement** aux jours et heures de la semaine afin de répondre au mieux aux besoins des usagers (cadencement plus fort le week-end, en heures de pointe..).

30 TRAINS
PAR JOUR
AUCUN
ENTRE 14 ET
17H POUR
ALLER À
TOULOUSE
ET PLUS DE
TRAINS
APRÈS 20H

ACTEURS

- SNCF
- Tisséo
- Région Occitanie
- Rallumons l'étoile

PÉRIMÈTRE

L'action est localisée à la halte de Pins-Justaret, mais a des conséquences (augmentation du temps de trajets) sur l'ensemble de la ligne TER.

BUDGET

Investissements moyens pour le court terme (dans un premier temps **optimisation existant**) et lourds pour le long terme nécessitant un appui de divers acteurs financeurs (État, Région, Métropole, Feder)

CALENDRIER

La **première étape** de l'action ne nécessite pas de grands changements, elle pourrait donc être **rapidement mise en place**. Cette action étant **progressive**, elle peut s'étaler dans le temps en accompagnant au mieux les **changements de modes** des usagers (ZFE, augmentation du prix de l'essence, prise de conscience écologique..)

RENVIS

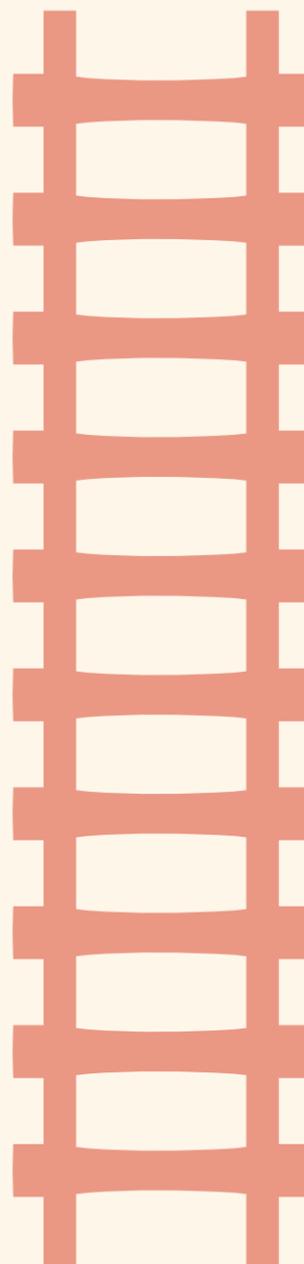
- Diagnostic : P. 12
- Fiche méthode 2
- Fiche Action 8

ACTIONS HIÉRARCHISÉES

- Afin de ne pas entreprendre de travaux coûteux et une totale réorganisation de la déserte, il serait judicieux dans un premier temps de se **servir des trains qui passent déjà à Pins-Justaret sans s'arrêter**.
- Pour cela, il faut **étudier l'offre** que ces trains proposent pour en sélectionner quelques-uns voués à s'arrêter à Pins-Justaret sans pénaliser la fiche horaires.
- Si la demande est exponentielle, de plus **grosses modifications pourront être envisagées**, telles l'augmentation de la fréquence, la mise en place d'horaires fixes...

ACTIONS SUR LE COURT TERME

- Réaliser les actions ci dessous en **optimisant l'existant** de manière à avancer vers un **cadencement tout en limitant les coûts**.
- Mettre en place **progressivement** un train par heure durant les heures creuses
- Les week-end, mettre un train **direction Foix** passant par Pins-Justaret partant à **22h** de Toulouse. (accompagner dans la communication pour lancer l'offre)
- Les **week-end**, mettre un train direction Toulouse passant par Pins-Justaret arrivant à **Toulouse à 22h**.
- Mettre en place une forte **campagne de communication** sur le projet, afin de sensibiliser le public à l'utilisation du train.



ACTIONS SUR LE LONG TERME

- **Doublement des voies** ainsi que possibilité de créer un **croisement** à la halte de Pins-Justaret.
- Mettre en place un **train direction Foix** passant par Pins-Justaret partant de **Toulouse à 22h la semaine**
- Tendre vers un **renforcement du cadencement** pour répondre aux attentes de Rallumons l'étoile qui vise un train toutes les 30 minutes. Les trains seront cadencés à l'heure et à la même minute pour améliorer la lisibilité et l'attractivité de l'offre.

DIFFICULTÉS

- La mise en place d'un **cadencement** se heurte à de multiples **obstacles**. Premièrement, sur le plan pratique, il n'existe qu'**une seule voie** à Pins-Justaret.
- Deuxièmement, sur le plan fonctionnel, la réussite de cette action nécessite une **entente et une cohésion** entre les acteurs concernés, ce qui n'est pas une chose aisée.
- Dernièrement, la question du **financement** est aussi un point majeur de blocage à la mise en place de cette action. La métropole, Tisséo, la région ainsi que l'Etat devront s'impliquer dans le projet.
- L'ajout de trains induit une **gestion moins souple** en cas d'aléas .

FA.2 - AMÉLIORER LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN

On trouve dans le BAG **une desserte en cars liO et en navettes Tisséo bien maillée mais perfectible**. On observe en effet une desserte complète en heures de pointe les jours de semaine mais une carence dans la desserte en bus en heures creuses et en week-end. La desserte en terme d'arrêts est cohérente mais **peut être améliorée en réorganisant la fréquence de passage et d'arrêts pour les cars et les navettes**. Les lignes de cars liO et les navettes Tisséo peuvent être complémentaires de la desserte TER interurbaine en particulier vers Toulouse. **L'objectif à terme est de faire de la halte de Pins-Justaret, un pôle d'échanges multimodal (PEM) à l'échelle du BAG.**

ENJEUX

- Permettre une meilleure **coordination** avec des correspondances pour les cars liO, les bus Tisséo et le TER.
- **L'adaptation** aux conséquences de la ZFE.
- **Le transfert** récent du réseau Arc-en-ciel à la région est une opportunité pour réarticuler cette offre à la desserte ferroviaire.

OBJECTIFS

- **Optimiser la desserte en bus et en cars** et de fait l'accès à la voiture à Pins-Justaret.
- **Offrir aux habitants un moyen de transport fiable et rapide** pour rejoindre des pôles d'échanges multimodaux.
- **Faire de la halte ferroviaire de Pins un PEM** rayonnant au-delà du Muretain vers l'ouest du Sicoval.

PRÉSENTATION DE L'ACTION

Il s'agit de **renforcer et harmoniser la desserte dans le BAG** en optimisant la fréquence et en coordonnant ces transports en commun. On conservera le tracé de certaines lignes et la qualité de la desserte en heures de pointe tout en utilisant le réseau comme piste de rabattement.



