

**DOSSIER d'OPPORTUNITE**  
**CASTRES – VERFEIL – A68**  
**- TOULOUSE nord-est**



**Etude**  
**TER routier**  
**Castres – Toulouse**

## SOMMAIRE

<b>1. PREAMBULE.....</b>	<b>6</b>
<b>2. LES ELEMENTS DE DIMENSIONNEMENT.....</b>	<b>7</b>
2.1. <i>Les objectifs, les usagers et leurs besoins.....</i>	7
2.1.1. Les objectifs.....	7
2.1.2. Les usagers et leurs besoins.....	7
2.2. <i>Les catégories, les critères d'intérêt.....</i>	7
2.2.1. Les catégories de TC.....	7
2.2.2. Les critères d'intérêt.....	8
<b>3. LE TRAIN MAZAMET – CASTRES - TOULOUSE.....</b>	<b>9</b>
3.1. <i>Le chemin de fer : axe principal de la politique de la Région.....</i>	9
3.2. <i>Il restera toujours des zones non desservies par le train.....</i>	9
<b>4. LE CAR REGIONAL MAZAMET - CASTRES - TOULOUSE.....</b>	<b>10</b>
4.1. <i>Le conseil régional : une compétence réduite.....</i>	10
4.2. <i>Les constats en mai 2009.....</i>	10
4.3. <i>L'analyse des besoins en matière de transport en commun .....</i>	12
<b>5. LES PROPOSITIONS D'AMELIORATION.....</b>	<b>14</b>
5.1. <i>Exigences d'un TER routier performant.....</i>	14
5.2. <i>Estimation du potentiel d'usagers.....</i>	15
<b>6. CONCLUSION.....</b>	<b>16</b>
<b>ANNEXE I – Article LA DEPECHE du MIDI du 15/09/08.....</b>	<b>17</b>
<b>ANNEXE II – Article de L'HUMANITE du 13/05/09.....</b>	<b>19</b>
<b>ANNEXE III - Carte de la LIGNE DE CARS REGIONALE 941.....</b>	<b>21</b>

## LISTE DES FIGURES

<b>Illustration 1 : Isochrone d'accès aux gares SNCF.....</b>	<b>9</b>
<b>Illustration 2 : Résultats <a href="http://www.mopy.fr">www.mopy.fr</a>.....</b>	<b>11</b>
<b>Illustration 3 : Zone d'accès à Toulouse.....</b>	<b>13</b>



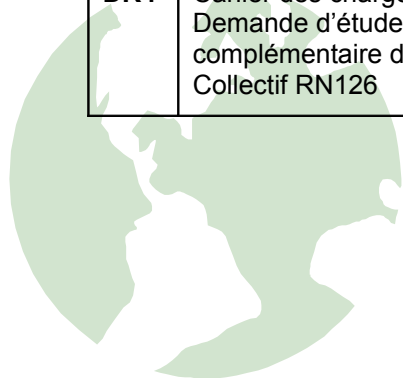
## GLOSSAIRE

<b>CERTU</b>	<p><u>Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme</u></p> <p>Le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques est chargé de conduire des études dans le domaine des réseaux urbains, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques, pour le compte de l'État ou au bénéfice des collectivités locales, établissements publics ou entreprises chargés de missions de service public ou des professions en cause.</p> <p><a href="http://www.certu.fr/">http://www.certu.fr/</a></p>
<b>DREAL</b>	<p><u>Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement</u></p> <p>Service de l'Etat, maître d'ouvrage de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse nord-est par mise en concession.</p>
<b>IAL</b>	Indice d'Accidentologie Local.
<b>MOA</b>	Maître d'Ouvrage
<b>OD</b>	Origine Destination : dans le cas d'un itinéraire, fixe le point de départ et le point d'arrivée.
<b>PDE</b>	<p>Plan de Déplacements Entreprise</p> <p>Le Plan de Déplacements Entreprise est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés au travail en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, tels que la marche à pied, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, les véhicules propres ...</p>
<b>PDU</b>	Plan de Déplacements Urbain
<b>Projet</b>	On entend par <b>projet</b> , l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse nord-est. Il se présente sous 2 <b>variantes</b> dans le dossier du débat public DR1.
<b>TC</b>	Transport en Commun
<b>TMJA</b>	Trafic Moyen Journalier Annuel
<b>TR</b>	Taux de Risque.
<b>Variante</b>	<p>On entend par <b>variante</b>, le mode de financement et le calendrier de réalisation retenue par la DREAL dans le dossier du débat public (DR1) pour la mise à 2x2 voies de la liaison Castres – Toulouse nord-est via Verfeil et l'A680.</p> <p>Il y a deux variantes dans le dossier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Une mise à 2x2 voies de l'itinéraire par mise en concession</b> et un calendrier de mise en service pour 2015.</li> <li>▪ <b>Une mise à 2x2 voies progressive de l'itinéraire</b> réalisée partiellement à l'horizon 2025 (seule la mise à 2x2 voies de la section Castres – Puylaurens serait achevée et en service).</li> </ul>