Source: M1 TRANSMOB

ACTEURS

- La Région Occitanie
- Tisséo
- CA du Muretain
- Commune de Pins-Justaret

PÉRIMÈTRE

- Territoire du BAG traversé par les lignes
- Arrêts actuels

CALENDRIER

- Des actions à court-terme en 2-3 ans et d'autres plus ambitieuses à long-terme en 5-7 ans

BUDGET

- À court-terme, les investissements sont moyennement importants tout en restant conséquents. À long-terme, le budget nécessaire est élevé, achat de nouveau matériel roulant par exemple

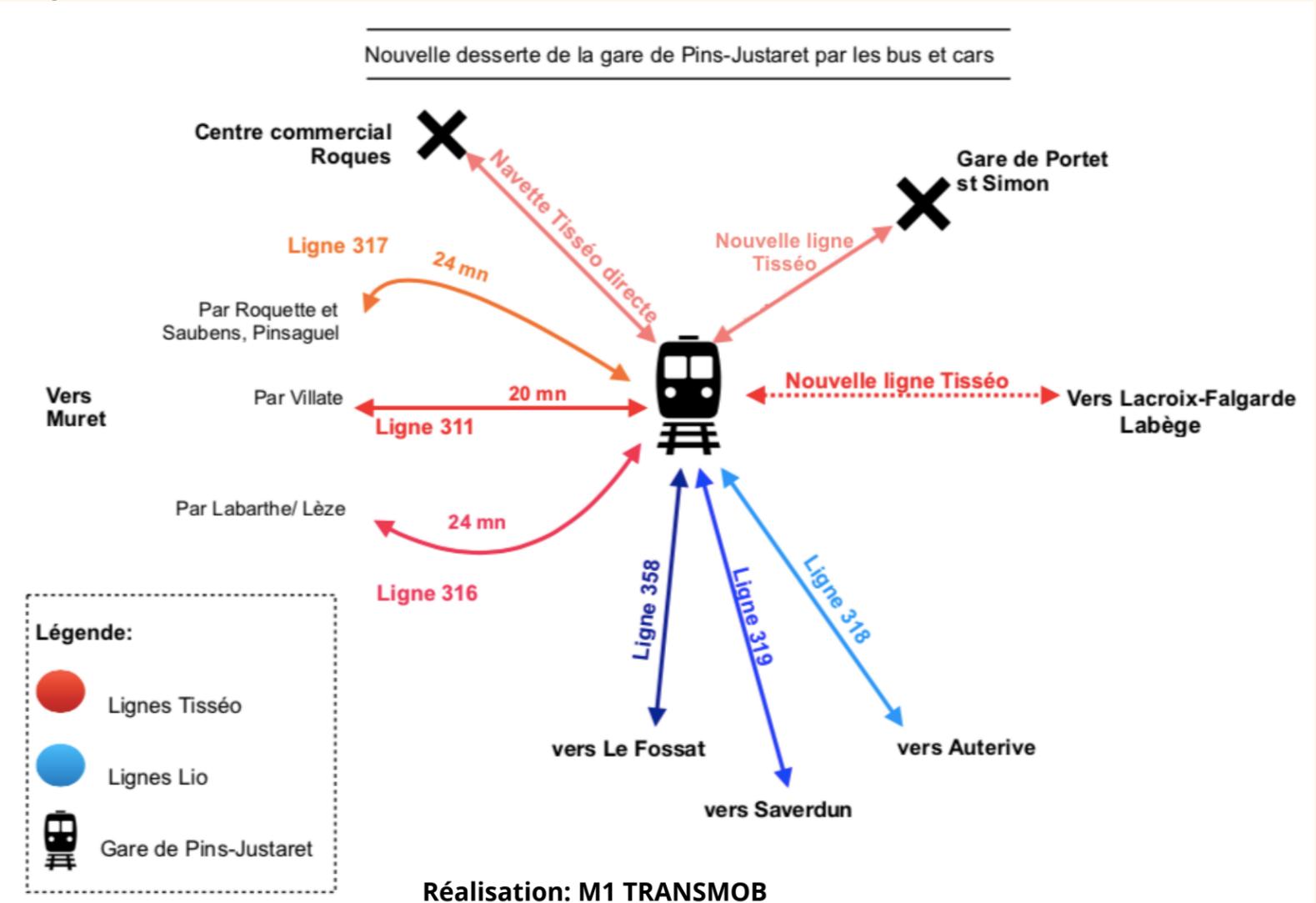
RENOIS

- Diagnostic : P. 10-11
- Fiche méthode 11 - 10
- Fiche Action 8

ACTIONS A COURT-TERME

- D'après nos enquêtes, des usagers utilisent la ligne 317 pour se rendre à la halte, pour faciliter cela, il faudrait **rabattre la ligne 317 sur la halte de Pins-Justaret** et en faire son terminus à la place de celle de Portet.
- Faire de la halte de Pins-Justaret le **terminus des lignes 311 et 316** arrivant de Muret. Avec ce redéploiement, une navette Portet-Pins viendrait compléter l'offre vers la halte. (Fig1)
- Les temps de parcours en-dessous de 30 minutes permettent d'optimiser les rotations de bus pour **cadencer l'offre Tisséo à la demi-heure** avec un véhicule ou bien au quart-d'heure avec deux véhicules quel que soit le moment de l'année et **élargir l'amplitude horaire en soirée**.
- **Créer une offre Tisséo le week-end** adaptée aux besoins et harmonisée aux horaires de la semaine. Il faut en particulier proposer une offre le samedi soir suivant un cadencement horaire à l'heure.
- **Clarifier les fiches horaires** et afficher clairement tous les horaires pour tous les arrêts des **lignes liO (318, 319, 358)** et indiquer qu'il faut faire signe aux chauffeurs pour monter dans les cars.
- **Déplacer les arrêts à proximité de la halte** au plus proche du parvis (cf. fiche action halte).
- **Proposer la halte de Pins comme terminus des lignes 318, 319, 358** pour être prolongées par des navettes vers Roques et vers Portet. Leur coût pourrait être partagé avec la Région et peut-être les enseignes desservies comme Ikea contre une publicité sur la navette. (Fig1).

Figure 1:



ACTIONS A LONG-TERME PLUS AMBITIEUSES

- Sur les lignes liO, **mettre en place un nouveau passage** en début de matinée dans le sens Toulouse vers l'Ariège et un nouveau passage l'après-midi dans le sens Ariège vers Toulouse. Grâce au rabattement vers la halte de Pins-Justaret devenue terminus, du temps de trajet est libéré, nous pouvons donc ajouter un nouvel horaire.
- Envisager la création d'une desserte Tisséo pour les **communes voisines du Sicoval** qui ne sont pas desservies actuellement en particulier La Croix Falgarde en rabattement vers la halte de Pins-Justaret car ces communes se trouvent dans son aire d'influence (cf. carte dans le diagnostic territorial) (fig 1). Cette ligne pourrait aller à Escalquens ou à Labège-La Cadène, le futur terminus de la 3ème ligne de métro.
- Faire circuler du **matériel roulant plus capacitair**e afin de le rentabiliser à long-terme grâce à une augmentation de la demande en raison des points précédents qui vont impacter de manière positive les lignes de bus.
- Proposer un **cadencement systématique sur les trains** avec un **cadencement des bus** à la demi-heure avec **2 véhicules par ligne** qui s'articulerait avec les TER.

LIMITES ET PRECAUTIONS

- Difficultés à **adapter les différentes offres** des AOM liO et Tisséo
- **Remplissage des cars** en raison du manque d'attractivité des offres.
- Le coût financier du nouveau matériel roulant.
- Les **contraintes techniques et horaires** propres aux exploitants de ces lignes.

FA.3 - AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ CYCLABLE

À l'instar des problématiques piétonnes, l'accès vélo à la halte de Pins-Justaret est également entravé par des **discontinuités cyclables** au sein de la commune de Pins-Justaret mais également **intra-BAG**. Sachant que 7% des arrivées à la halte se font en vélo, il semble intéressant de participer au **développement de l'offre cyclable du territoire**. En effet, l'enquête nous a permis de cerner les principaux freins des cyclistes sur lesquels nous pourrions agir : la **sécurité, la sûreté et les aspects pratiques**.

ENJEUX

- La **sécurisation** de la pratique du vélo
- L'**essor du vélo** comme moyen de transport vers la halte
- La **réduction de la place de la voiture** dans les préférences de modes de déplacement

OBJECTIFS

- Améliorer les conditions de **pratique** du vélo
- **Résorber les discontinuités** cyclables sur le territoire du BAG
- Anticiper la mise en oeuvre de la ligne 4 du **Réseau Express Vélo**
- Participer à **réduire l'emprise** de la voiture

PRÉSENTATION DE L'ACTION

Afin de **réduire les entraves** à la pratique du vélo sur le BAG à **court terme**, il est possible d'agir sur l'équipement à la halte et la régulation de la vitesse à proximité. Cependant, afin de **durablement améliorer** les conditions d'accès cyclable à la halte en vélo, la préconisation la plus impactante reste la **résorption des discontinuités cyclables** intra BAG. Ces dernières seront classées selon l'ampleur des opérations d'aménagement nécessaires.