# Collectif RN126

## REFERENCE

N°	Titre du document	Auteur et date de publication	Lien du document sur le net
DR1	Dossier général du débat public	DREAL Septembre 2009	<a href="http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/dossier-mo.pdf">http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/dossier-mo/dossier-mo.pdf</a>
DR2	Etudes sur les déplacements	DREAL Septembre 2009	<a href="http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/etudes/Etude-3/3-deplacement-bd.pdf">http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/etudes/Etude-3/3-deplacement-bd.pdf</a>
DR3	Compte rendu Entretien Conseil Régional Midi-Pyrénées – Collectif RN126 sur la question du car régional.	Collectif RN126 27/05/09	<a href="http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/participer/contributions/associations.html">http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/participer/contributions/associations.html</a>
DR4	Cahier des charges de la Demande d'étude complémentaire du Collectif RN126	Collectif RN126 Décembre 2009	<a href="http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/etudes-complementaires/cahier-charges-etudes-complementair.pdf">http://www.debatpublic-castrestoulouse.org/docs/etudes-complementaires/cahier-charges-etudes-complementair.pdf</a>



## 1. PREAMBULE

Changements climatiques, coûts financiers, pollutions et problèmes de santé publique, accidents, stress, ... **tout commande de diminuer fortement la place de la voiture en ville et sur les routes.**

Réduire l'usage de la voiture individuelle, c'est **ne plus engager le développement de nouvelles infrastructures routières ou autoroutières** génératrices de plus de trafic encore, sans qu'il soit étudié au préalable, et de façon très approfondie, l'amélioration des services de transport en commun comme solution de base pour faciliter la mobilité des personnes.

Les transports en commun sont une des alternatives, particulièrement efficace, au tout routier. Encore faut-il que ceux-ci soient attractifs, diversifiés, rapides, fiables, et intéressants financièrement. Et pour que ces services soient au bénéfice de tous, il les faudrait gérés par un service public.

De nombreux exemples montrent bien que lorsque le service est adapté aux besoins, ils rencontrent un succès inespéré (ANNEXE I – Article LA DEPECHE du MIDI du 15/09/08 « **Tarnbus fait un tabac** » entre Castres et Albi).

Mais avant d'envisager toute solution d'amélioration ou de développement de services de transport en commun, il est nécessaire de commencer par se poser la question centrale :

### **« Des transports en commun, pour QUOI et pour QUI ? »**

Les réponses semblent évidentes lorsque l'on évoque les problématiques environnementales, sociales, et économiques. Cependant, à bien y réfléchir, on peut se demander pourquoi aujourd'hui encore, les moyens de transports collectifs dans certains territoires sont insuffisants ou inadaptés, alors que pèsent de façon de plus en plus aigüe sur la société le coût des carburants, l'urgence climatique, les encombrements des roades, les difficultés de circulation en ville, l'insécurité routière, et autres fléaux engendrés par l'usage de la voiture individuelle.

S'intéresser à la question « *Des transports en commun, pour QUOI et pour QUI ?* », c'est dans un premier temps, identifier les objectifs que l'on se fixe au travers d'une politique de développement des transports collectifs et identifier les « cibles », ou futurs usagers de ces moyens de transport et analyser leurs besoins pour assurer le succès de la politique mise en place.

Dans un second temps, il s'agit de faire une analyse de la situation actuelle, un constat sur les moyens de transport en commun qui desservent nos territoires : « *Sont-ils adaptés et permettent-ils de répondre réellement aux besoins des usagers ?* ».

Ce n'est qu'à l'issue de ce travail préparatoire que l'on peut envisager de se pencher sur les différentes solutions qui permettront d'atteindre les objectifs fixés par la politique de transport en commun, soit en améliorant les services existants, soit en développant de nouveaux services.

Enfin, ces solutions doivent s'accompagner d'indicateurs qualitatifs et quantitatifs pour contrôler et suivre l'adéquation entre les services mis à disposition des usagers et les besoins de ces usagers ou des futurs usagers.

**L'objet du présent document** est de dresser un état des lieux des liaisons de cars régionales entre le bassin d'emploi castrais et la métropole toulousaine, et de faire des propositions d'amélioration pour qu'enfin ce mode de transport puisse répondre de façon efficace aux attentes des particuliers et des entreprises.

## 2. LES ELEMENTS DE DIMENSIONNEMENT

### 2.1. LES OBJECTIFS, LES USAGERS ET LEURS BESOINS

#### 2.1.1. LES OBJECTIFS

Le principal objectif des transports en commun est bien sûr la réduction de l'usage de la voiture individuelle. Cet objectif central permet d'atteindre tous les autres objectifs qui s'inscrivent dans une démarche de développement durable et qui touchent à l'environnement, le social et l'économie.

Les transports en commun deviennent alors un puissant vecteur :

- **de réduction de la pollution,**
- **d'amélioration de la mobilité** pour ceux qui ne disposent pas de véhicule personnel,
- **d'amélioration du cadre de vie en ville,**
- **d'amélioration des conditions de circulation en ville et sur les périphériques,**
- **de création d'emplois dans le secteur des services publics, voire le secteur privé.**

Vouloir réduire l'usage de la voiture individuelle, c'est imprimer la volonté de mettre à disposition des personnes plusieurs services adaptés à leurs besoins en mobilité.

#### 2.1.2. LES USAGERS ET LEURS BESOINS

Les personnes potentiellement intéressées par l'utilisation des transports en commun concernent a priori toutes les catégories socioprofessionnelles. Cependant il est possible d'identifier plus précisément les utilisateurs potentiels des transports en commun, des usagers occasionnels, en s'intéressant aux besoins en mobilité que l'on peut organiser en 2 classes principales :

- **Les besoins de déplacements professionnels**, essentiellement les déplacements « domicile-travail » et dans une moindre mesure, les déplacements dans le cadre de l'activité professionnelle elle-même.
- **Les besoins de déplacements personnels** regroupant toutes les raisons qui obligent à se déplacer au quotidien (courses, médecins, scolaires, loisirs, etc.)