Source : M1 TRANSMOB

ACTEURS

- Mairies du BAG
- CA du Muretain,
- Conseil Départemental de Haute Garonne
- Conseil Régional Occitanie
- FEDER

PÉRIMÈTRE

- Autour de la halte Pins-Justaret
- Sur l'ensemble du BAG.

BUDGET

- Pompe à vélo : **1160 €**
- Pistes cyclables bidirectionnelles et bandes cyclables : entre **7 009 440€** et **8 811 450 €**
- Roquettes → Ch. de Malrivière (Pins) : 157 640€ - 217 200 €
- Lycée → Av. De la Gare (Pins): 556 000 - 695 250 €
- Pinsaguel → Av. de Toulouse (Pins) : 559 800€ - 729 000€
- Gare -> Labarthe : 1,116 - 1,395 M€
- Saubens → Lycée Pins : 1, 02 - 1,275 M€
- Labarthe -> Eaunes : 3,6 - 4,5 M€

CALENDRIER

- Actions à court terme : 1 - 2 ans
- Actions à moyen terme : 2 - 5 ans
- Actions à long terme : 5 - 15 ans

RENOIS

- Diagnostic : P. 8
- Fiche méthode 4
- Fiche Action 2 - 5 - 6

ACTIONS A COURT TERME

- **Limiter la vitesse des automobiles à 30km/h** sur les portions à chaucidou.
- **Équiper la halte d'une pompe à vélo fixe** accolée au dernier parking vélo.
- **Communiquer sur les parkings vélo et la pompe fixe** avec une affiche en halte mettant en avant leur présence et leur mode d'emploi.
- **Planter** (dans le cadre du réaménagement des silos) un **pôle vélo** proche d'un commerce pour rassurer les cyclistes

ACTIONS A MOYEN TERME

- **Prolonger la piste cyclable** venant de **Roquettes** vers la **halte de Pins** en passant par l'Avenue de Toulouse → Chemin de Malrivière → Avenue de la Gare → Route de Lezat (**Fig.1**).
- **Aménager des pistes cyclables** depuis le **lycée** Jean-Pierre Vernant de Pins-Justaret vers la **halte** par l'Avenue de la Gare (**Fig.1**).
- **Prolonger le chaucidou** de **Pinsaguel** sur l'Avenue d'Andorre jusqu'au croisement de la rue du 19 mars 1962 et du chemin des Moles → chemin gauche qui longe la voie ferrée jusqu'au Chemin de Malrivière et l'Avenue de la Gare (**Fig.2**).

ACTIONS A LONG TERME

- **Renforcer le maillage du réseau cyclable** desservant la halte :
 - Prolonger la piste cyclable depuis la D4 à **Labarthe sur Lèze jusqu'à la halte de Pins (Fig.3)**.
 - Relier **Saubens** à la **halte** en créant une **piste cyclable** chemin de Pins
 - Relier la piste cyclable de Labarthe sur Lèze jusqu'à la mairie de Eaunes Avenue du Comminges → Route de Villate → Avenue de la Mairie
- **Renforcer la signalétique indiquant la halte** à Pins-Justaret ainsi qu'au sein des communes BAG par des panonceaux disposés sur les **axes majeurs du REV** ainsi que en sortie de commune et sur les **pistes cyclables**.
- **Planter un système de Vélo Libre Service** sur le territoire du BAG ou augmenter le rayon d'action de l'offre Vélô Toulouse en vue du renouvellement du service pour 2023.

PRÉCAUTIONS

Les préconisations issues de cette fiche action sont essentiellement des **actions de long terme** à mener de manière **itérative**. En effet, les opérations d'aménagement de pistes cyclables nécessitent, en plus d'un budget conséquent, de disposer de la **réserve foncière** nécessaire et le cas échéant de l'acquérir. Il semble judicieux d'opérer **au fur et à mesure des opérations de requalification de la voirie** en dépit de la lenteur d'action engendrée.



Figure 2



Figure 3

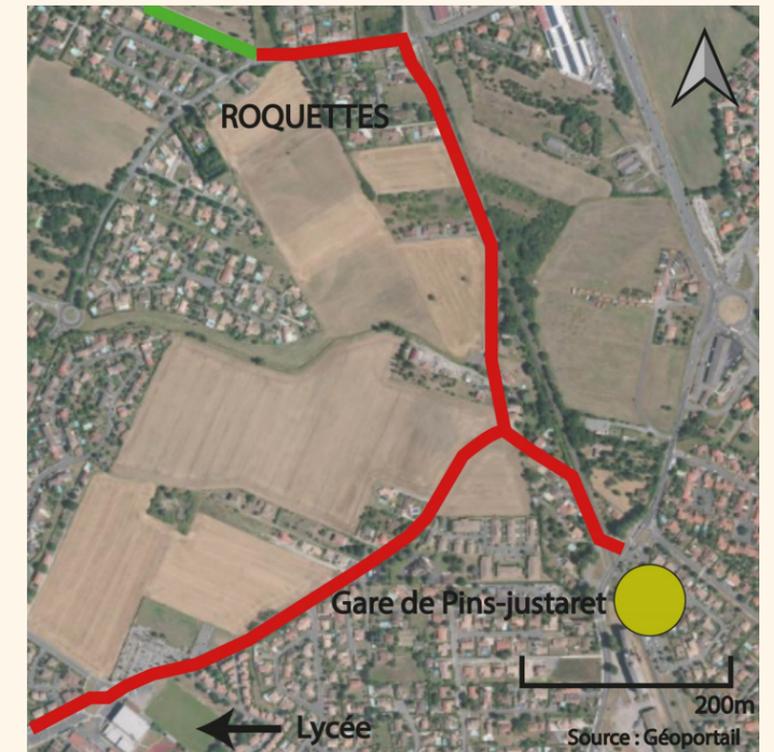


Figure 1

Légende :

- Pistes cyclables à construire
- Pistes cyclables existantes
- Chaucidou existants
- Chaucidou à réaliser
- Gare de Pins-Justaret

FA.4 - FACILITER ET APAISER L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE

La halte de Pins-Justaret semble être mal reliée par les cheminements piétons car le territoire est mité par des **discontinuités de modes actifs qui entravent leur pratique et contribuent à favoriser le recours à la voiture**. De plus, à l'issue de nos enquêtes, nous observons que les habitants du BAG utilisant la halte s'y rendent pour **35% à pied**. Il semble donc judicieux d'accompagner cette mobilité vertueuse.

ENJEUX

- La sécurisation des piétons
- Le développement de ce mode de déplacement
- Le soutien d'une mobilité vertueuse

OBJECTIFS

- Améliorer les conditions de déplacement des piétons
- Sécuriser la pratique de la marche dans le BAG
- Se positionner en faveur des modes actifs
- Favoriser un report modal vers la marche

PRÉSENTATION DE L'ACTION

La **sécurisation des espaces marchables** autour de la halte de Pins-Justaret se dérive en deux types d'actions. Des actions simples à court terme permettront d'**améliorer l'accessibilité dans le secteur de la halte**. Ensuite, des actions plus engageantes et longues de **sécurisation des liaisons piétonnes inter-communes**, facilitant l'accès à la halte depuis le BAG.