### 2.2. LES CATÉGORIES, LES CRITÈRES D'INTÉRÊT

#### 2.2.1. LES CATÉGORIES DE TC

Les transports en commun ne concernent pas que la ville. Ils interviennent aussi dans toutes les liaisons interurbaines et les liaisons entre les zones rurales et les villes. On pourrait classer en 3 catégories les transports en commun :

- **Les TC intra-urbain**, regroupent les moyens de transport au sein de la ville
- **Les TC périurbain**, regroupent les moyens de transport en périphérie de la ville
- **Les TC interurbain**, regroupent les moyens de transport de liaison entre les villes et couvrant par la même les liaisons entre zones rurales et les villes.

Bien entendu, l'efficacité d'un réseau de transport en commun n'a de sens que dans sa connexion avec les autres réseaux. Ainsi, une mauvaise synchronisation et connexion entre le réseau interurbain et les réseaux péri et intra-urbains rendent le service proposé inefficace et donc sans intérêt. Là aussi, la question de l'intermodalité prend tout son sens.

## 2.2.2. LES CRITÈRES D'INTÉRÊT

Le choix personnel d'utiliser les transports en commun peut être induit par une ou plusieurs raisons. En réalité, le choix de prendre ou non les transports en commun, est une combinaison complexe de toutes ces raisons et dépend de chacun. Ces raisons sont de nature :

- **Idéologique** : mode de transport plus écologique, ...
- **Matérielle** : ne dispose pas de moyen de déplacement individuel (voiture, moto, ...),
- **Économique** : moins cher que la voiture individuelle,
- **Pratique** : permet un gain de temps par rapport à la voiture.

De ces raisons on peut déduire les critères d'intérêts qui pousseront l'usager à abandonner la voiture au profit des transports en commun. Ces critères ont une pondération variable selon chacun :

- **Le prix**
- **La fréquence**
- **La rapidité**
- **Le confort**
- **La régularité (fiabilité)**
- **La simplicité** (nombre de changements, intermodalité, ...)

### En synthèse :

**Rendre attractif les transports en commun**, c'est rendre concurrentiel ce mode de transport par rapport à la voiture individuelle. A l'exclusion des raisons idéologiques, l'usager se tournera vers la solution TC uniquement s'il y voit un intérêt matériel, économique ou pratique, ou une combinaison des 3. Le moyen d'évaluer l'impact ou l'intérêt des TC, c'est l'utilisation des critères d'intérêts.



## 3. LE TRAIN MAZAMET – CASTRES - TOULOUSE

### 3.1. LE CHEMIN DE FER : AXE PRINCIPAL DE LA POLITIQUE DE LA RÉGION

L'axe principal de la Région en matière de transport collectif est le chemin de fer. Pour le sud du Tarn, il s'agit de la ligne Toulouse – Castres – Mazamet. L'objectif est de mettre Castres à une heure de Toulouse dès 2014, et Gaillac à une demi-heure de Toulouse. Cela représente des équipements et des investissements importants pour augmenter non seulement la vitesse mais aussi les cadences aux heures de pointe. L'état des lignes régionales est tel qu'il nécessite des travaux importants de remise en état pour retrouver des vitesses d'exploitation compatibles avec ces objectifs.

### 3.2. IL RESTERA TOUJOURS DES ZONES NON DESSERVIES PAR LE TRAIN

Pour les zones du sud Tarn et du Lauragais, non desservies par la ligne de chemin de fer Mazamet – Castres – Lavour – St Sulpice – Toulouse, le conseil régional envisage de rabattre les usagers vers les gares en mettant à disposition des services de bus pour rallier les gares les plus proches.

Cependant, les responsables de la commission des transports en commun du Conseil Régional (cf. DR3) reconnaissent que des « zones blanches » existent et persisteront encore après 2014. Ces zones ne sont pas desservies par le train et ne le seront pas par des services de transports en commun permettant de rejoindre une gare.

La définition de « zone blanche » ne doit pas se restreindre à la notion de « zone non desservie par le train ou un service permettant de rejoindre une gare » mais doit intégrer le critère « délai de parcours ». En effet, tenter de rejoindre une gare pour utiliser le train, peut s'avérer plus long en temps de trajet, et donc moins attractif pour l'usager, que d'utiliser son véhicule personnel ou une ligne de bus interurbains plus directe.

En ce sens, l'axe Castres – Toulouse par la RN126 et D42 (Puylaurens et Verfeil) fait bien partie d'une zone blanche comme le montre l'isochrone ci-dessous, puisque situé à plus de 12 mn d'une gare :