35 % des usagers de la halte s'y rendent à pied



Source : M1 TRANSMOB

ACTEURS

- Mairies de Pins-Justaret / Labarthe / Saubens
- Direction Départementale des routes
- ONF (pour supports panneaux et cartes)

PÉRIMETRE

- Autour de la halte de Pins-Justaret (Pins-Justaret, Labarthe sur Lèze, Saubens)

BUDGET

- Trottoirs : entre **149352 €** et **382592 €**
Fig 1 : entre 1512 € et 9072 €
Fig 2 : entre 10640 € et 63840 €
Fig 3 : entre 19600 € et 117600 €
Fig 4 : entre 44240 € et 265440 €

- Panneau carte : **1500 €**

- Porte Carte PJ : **450 €**

- Barrières : **40 800€** Pins → D4 Dir. Labarthe
5440€ Rt. Lezat → Av. de la Gare

CALENDRIER

- Actions légères : 1 à 2 ans
- Actions lourdes : Plus de 2 ans

RENOIS

- Diagnostic : P. 9
- Fiche méthode 4
- Fiche Action 3

ACTIONS A COURT TERME

- **Renforcer la signalétique** spécifique aux piétons **indiquant la halte** depuis les endroits d'affluence piétonne. À la Mairie de Pins-Justaret, Route de Lezat et Chemin de la Croisette.
- Intégrer une **carte du BAG, une carte de Pins-Justaret** et des panneaux indiquant les centres-villes à la halte sous forme d'un panneau d'information.
- **Limiter la vitesse de circulation des automobiles à 30 km/h** entre l'Avenue des Coquelicots et l'intersection Av. de la Gare.

ACTIONS A LONG TERME

- Mettre en place un **trottoir goudronné de 54 m** sur Route de Lezat entre l'arrêt de bus Coquelicots et l'Avenue de la Gare à Pins-Justaret (**Fig.1**)
- Construire un **passage piéton** à la sortie du virage de l'Avenue de la Gare et le **sécuriser par des barrières** sur 48m.
- Placer des **ralentisseurs en amont du passage protégé**.
- Construire un **trottoir goudronné** le long de la route de Lezat jusqu'au rond-point de la D820 permettant le cheminement piéton **entre l'aire de covoiturage de Justarette et la halte de Pins-Justaret (Fig.2).**
- Construire des **trottoirs** entre Pins-Justaret et Labarthe Sur Lèze (**Fig. 3**) ainsi qu'entre Pins-Justaret et Saubens (**Fig.4**). Ceci permettrait de mettre en place une première étape de mise en œuvre du **gommage des discontinuités piétonnes inter-communes du BAG.**
- **Sécuriser** le trottoir bordant la route de Lezat - D4 depuis la halte de Pins-Justaret dans la direction de Labarthe sur Lèze sur 360 mètres en **installant des barrières**.

PRÉCAUTIONS

La mise en place des aménagements lourds comme les trottoirs nécessite de disposer de la **réserve foncière nécessaire**, de procéder à un **élargissement des routes** ainsi que de mobiliser les **équipes départementales de la voirie pour la réfection des routes**. Ainsi, il risque d'être complexe de mailler intégralement le territoire avec des trottoirs de 1,4 m de large. Cette **taille pourra être réduite** en cas de besoin. De plus, la plus grande partie des ouvrages est à réaliser sur les départementales, ce qui **limite les investissements** des communes. En ce qui concerne les aménagements à court terme, ils ne devraient pas poser problème et peuvent faire l'objet de **mises en œuvres diluées dans le temps**.

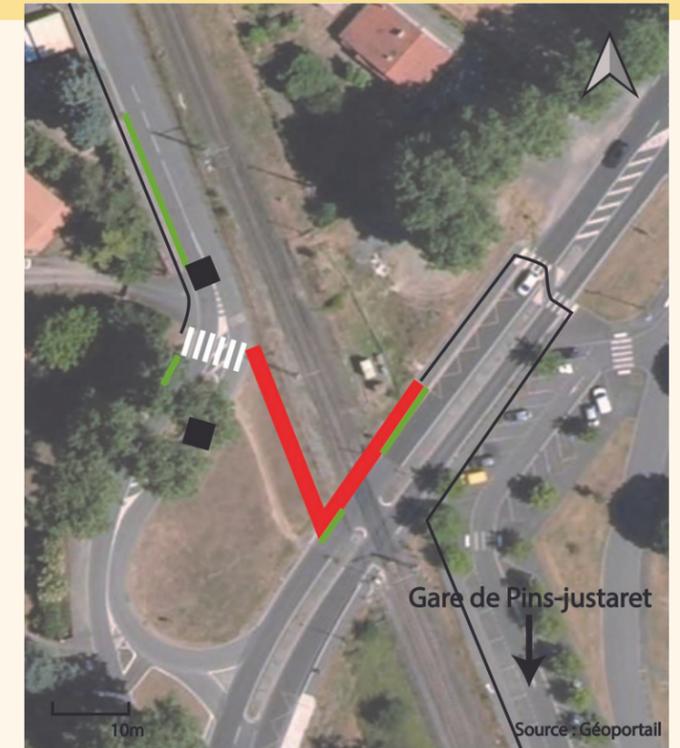


Figure 1



Figure 2



Figure 3



Figure 4

Légende :

- Nouveaux trottoirs
- Nouvelles Barrières
- Aménagements piétons existants
- Ralentisseurs

FA.5 - AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ

Suite à l'étude des correspondances obtenues à la halte de Pins-Justaret, nous avons pu constater que **l'intermodalité n'est pas totalement satisfaisante**. Pour cela nous allons différencier deux grands thèmes d'amélioration: **l'intermodalité temporelle** et **physique**. L'intermodalité temporelle correspond aux **temps de correspondances** tandis que l'intermodalité physique s'attarde sur la **disposition des infrastructures**.

ENJEUX

- **Réduction** de l'utilisation de la voiture
- La **connexion** des différents **modes** de transport

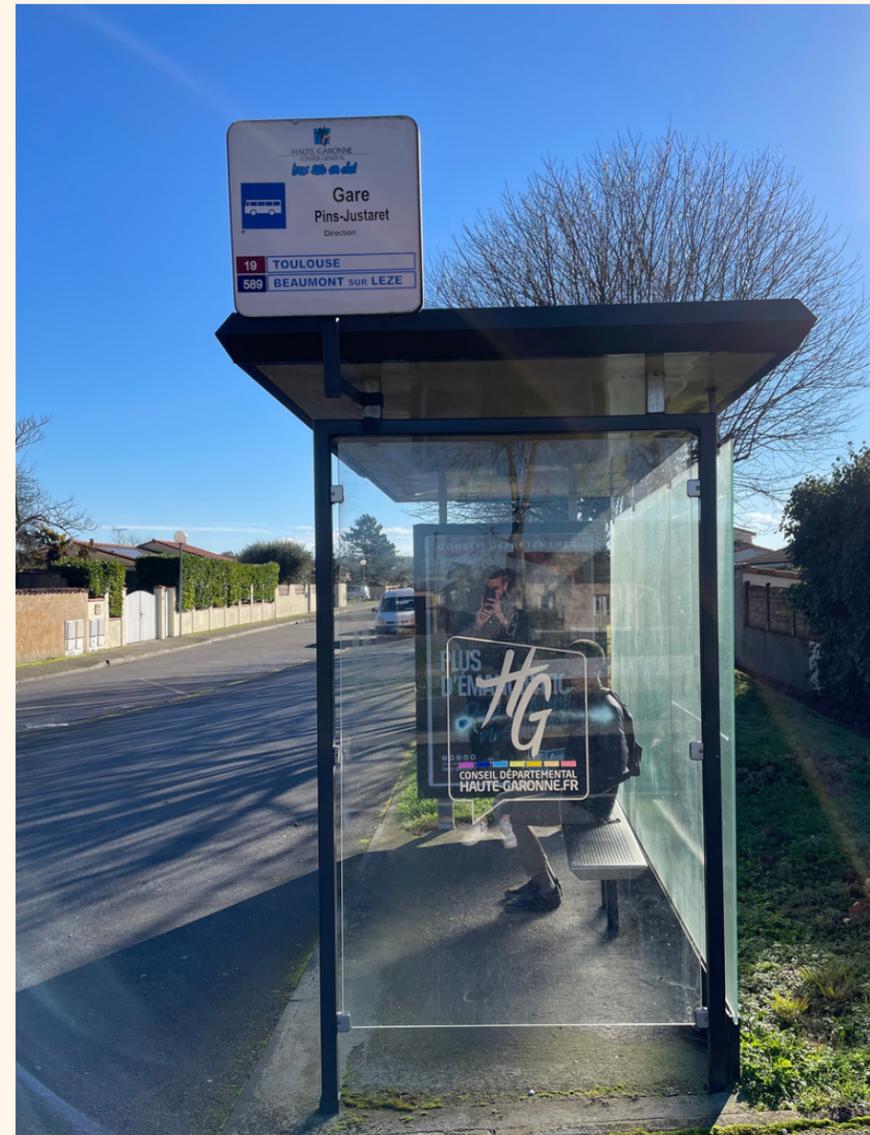
OBJECTIFS

- **Augmenter** le nombre de correspondances
- **Diminuer** le temps d'attente
- Diminuer les **temps de parcours**
- Améliorer **l'information voyageur**

PRÉSENTATION DE L'ACTION

Nous souhaitons faire en sorte que les usagers **soient en capacité de réduire l'utilisation de leur voiture**, en améliorant l'intermodalité autour de la halte de Pins-Justaret. Pour cela, nous proposons de **revoir les fiches horaires** des bus et des cars pour les mettre en relation avec celles des TER. De plus, **revoir l'organisation des infrastructures** en rapprochant les arrêts au plus proche de la halte semble nécessaire. Enfin, il sera indispensable de travailler sur **l'information voyageur** pour encourager l'utilisation des transports en commun.

36% de bus utiles en rabattement et 39% en irrigation



Source: M1 TRANSMOB

ACTEURS

- Tisséo
- SNCF
- Région Occitanie

PÉRIMETRE

Autour de la halte de Pins-Justaret

BUDGET

- 1430€ (100h de travail à 14,3€ de l'heure)
- Investissements supplémentaire en termes de modification de l'offre de transports

CALENDRIER

Actions mises en place à court terme d'environ 1 an

RENOIS

- Diagnostic : P. 13-14
- Fiche méthode 9
- Fiche Action 2-7-8

POUR ALLER PLUS LOIN

Améliorer **l'intermodalité** est un atout clé vers une perspective de **RER toulousain**. En favorisant une desserte efficace de la halte de Pins-Justaret, on agit sur le **recul de la voiture** ainsi que sur **l'augmentation de la fréquentation** de la halte. Pour tendre vers cet objectif, il est possible de s'inspirer du cas de la **gare de Mölhin, en Suisse**.

ACTIONS

- Faire **correspondre** les horaires de bus avec les horaires de TER, notamment pendant les **heures creuses**. En effet, si on prend l'exemple de la ligne 316, on retrouve 8 horaires de bus en heures creuses (si on prend en compte les deux sens des TER). On se rend compte que seulement 3 bus sont utiles sur les 8. Il faudrait donc se focaliser sur ces horaires.
- Se focaliser sur les **correspondances trop justes** (le bus arrive entre 0 et 3 min après le train) cf.fig 1 et sur les **correspondances trop longues** (le bus arrive entre 15 et 20 minutes après le train) cf.fig 2.
- Diminuer les **temps de parcours piéton** en réduisant la distance **entre les arrêts** de bus et de cars par rapport **à la halte**. On peut prendre par exemple la ligne 318 qui dessert Pins-Justaret à l'arrêt "Justarette" situé à 8 minutes à pied de la halte. **Dans un premier temps**, on pourrait **envisager de rapprocher** les arrêts en utilisant un arrêt commun "Coquelicots" pour Tisséo et Lio (dans le sens vers Portet car c'est déjà le cas dans l'autre sens). **Dans un second temps**, on pourrait imaginer à terme d'avoir **un arrêt proche des quais** (il est déjà matérialisé et utilisé par un car TER).
- Mettre en place des **panneaux d'affichages** afin d'informer le voyageur sur les horaires de bus, cars et TER (cf. FA2)
- Ajouter une **carte** de la commune avec les différentes offres de transports autour de la halte.
- L'objectif à terme est d'avoir un **fonctionnement en "hub"**

PRÉCAUTIONS

La mise en oeuvre de ces différentes actions peut rencontrer quelques difficultés du fait que **la halte de Pins-Justaret soit considérée comme secondaire**. Les horaires se basent donc sur les départs et arrivées de la gare de Muret ou Portet-Saint-Simon.

Figure 1: Tableau récapitulatif des correspondances trop justes

| Ligne de bus et cars | Horaire Train | Direction du train | Irrigation ou rabattement | Horaire bus et cars | Correspondances ratées (en minutes) |
|----------------------|---------------|--------------------|---------------------------|---------------------|-------------------------------------|
| 316P | 08:27 | Toulouse | Rabattement | 8h25 | 2 |
| 311M | 08:55 | Toulouse | Rabattement | 8h53 | 2 |
| 358P | 16:05 | Ariège | Rabattement | 16h01 | 4 |
| 319M | 18:05 | Ariège | Irrigation | 18h07 | 2 |
| 316P | 18:57 | Toulouse | Irrigation | 18h58 | 1 |
| 319M | 18:57 | Toulouse | Rabattement | 18h57 | 0 |
| 319M | 18:57 | Toulouse | Irrigation | 18h57 | 0 |
| 311P | 19:33 | Ariège | Rabattement | 19h31 | 2 |

Figure 2: Tableau récapitulatif des correspondances trop longues

| Ligne de bus et cars | Horaire Train | Direction du train | Irrigation ou rabattement | Horaire bus et cars | Correspondances trop longues (en minutes) |
|----------------------|---------------|--------------------|---------------------------|---------------------|---|
| 311M | 08:05 | Ariège | Irrigation | 8h23 | 18 |
| 311P | 08:05 | Ariège | Irrigation | 8h23 | 18 |
| 316P | 08:05 | Ariège | Irrigation | 7h50 | 20 |
| 316M | 11:55 | Toulouse | Rabattement | 11h39 | 16 |
| 311P | 13:07 | Ariège | Rabattement | 12h51 | 16 |
| 319M | 13:07 | Ariège | Irrigation | 13h26 | 19 |
| 311M | 13:55 | Toulouse | Irrigation | 14h14 | 19 |
| 319M | 16:56 | Toulouse | Rabattement | 16h39 | 17 |
| 311M | 17:06 | Ariège | Rabattement | 16h48 | 18 |
| 311P | 17:06 | Ariège | Rabattement | 16h49 | 17 |
| 316M | 17:06 | Ariège | Rabattement | 16h48 | 18 |
| 316M | 18:05 | Ariège | Rabattement | 17h49 | 16 |
| 316P | 18:05 | Ariège | Rabattement | 17h48 | 17 |
| 316P | 18:05 | Ariège | Irrigation | 17h48 | 18 |
| 311M | 18:35 | Ariège | Rabattement | 18h16 | 19 |
| 311M | 18:57 | Toulouse | Irrigation | 19h16 | 19 |
| 311P | 19:07 | Ariège | Rabattement | 18h49 | 18 |
| 316M | 19:07 | Ariège | Rabattement | 18h49 | 18 |
| 311M | 19:33 | Ariège | Rabattement | 19h16 | 17 |
| 311M | 20:07 | Ariège | Irrigation | 20h24 | 17 |
| 316M | 20:07 | Ariège | Irrigation | 19h44 | 17 |

FA.6 - RÉORGANISATION DU PÔLE D'ÉCHANGE

Localisée historiquement au milieu des champs, la halte TER de **Pins-Justaret**, bien que sa fréquentation soit en baisse, est au coeur d'un projet de renouvellement et de **mutation** initié par la mairie, l'agglomération du Muretain et l'AUAT. **Il s'agit d'un îlot urbain** aux enjeux importants car divers projets d'accueil d'habitat et d'économie s'y déroulent. La destruction des **silos agricoles** situés le long de la voie a été formulé en vue d'assurer l'accueil d'un **pôle mixte** (services, commerces, artisanat, logements). Un **doublément** du quai Ouest avec possible création d'une halte (à créer ou non) avec passage souterrain ou en passerelle aussi inclus dans le projet.