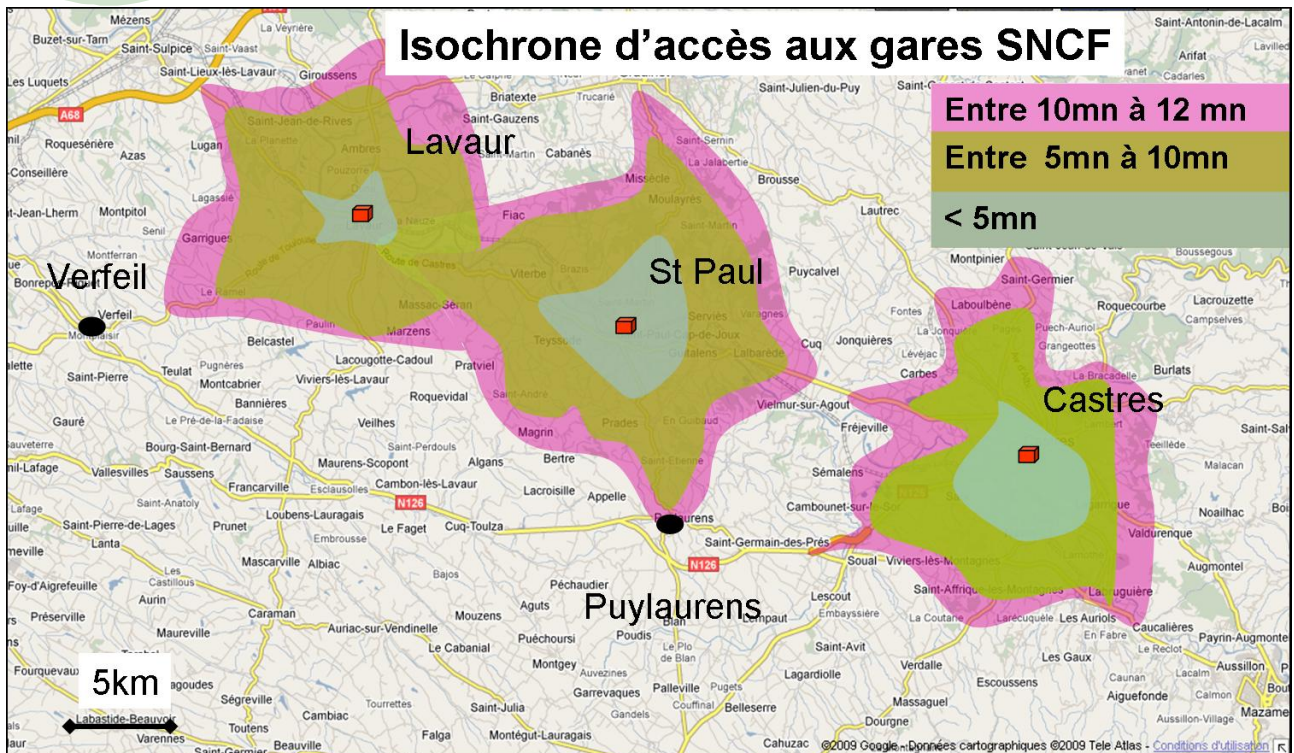


Illustration 1 : Isochrone d'accès aux gares SNCF

## 4. LE CAR REGIONAL MAZAMET - CASTRES - TOULOUSE

### 4.1. LE CONSEIL RÉGIONAL : UNE COMPÉTENCE RÉDUITE

La compétence du Conseil Régional en matière de transport routier couvre uniquement les transports des préfectures à Toulouse sans cabotage pour ne pas faire concurrence aux compagnies de cars privées ou aux taxis. La compétence du conseil régional s'étend aussi à la coordination des politiques des conseils généraux.

La carte d'abonnement Pastel <sup>1</sup> (titre universel de transport sur l'ensemble du territoire régional) est valable sur l'ensemble de la Région depuis fin 2009. Utilisable aussi sur les services de cars régionaux, elle nécessite la mise en place d'équipements spécifiques sur les véhicules ce qui représentent un travail et un investissement important.

Le contrat qui lie le Conseil Régional à la société Balent en charge de la ligne 941 Castres - Toulouse prévoit qu'en contrepartie des obligations de service prévues au Cahier des Charges, le Conseil Régional couvre le déficit d'exploitation (déficit de l'ordre de 600 000€ par an (voir cf. DR2 )), soit plus de 70% du coût de fonctionnement de la ligne !). C'est dire que le concessionnaire n'est pas incité à faire des efforts de promotion du transport routier.

Une convention entre le Conseil Régional, la SNCF et la société Balent aligne les tarifs sur ceux de la SNCF, harmonise les horaires et définit les parcours.

### 4.2. LES CONSTATS EN MAI 2009

On dresse ci-après un constat sur les lignes de car entre le bassin d'emplois Castres – Mazamet et la métropole toulousaine relevé dans le courant de mai 2009.

- **L'information des voyageurs est quasi inexistante :**
  - **A la gare routière de Toulouse :**
    - Au guichet, on indique pour Toulouse – Castres une seule ligne « 941 » de la compagnie Balent,
    - Les horaires sont communiqués grâce à une feuille photocopiée,
    - Les tarifs ne sont pas disponibles. Ils doivent être demandés au chauffeur même pour les abonnements éventuels,
    - On ne signale pas l'existence de la ligne Toulouse – Castres par Lavour (autocars Verdier).
  - **Sur la route, les panneaux aux arrêts de bus indiquent seulement la ligne 901 (et non la 941) :**
    - à Maurens-Scopont, les horaires affichés datent de 2005 ! (4 à 5 passages par jour) ;
    - à Cuq Toulza, la seule ligne indiquée est la 760 (Castres – Puylaurens prolongée jusqu'à Cuq)
- **L'itinéraire** unique dessert tous les villages. Il n'y a pas d'itinéraire direct et rapide. La durée du trajet 1h30 (la durée du trajet en train est de 1h10 ; en voiture de 1h20).

En terme d'efficacité pour accéder à Toulouse sud, cette ligne est très loin d'être performante. On remarquera en effet que l'accès à Toulouse ne se réduit pas que par le seul accès à Gramont, c'est à dire Toulouse nord est. Il est en effet plus rapide pour accéder aux centres techniques ou commerciaux du sud-est et sud de Toulouse en venant de Castres, de passer par l'actuelle D826 en Haute Garonne plutôt que de faire le trajet par Verfeil, de rejoindre la ligne de métro à Gramont ou à la gare routière à Matabiau. Or, il n'y a aucune desserte régionale sur cet axe D826. On peut même se demander quel

<sup>1</sup> La carte PASTEL régionale est un support électronique, une carte à puce validée sans contact, qui se substitue progressivement aux billets « papier ». Elle s'adresse aux voyageurs réguliers, ceux qui utilisent les abonnements. Ils pourront charger sur ce support unique les différents abonnements pris auprès des différents opérateurs : SNCF, Tisséo, réseaux urbains et départementaux.

# Collectif RN126

est l'intérêt de relier les gares SNCF de Castres et Toulouse par le car régional, alors qu'il semble quand même que c'est au train de jouer ce rôle.

## ■ La fréquence

- Castres – Toulouse : 6 à 7 rotations dans la journée en semaine ; 1 à 2 le dimanche
- Toulouse – Castres : 5 à 7 rotations dans la journée en semaine ; 2 le dimanche
- Tarifs : non affichés (à demander au chauffeur)

## ■ Sur Internet, le logiciel **Mopy.fr** ne donne pas les tarifs, et les itinéraires sont quelques fois farfelus. A titre d'exemple, pour aller de Maurens-Scopont à Balma - Gramont après 15h30 on propose comme itinéraire après 18h :

- Maurens-Scopont => Castres par autocar ;
- Castres – Toulouse Matabiau (par SNCF) ;
- Puis Métro jusqu'à Balma - Gramont ... total : 3h11 !

En réalité, sur tout l'axe Castres -> Toulouse, **Mopy.fr** ne propose que des solutions passant par Verfeil en direction de la gare routière Matabiau, ce qui rallonge considérablement les trajets. Pour rejoindre Toulouse Est (Fonsegrives), il faut, en partant de Castres, quitter la ligne régionale 941 et prendre la ligne départementale 81 qui va du Faget à Fonsegrives. A Vendine, Francarville, Saussens, Bourg St Bernard, aucun affichage d'horaire, aucune information permettant d'apprécier la synchronisation entre la ligne régionale et la ligne départementale. La ligne départementale 81 utilisant la D826 ne semble pas connue de Mopy.

Accueil > Recherche d'itinéraire et d'horaire > Feuille de route

**DEPART** Commune de Maurens-Scopont (81470)  
**ARRIVÉE** Quint-Fonsegrives (31138) - QUINT-FONSEGRIVES Entière  
**DATE** le lundi 18 mai 2009 partir après 06h38  
**CRITÈRE** Le plus rapidement  
**MODE** bus , autocar

Modes de transport	Descriptif de votre trajet	Heure	Durée	Réseaux (Cliquable)
🚗	Depuis la commune de Maurens-Scopont (81470) Rejoindre à pied l'arrêt Maurens-Scopont-Esdausoles (Maurens-Scopont)			
🚗	Prendre le CAR 55800 ligne Toulouse*Verfeil*Castres*Macamet en direction de Toulouse - Toulouse-Gare-Routière jusqu'à l'arrêt Balma - Balma-Gramont-Métro	06h38	44 min	REGION MICH-PYRENES
🚗	Rejoindre à pied l'arrêt BALMA Gramont (8) (Balma)		Environ 04 min	
🕒	Correspondance		34 min	
🚌	Prendre le BUS ligne 83 en direction de Saint-Orens-de-Gameville - SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE Lycée jusqu'à l'arrêt Quint-Fonsegrives - QUINT-FONSEGRIVES Entière (Objet)	08h00	13 min	tuséo
<b>Durée totale du trajet : 01h35</b>				

Illustration 2 : Résultats www.mopy.fr

## ■ Observations sur le terrain (trajet de Maurens-Scopont à Balma - Gramont et retour) : Maurens-Scopont (attente en plein vent : pas d'abri dans le sens Castres Toulouse). Le car arrive à l'heure exacte (7h48). Tarif : 7,40€ (carte de 6 trajets pour 19,60€) ; pas d'autre mode d'abonnement (ni hebdo, ni mensuel sauf peut être pour les scolaires).

- Nombre de voyageurs : 8 sur l'ensemble du trajet
- Durée du trajet : 44 minutes
- Retour : attente à l'arrêt Balma - Gramont (aucune indication ni de ligne ni de direction ; le chauffeur avait indiqué où se trouvait l'arrêt sinon aucune chance de le trouver !). Le car arrive à l'heure exacte (9h38).

# Collectif RN126

- Nombre de voyageurs : 1 sur l'ensemble du trajet
- Durée du trajet : 44 minutes
  
- **Les tarifs, les horaires et les arrêts** ont été modifiés en **septembre 2008** selon un accord passé entre la Région et la SNCF. Certains arrêts sur la ligne ont été supprimés mais rien ne l'indique sur les abris-bus. Les nouveaux horaires n'ont pas été affichés. Les tarifs ne sont connus que du chauffeur !
  
- **Trois chauffeurs** font le service en semaine (2 rotations chacun) plus un le dimanche et jours fériés.