ENJEUX

- **Améliorer l'accessibilité à la halte**
- Favoriser un accès à la halte privilégié pour les **transports collectifs** et les modes doux : Rapprocher les arrêts de bus de la halte .
- Proposer une alternative plus écologique avec la mise en place de **borne électrique** devant la halte.
- **Rassurer les cyclistes et usagers de la halte**

OBJECTIFS

- **Moderniser** la halte
- Répondre aux **enjeux démographiques**
- Améliorer le **passage**
- Création d'un **bassin économique** autour de la halte

PRÉSENTATION DE L'ACTION

Afin de répondre aux problématiques démographiques actuelles, la réorganisation du pôle d'échange est indispensable. L'action vise à **moderniser la halte de Pins-Justaret**.



Source: AUAT

ACTEURS

- SNCF Réseau
- Région Occitanie
- Agglomération Muretain
- Tisséo

PÉRIMÈTRE

La réorganisation du pôle d'échange concernera la halte et ses abords.

CALENDRIER

Action de réorganisation du pôle d'échange de la halte implique 2 ans minimum.

BUDGET

Très lourd, nécessite la destruction des silos, la construction d'une zone commerciale, environ 10 - 20 millions d'euros.

RENVOIS

- Diagnostic : P. 18
- Fiche méthode 2
- Fiche Action 3

**Fréquentation en baisse
mais un espace à fort
potentiel**

ACTIONS SUR LE COURT TERME

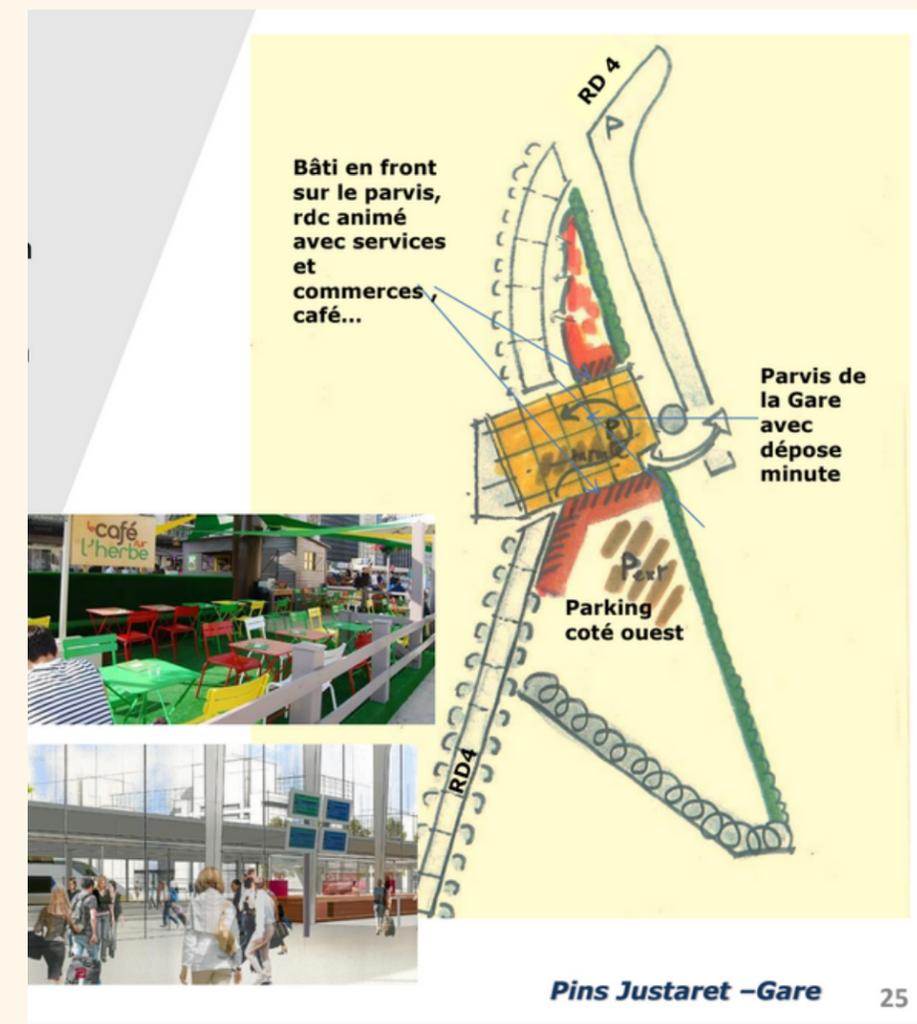
- Améliorer l'**éclairage existant** et mettre en place une signalétique localisée et claire.
- Mettre en place un accès et un **cheminement piéton et vélo sécurisés et matérialisés**
- Installation de **bornes électriques** devant la halte, permettant aux propriétaires de véhicules électriques de pouvoir accéder à la halte de Pins-Justaret.
- Incitation au **covoiturage et à l'autopartage**, avec mise en place d'un espace de covoiturage.

ACTIONS SUR LE LONG TERME

- Requalification du bâti existant (silos agricoles) en vue de l'installation d'un pôle mixte d'activités
- **Réaménagement de la halte**
- Installation d'une **passerelle ou d'un tunnel** pour accéder au quai Ouest.

PRÉCAUTIONS

- Projet conséquent, la modernisation de la halte de Pins-Justaret implique un **investissement économique** très important.
- **Réorganiser le pôle d'échange** de la halte de Pins-Justaret est essentiel afin de répondre à l'importante croissance démographique des communes de Pins-Justaret et Labarthe-sur-Lèze.



Source : AUAT



Source : AUAT

FA.7 - AMELIORER L'OFFRE TARIFAIRE

25% des usagers privilégient l'usage du TER car il permet des **économies financières**. De plus, il existe différentes gammes de tarifs combinant les **différents services** et **opérateurs du réseau**. Ces offres présentent des **tarifs adaptés** en fonction des publics : jeunes/étudiants, travailleurs et demandeurs d'emploi.

ENJEUX

- La simplicité de **rupture de charge** pour l'utilisateur.
- La **facilité** de l'usage des transports en communs.
- Le **détournement** des usagers de l'automobile.
- Une prise de **conscience environnementale**.
- La réduction des **embouteillages** sur le territoire.
- Offrir un service au plus grand nombre
- Prendre en compte la mise en place de la **ZFE** et **l'augmentation du prix du carburant**

OBJECTIFS

- **Faciliter l'accès** des usagers aux offres de transport et à leur combinaison
- Améliorer l'**attractivité** de l'offre pour l'abonnement mais aussi le ticket unitaire

PRÉSENTATION DE L'ACTION

L'action vise l'amélioration de l'offre actuelle et offre ainsi l'**accès au service à un plus large public**. Elle consiste à mettre en place une concertation entre les **différents acteurs des transports** afin d'établir une **tarification intégrée**. Ensuite, elle permet de pérenniser une **proposition tarifaire** prenant en compte tous les modes puis de communiquer sur cette offre.