## En synthèse :

**Compte tenu des mauvais résultats de la ligne de car régionale 941**, on peut se poser les questions suivantes :

1. Pourquoi l'entreprise Balent porte si peu d'intérêt à la fréquentation de sa ligne et qu'elle ne fait aucun effort de promotion ou d'information du public ?
2. Un bilan de fréquentation par section a-t-il été fait sur la ligne Castres – Toulouse ?
3. Une étude sur les raisons du peu de fréquentation a-t-elle été faite sur la ligne Castres – Toulouse ?
4. Pourquoi n'existe-t-il pas une ligne régionale empruntant la D826 entre Castres et Toulouse ?
5. Quelles sont les mesures prises à court et moyen terme pour promouvoir et améliorer les TC entre Castres et Toulouse ?

### 4.3. L'ANALYSE DES BESOINS EN MATIÈRE DE TRANSPORT EN COMMUN

La fréquentation de la ligne 941 actuelle ne peut pas donner une idée des besoins potentiels de transport en commun routier sur ce trajet. En effet, **l'information est tellement confidentielle** que les éventuels voyageurs ne peuvent avoir connaissance des possibilités de transport. Aucune publicité, aucune information, ni par le conseil régional, ni par l'entreprise Balent.

Pourtant, alors que l'amélioration des transports par voie ferrée passe par des investissements d'infrastructure très lourds, les transports par autocar peuvent être améliorés de façon significative et souple très rapidement. A cet égard, le succès de la liaison Albi - Castres n'est-il pas là pour démontrer l'intérêt qu'ils suscitent et leur efficacité pour réduire l'usage de la voiture et ses conséquences (voir ANNEXE I – Article LA DEPECHE du MIDI du 15/09/08) ?

Ce type de transport devrait être valorisé par la promotion au niveau régional des « Plans de Déplacements Entreprise » notamment auprès des grandes entreprises toulousaines et castraises.

Afin d'améliorer les services de TC interurbains, il faut commencer par faire une évaluation approfondie des besoins auprès des « cibles » (usagers potentiels) à Castres et sur toutes les communes du trajet. Ces études devraient mettre l'accent sur la souplesse, la fréquence, l'itinéraire, les tarifs et la connexion avec les transports périurbains/intra-urbains.

Pour cela il faut disposer :

- **D'une cartographie des déplacements** des personnes pour raisons professionnelles et personnelles. On s'intéressera particulièrement aux déplacements « domicile-travail » qui peuvent faire l'objet d'une réponse très ciblée sur les TC en relation avec les PDE. Les entreprises doivent s'impliquer dans cette démarche.

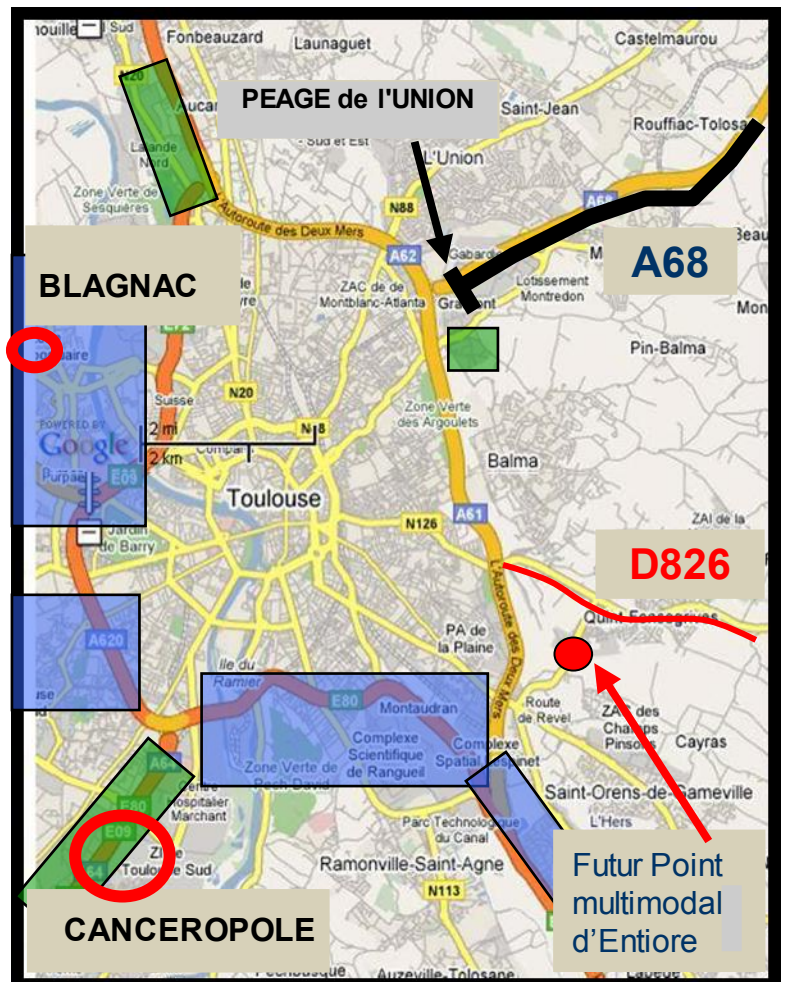
# Collectif RN126

- **D'une étude tarifaire adaptée** rendant le coût du billet et des abonnements très attractifs. Il faut savoir que les entreprises sont tenues de financer à hauteur de 50% les cartes d'abonnements TC de leurs employés. L'étude de la gratuité sur les sections les moins fréquentées est à mener. L'exemple des mesures prises par les « Bouches du Rhône » est exemplaire (voir Annexe II).
- **D'une étude sur le choix du matériel roulant.** Mettre en place des navettes de capacité moindre pour les sections les moins fréquentées, plutôt que des autocars transportant moins d'une dizaine de personnes.
- **D'une étude sur l'optimisation des trajets et des temps de trajet.** La durée du trajet est un facteur important d'utilisation ou non des TC. Mettre plus d'1h30 pour faire Maurens-Scopont – Complexe scientifique de Ranguel, n'est pas acceptable, quand dans le même temps on met 2,5 fois moins de temps en voiture, même lorsque la rocade est encombrée. A étudier la possibilité de faire des arrêts en fonction de la cartographie des déplacements. On pourrait ainsi imaginer une navette entre Castres et Toulouse Sud (complexe scientifique de Ranguel, ou métro Ramonville) qui ne fasse que 2 arrêts entre Castres et Toulouse (un à Puylaurens, un à Drémil). Ou bien 2 navettes, mêmes points de départ-arrivée, qui partent en même temps mais qui ne s'arrêtent pas aux mêmes arrêts sur le trajet. L'étude doit permettre par simulation de voir la solution la mieux adaptée en fonction du potentiel d'usagers identifiés dans la cartographie des déplacements.

- **D'une étude sur l'intermodalité et la connexion entre les différents TC intra-urbain/périurbain et interurbain.**

Actuellement la ligne régionale mène directement à la gare routière Matabiau rendant inefficace tout accès à Toulouse Sud et Toulouse Sud Est, zone universitaire et d'activités, techniques et commerciales, très fortes. Il faut prévoir des points arrêts des lignes régionales vers Toulouse Sud et Est, avec une synchronisation avec les TC périurbain et intraurbain, et prévoir la mise en place de « vélo lib » ou d'« abris à vélo sécurisés » à proximité des arrêts principaux, et se connecter au futur point multimodal d'Entiore.

Illustration 3 : Zone d'accès à Toulouse



## 5. LES PROPOSITIONS D'AMELIORATION

### 5.1. EXIGENCES D'UN TER ROUTIER PERFORMANT

Il s'agit de mettre en place un TER routier performant, reliant Castres à Toulouse est et sud-est dans les meilleurs délais.

**Les caractéristiques de ce TER routier seraient (voir Exigence E1-5 de DR4) :**

- **une mise en service dès 2011**, car il ne nécessite aucun aménagement d'infrastructure, mais l'établissement d'une simple convention entre la région et les départements du Tarn et de la Haute Garonne, et une concertation avec les entreprises du bassin d'emplois Castres – Mazamet au travers des PDE, PDE totalement absents à ce jour sur ce bassin.
- **des destinations pour une desserte vers l'est toulousain, le sud-est et le sud-ouest.**
- **un objectif de performance de temps de parcours** conduisant à :
  - ❑ réduire les arrêts,
  - ❑ rejoindre les points multimodaux toulousains,
  - ❑ desservir en premier lieu les pôles d'emplois stratégiques reliant Castres et Toulouse, en particulier le Cancéropôle, le complexe scientifique de Rangueil, la zone de Labège, et Basso Cambo, Blagnac et Saint Martin,
- **les dessertes** seraient : Castres – Puylaurens – le futur point multimodal d'Entiore – Cancéropôle – Basso Cambo par une desserte du sud toulousain, et Gramont, Blagnac, St Martin par une desserte du nord-est, nord toulousain,
- **les arrêts** seraient limités aux points stratégiques (Castres, Puylaurens, et les dessertes citées ci-dessus sur Toulouse) pour ne pas affecter les temps de trajet. Il s'agit en effet de relier Castres à Toulouse dans les meilleurs délais. Ceci s'appliquerait aux horaires de pointe (matin et soir) et non aux autres plages horaires de la journée.
- **le cadencement et les horaires** seraient ajustés en fonction des heures de travail, des besoins des entreprises, et de la demande potentielle.
- **les tarifs** seraient calés sur ceux de la SNCF. (ex : Castres – Toulouse : 13€ ; 6,50€ avec abonnement) alors que le kilométrage en train est de 10% supérieur à celui par la RN126. Or, on rappelle que le ticket à 2€, pour faire le trajet de 41 km entre Albi et Castres, a été la raison du succès de Tarnbus (Annexe 1). Dans d'autres régions, c'est la gratuité qui est appliquée (Annexe 2 : gratuité dans les Bouches du Rhône). Une analyse particulière sur les tarifs doit être menée pour rendre attractifs les transports en commun par la route.
- **Types d'autobus :**
  - ❑ petits bus ou navettes pour l'itinéraire rapide
  - ❑ autocars traditionnels pour l'itinéraire complet avec forte fréquentation ou navette (voir § 4.2)
  - ❑ fréquence modulée selon l'heure de la journée :
    - Départ de Castres ou de Toulouse tous 15' entre 7h et 9h et entre 17h et 20h pour l'itinéraire rapide soit 16 trajets dans chaque sens
    - Départ de Castres ou de Toulouse toutes les heures et demi pour l'itinéraire complet; entre 6h et 21h soit 7 trajets dans chaque sens (6h, 10h 11h30, 13h, 14h30, 16h, 21h)
- **Intermodalité :**
  - ❑ Gares de vélo sécurisé
  - ❑ Location de Vélo
  - ❑ Utilisation des TAD, Transports A la Demande : <http://www.tisseo-connex.com/tad/106/>
  - ❑ Zone de covoiturage
  - ❑ Etc.