Source : Toulouse Métropole

ACTEURS

- SNCF
- La Région Occitanie
- Tisséo

PÉRIMÈTRE

- L'action portera sur les transports présents dans l'ensemble des communes

BUDGET

- Un coût de temps important mais un coût financier moins élevé, bien que lourd

CALENDRIER

- 1 à 5 ans (cela dépendra pour les actions nécessitant de la concertation entre les acteurs)

RENOIS

- Diagnostic : P.13
- Fiche Action 8 - 11

25% des usagers du TER l'utilisent pour son faible coût

ACTIONS

- Inclure dans l'abonnement Tisséo les trajets Pins-Justaret-Toulouse pour les usagers disposant d'un abonnement Tisséo afin de proposer une **tarification intégrée**.
- Mettre en place soit une **intégration tarifaire** soit une approche tarifaire par zone c'est-à-dire un système zonal au sein du périmètre Tisseo qui permettra d'utiliser son **titre de transport pour prendre un TER**. Ainsi, il est éventuellement possible de prévoir un supplément à payer en fonction de l'éloignement de la zone.
- Réaliser une **campagne** pour promouvoir les nouveaux **avantages tarifaires**.
- Mettre en avant l'**offre de transport ferroviaire** en proposant des **trajets gratuits** lors d'une journée ouvrable ou en week-end. Cette action permettrait de faire **découvrir l'offre de TER** tout en montrant que le temps de trajet est plus rapide et simple qu'en utilisant un véhicule personnel d'autant qu'un véhicule personnel coûte 402€ en moyenne par mois.
- La mise en place d'une **tarification intégrée** est avantageuse en plus de constituer un premier pas vers le **RER Toulousain**. Pour la développer, il pourrait être intéressant d'établir une **concertation** entre les acteurs et les communes de la BAG
- **L'intégration totale** peut se faire sur le modèle de la tarification intégrée mise en place pour la **ligne C à Toulouse**.



Source : Tisséo

PRÉCAUTIONS

Les préconisations pour cette fiche action sont essentiellement dans la **concertation entre les acteurs qui peut s'avérer complexe** en ce sens où les accords tarifaires sont difficiles à instaurer. Néanmoins, le cas de la Ligne C montre que les accords tarifaires sont **possibles** entre différents acteurs. De même, il peut y avoir une perte économique à prévoir pour les acteurs.

POUR ALLER PLUS LOIN

Depuis décembre 2016, l'Eurométropole de Strasbourg, la Région Grand-Est, la SNCF et CTS ont **signé une convention** pour la mise en place d'une intégration tarifaire sur l'ensemble du réseau. Les voyageurs pourront se déplacer en **train, bus et tram sur l'ensemble de l'Eurométropole** avec le seul abonnement de la CTS pour un coût de 51€80 par mois.

Les avantages

- ✓ Un prix fixe de 70€/mois quelque soit votre âge
- ✓ Accédez à tous les trains liO sur le périmètre de la métropole toulousaine, aux bus*, métros et trams Tisséo.
- ✓ Simple : en un seul achat combinez les trains liO et les transports de la métropole Toulousaine pour 31 jours
- ✓ 50% de votre abonnement liO Train pris en charge par votre employeur avec la prime transport

FA.8 - SENSIBILISATION POUR LA MOBILITÉ DURABLE

Les mobilités actives sont **peu représentées** sur le territoire en termes d'usage et de part modale, 90,8% des actifs du BAG utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Afin de s'engager vers une **potentialité de RER toulousain**, il semble tout d'abord nécessaire d'orienter les habitants du territoire vers une **réduction de l'usage de la voiture en faisant l'expérience des transports en commun**.

PRÉSENTATION DE L'ACTION

Afin de **développer** la part modale des mobilités durables, nous préconisons d'agir en menant une campagne d'information se concentrant sur les **bienfaits des mobilités durables, rythmée par des événements festifs récurrents**.

ACTIONS CONCERNANT LES MOBILITÉS ACTIVES

- **Renforcer la communication** au sujet du vélo sur les sites internet des villes via une **carte du réseau cyclable**, des informations relatives aux vertus environnementales et de santé de la pratique du vélo.
- Mettre en place un **affichage** à l'entrée de la **halte** et sur les **parkings du BAG** communiquant sur le temps de trajet moyen à vélo depuis les communes vers la halte avec un encart sur les **économies** réalisées par la pratique du vélo en comparaison avec la voiture.

ACTIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS COLLECTIFS

- Organiser une **action éphémère de gratuité** du réseau de transports en commun pour se rendre à la **halte** et ainsi permettre aux habitants de **changer leurs habitudes de mobilité**.
- Intégrer à l'**événement** de promotion des **mobilités durables un stand de Tisséo, la Région** aux côtés de "**2 pieds 2 roues**" et des données marquantes sur le réseau (fréquentation, Km de réseau, nombre chauffeurs etc...).
- Lien avec les **opérations de sensibilisation** et de communication touchant aux **bus et trains**.

ORGANISATION DES ÉVÈNEMENTS

- **Organiser un événement de sensibilisation** des publics devant les mairies comme les "Journées Vélo" de Fubicy. Y seraient présents des **associations cyclistes locales** comme "**2 pieds, 2 roues**" qui animeraient des guides **des bonnes pratiques à vélo**, ateliers de **réparation**, ateliers **d'apprentissage du vélo**, initiations tous-public et tests de VAE.

PRÉCAUTIONS

La mise en œuvre de ces actions **permettrait de compléter le reste des fiches actions**. Ainsi, cette fiche peut être réalisée en parallèle d'autres, **plus exigeantes**, de manière à maintenir une avancée et **attirer l'attention du public**.

ENJEUX

- Le **recul de l'usage de la voiture**
- La **communication** et la promotion des **mobilités durables**
- **L'adaptation à la ZFE** et aux irrégularités des **prix du carburant**

OBJECTIFS

- Mettre en évidence les **désavantages de la voiture** dans le contexte territorial
- **Interroger** les habitants sur leur mobilité
- **Promouvoir** les modes de déplacement durables
- Organiser un **événement** convivial récurrent

ACTEURS

- Tisséo
- Communes du BAG
- Associations de vélo et de mobilité durables
- Région Occitanie

PÉRIMETRE

- Ensemble des Communes du BAG

BUDGET

- Communication internet ≈ 1000 €
- Conception des campagnes publicitaires ≈ 2000 €
- Événement festif ≈ 15 000 €

CALENDRIER

- Actions mises en place à court et moyen terme (1-2 ans) mais suivies et enrichies sur le long terme.

RENOIS

- Diagnostic : P. 9 - 13
- Fiche Action 3-4-5-9

FA.9 - FACILITER L'ACCÈS À L'INFORMATION

Les enquêtes menées lors des étapes précédentes ont montré qu'il n'est **pas évident pour les usagers de se rendre compte à l'avance que le train sera en retard ou annulé**. Le manque d'informations en dehors de la halte ne permet pas aux usagers de se tenir au courant de manière confortable, limitant grandement l'attractivité de l'offre TER.

ENJEUX

- Développement du MaaS
- Développement de l'information physique
- Amélioration de la signalisation

OBJECTIF

- Améliorer l'accès à l'information sur les retards et les annulations en développant les informations numériques et physiques.

PRÉSENTATION DE L'ACTION

L'accès à l'information semble devenir plus que nécessaire pour les utilisateurs de la halte de Pins-Justaret. Différentes actions peuvent être mises en place pour prévenir les usagers des différents retards et annulations. Les premières peuvent concerner **l'information physique**, elles seront simples à mettre en place sur le court terme et demanderont des investissements matériels. Les secondes seront plus longues à mettre en place mais permettront aux usagers d'avoir des **informations numériques** grâce à l'optimisation du concept de **MAAS** (mobility as a service).

" Le panneau d'affichage est dysfonctionnel "



Source : M1 TRANSMOB

ACTEURS

- Mairie de Pins-Justaret
- SNCF
- Tisseo
- CA du Muretain

PÉRIMETRE

- Halte de Pins-Justaret
- Communes du BAG

BUDGET

- Optimisation des différentes applications (Tisseo, SNCF) : 20 000 - 100 000€
- Coût du panneau de signalisation numérique : 2000 - 4000€
- Panneau virtuel : 500 - 1000 €
- Panneau de signalisation : 1000 €

CALENDRIER

- Actions sur le court terme : 1 à 2 ans
- Actions sur le long terme : 4 à 5 ans

RENOIS

- Diagnostic : P. 13
- Fiche Action 5-11

ACTIONS A COURT TERME

- Afficher les horaires des trains dans les bus (sur les écrans intérieurs).
- Créer des **panneaux d'affichage numériques** sur une application, le site et la page facebook de la commune informant des problèmes potentiels sur les trains, les bus et les cars.
- Utiliser les écrans numériques des communes du BAG pour informer sur les horaires. En installer s'ils n'existent pas.
- Développer l'affichage des fiches horaires des TER dans les différents commerces afin **d'accroître la visibilité.**
- Mettre le **lien vers le site gare & connexions** sur les sites des communes du BAG.
- Améliorer la signalisation routière menant à la halte et proposer une **signalétique commune** afin de **favoriser l'intermodalité** et limiter les risques.

ACTIONS A LONG TERME

- **Concertation régulières** entre les acteurs pour assurer le bon fonctionnement des services proposés.
- Développement de l'application Tisséo pour **prendre en compte les correspondances régionales** avec des horaires et/ou retards actualisés fréquemment.
- **Développement de l'information par le MAAS** en amont des voyages : travail sur les applications et avec les acteurs pour que les retards et annulations soient actualisés plus rapidement et fréquemment. Les usagers pourront se retourner et ne se retrouveront plus devant le fait accompli.

PRÉCAUTIONS

Les actions concernant le MAAS demandent de la **coordination entre plusieurs acteurs**. Il existe donc un risque que la communication ne soit pas optimale. De plus, il faut que les différents partis soient d'accord avec les actions proposées, notamment pour ce qui est de la modification des applications. Il semble que la SNCF soit la plus apte à se charger de cette tâche. Enfin, une **période de sensibilisation** auprès des populations devra avoir lieu pour que celles-ci s'imprègnent des nouveaux moyens d'information.



Source: M1 TRANSMOB

FA.10 - PROPOSER DES CONDITIONS D'ATTENTE ADÉQUATES AUX BESOINS DES USAGERS

Suite aux nombreux **retards** et/ou **annulations**, certains usagers sont pris au dépourvu et sont donc dans l'obligation d'attendre dans leur véhicule ou de rester à quai jusqu'à **plus d'une heure**. Cela implique quelques **désagréments** notamment le froid et le manque de place en cas de grande affluence. Le faible nombre de places assises et abritées vient rajouter de la **contrainte à l'attente** surtout par temps difficile (froid, pluie, vent, etc.).

PRÉSENTATION DE L'ACTION

Il s'agit ici d'**améliorer** les conditions d'attente des usagers à la halte. Il faut en effet permettre à ces derniers d'**optimiser leur temps** d'attente en commençant leur journée. Les actions vont donc porter sur l'installation de mobiliers urbains et sur la modernisation de l'infrastructure de la halte.

ACTION

- Installations d'**abris plus importants**.
- Installation de **tables amovibles** (positions debout et assis) équipées de **prises** électriques et USB permettant aux usagers de rendre le temps d'attente **plus supportable**.
- Installation d'**abris plus imperméables** aux vents (c'est-à-dire 4 parois dont une avec ouverture).
- Ajouter des **bancs** ou des **appuis ischiatiques** aux arrêts de bus.
- Sur le long terme : créer un véritable **espace d'attente et de commerce** à la place des silos.

PRÉCAUTIONS

Ces différentes actions demandent relativement **peu d'investissements** techniques et financiers. Néanmoins elles nécessitent la **mobilisation** concrète de la part des différents acteurs autour de la halte et notamment une **collaboration** étroite entre eux. C'est là que réside la principale limite de ces actions.



Source: Google images

ENJEUX

- Optimiser le temps d'attente des usagers
- Développer le confort en halte

OBJECTIF

- Améliorer les conditions d'attente des usagers

ACTEURS

- Mairie de Pins-Justaret
- SNCF
- Tisseo
- CA du Muretain

PÉRIMETRE

- Halte de Pins-Justaret
- Arrêts de bus adjacents ("Halte de Pins-Justaret" lignes 311 et 316).

BUDGET

- Abris voyageurs : 4000 - 6000 €
- Tables extérieures : 500 - 1000 €
- Prises électriques et USB : 100 - 300 €
- Bancs arrêt de bus : 2500 - 4500 € l'unité
- Total 7100 - 12000 €

CALENDRIER

- Actions de court terme : 6 mois à 2 ans.

RENOIS

- Diagnostic : P. 13
- Fiche Action 6

FA.11 - CONCERTATION ENTRE ACTEURS POUR UNE MEILLEURE CORRESPONDANCE

Plusieurs entretiens nous ont laissé comprendre que la **communication** entre les acteurs comme Tisséo et ceux de la SNCF reste **difficile**. Ces effets se traduisent par un manque de correspondance entre les trains et les bus. Lors de notre enquête, nous avons déterminé que les temps de **correspondances** entre les bus et les trains étaient **peu satisfaisants**. Selon les indices de Stransky, plus de 60% **des bus ne sont pas utiles**.

PRÉSENTATION DE L'ACTION

Nous proposons d'**améliorer** les conditions de concertation et de communication entre les acteurs de la mobilité du territoire afin de rendre les liaisons intermodales plus efficaces. Pour ce faire, nous proposons de **faciliter les communications** entre les structures de mobilité en fixant des objectifs clairs et suivis.

ACTIONS A COURT TERME

- Réunir la Région Occitanie, SNCF et Tisséo lors d'une **réunion annuelle** pour discuter des problématiques liées aux correspondances entre les modes.
- Etablir des **objectifs simples** et précis pour améliorer les **correspondances** entre les entités au cours de l'année.
- Créer des **comptes rendus** trimestriels publics pour voir les avancées par rapport aux objectifs.

ACTIONS À LONG-TERME

- Définir les **lignes prioritaires** de modification des fiches horaires.
- Mettre en place des **protocoles d'information** lors des changements d'horaires.
- Création d'une autorité des transports ferroviaires de proximité avec Tisséo, l'Etat et la SNCF

PRÉCAUTIONS

Les préconisations de cette fiche permettent de contribuer à **résoudre les problématiques** de mauvaise intermodalité. Néanmoins, les mesures de **communication** et de **concertation** sont complexes à mettre en oeuvre et nécessitent une **implication importante**. Ainsi, il peut être exigeant de réaliser cette fiche dans la mesure où il est difficile de sanctuariser un espace de dialogue régulier face aux contraintes que rencontre chaque acteur.

ENJEUX

- Créer un vrai lien durable entre les acteurs
- Construire un dialogue commun
- Améliorer les temps de correspondance

OBJECTIFS

- Création d'un protocole d'information automatisé
- Réunir les acteurs avec un suivi trimestriel
- Mettre en place un organe faisant lien avec les acteurs

ACTEURS

- SNCF
- Tisséo
- Organisme indépendant

CALENDRIER

- Diagnostic sur les zones choisies: 1 à 2 mois.
- Prise de connaissance du diagnostic par les 2 structures: 2 semaines
- Réunion annuelle: 1 journée
- Actions au cours de l'année.

PÉRIMÈTRE

Autour des zones de correspondance

RENOIS

- Diagnostic : P. 14
- Fiche méthode 10
- Fiche Action 6

"C'est compliqué [d'avoir de bonnes correspondances] car on a parfois des cars et des bus où les horaires changent sans qu'on en soit au courant, ce n'est pas de notre ressort."