## 5.2. ESTIMATION DU POTENTIEL D'USAGERS

Le but de ce paragraphe est de proposer une estimation grossière du potentiel d'usagers d'une liaison de bus interurbains entre Castres et Toulouse, qu'elle passe par Verfeil (D40) ou par Lasbordes (D628).

Certaines études montrent que lorsque un service de TC est concurrentiel, le report de l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements « domicile-travail » vers le service de TC est très fort.

Si l'on part sur une base de 20% de report, pourcentage constaté par exemple dans l'étude réalisée par le CNES (2000 salariés sur le complexe scientifique de Rangueil), cela représente un potentiel de 160 personnes sur 830 qui font quotidiennement le trajet Castres – Toulouse. En effet, l'enquête INSEE dans l'Aire Urbaine de l'Agglomération Toulousaine,<sup>2</sup> mentionnée dans le dossier DRE publié pour le débat public sur le GCAT<sup>3</sup>, indique que les mouvements pendulaires quotidiens Castres – Toulouse sont de l'ordre de 830.

Si la ligne d'autocars est adaptée, on devrait donc avoir un transfert de 160 personnes utilisant leur véhicule individuel vers les TC. C'est donc près de 5 à 6 bus quotidiens qu'il faudrait !

Le succès de Tarnbus sur l'axe Castres – Albi, dont les mouvements pendulaires sont du même ordre que ceux de l'axe Castres – Toulouse, est là pour le démontrer.

Une carte d'abonnement pourrait être mise en place sur ce trajet avec un tarif très attractif. Il faut savoir que les entreprises doivent payer 50% des cartes d'abonnement prises par leurs salariés pour faire leur trajet domicile-travail.



---

<sup>2</sup> Voir P40 du dossier GCAT : document 01\_Impacts-amenagement-territoire

<sup>3</sup> GCAT : Grand Contournement Autoroutier de Toulouse

## 6. CONCLUSION

L'axe Castres-Toulouse par la RN126, du point de vue de la desserte par le train, est une zone blanche, c'est à dire un territoire hors de la zone de drainage des lignes de chemin de fer, ou encore zone où il est trop pénalisant en temps de parcours de tenter de rejoindre une gare plutôt que d'utiliser un véhicule personnel voire une ligne de car directe. Le territoire du Lauragais (Puylaurens – Caraman) est l'exemple type de zone blanche.

L'amélioration du rail est déjà planifiée à court terme, et doit permettre d'inciter à un report de la route sur le rail. Cependant, l'amélioration du service de car interurbain entre Castres et Toulouse doit également être étudiée et proposée à court terme, comme complément indissociable des aménagements routiers à minima. La souplesse offerte par le car, à l'inverse du rail, doit être exploitée en complément du rail pour des destinations différenciées sur Toulouse (au sud-est, à l'est). Il permet également de couvrir en transport en commun vers Toulouse est et sud-est la zone blanche Castres - Puylaurens – Maurens Scopont à plus de 12 mn des gares ferroviaires entre Castres et Saint Sulpice.

En final, il s'agit de mettre en place un TER routier performant, reliant Castres à Toulouse est et sud-est dans les meilleurs délais, car les déplacements quotidiens en voiture coûtent cher à l'utilisateur et à la collectivité, polluent, sont sources de stress (bouchons, stationnement), et d'accidents

Il faut que se mettent en place très rapidement des modes de transports en commun moins polluants et moins chers, alternatifs à la voiture et plus attractifs.

Ils doivent être :

- **attractifs financièrement, voire gratuits**, pour augmenter radicalement le nombre des usagers
- **plus rapides et confortables** que la voiture par des fréquences de passage importantes, par des couloirs réservés, par des combinaisons entre trains, bus, navettes ...
- **offrant des dessertes très denses** : entre le lieu de travail et le domicile mais aussi entre quartiers et entre communes, et entre villes moyennes, entre zone rurale mal desservie et villes moyennes ou la métropole
- **assurés par des services publics** : maîtrise publique (par les élus, les usagers et les salariés), offrant continuité, sécurité, et s'inscrivant dans l'intérêt collectif.

### **En synthèse :**

Aujourd'hui les services de transports en commun routiers entre Castres et Toulouse ne sont pas à la hauteur des besoins de mobilité et des enjeux de développement durable qu'affichent le conseil régional et les conseils généraux du Tarn et de la Haute Garonne.

Des solutions efficaces existent, confortées par le succès d'expériences locales mises en place depuis peu dans le Tarn et dans la Haute Garonne, voire dans d'autres régions. Mais à ce jour aucune réflexion poussée n'a été menée pour répondre au besoin de mobilité entre Castres et Toulouse, les constats sur la liaison interurbaine d'autocars sur cet axe étant suffisamment démonstratifs. A l'occasion du débat public sur l'opportunité d'une liaison autoroutière Castres – Toulouse, qui ouvrirait une fois de plus la voie à l'usage de la voiture individuelle au détriment des modes de transports en commun, **il est urgent de mener cette réflexion. Elle doit être initiée et pilotée par le Conseil Régional Midi-Pyrénées auprès des 2 conseils généraux, 31 et 81, sans oublier Tisséo pour la connexion à Toulouse et Libellus à Castres.**

### **La question de la gratuité :**

**Imaginons demain**, des cars régionaux performants, à tarifs attractifs, entre Castres et Toulouse, qui desserviraient plusieurs secteurs en périphérie de Toulouse (sud, sud-est), en bonne coordination avec Tisséo et Libellus, certains en liaison rapide, d'autres en omnibus, judicieusement répartis sur la journée, ...

Si cela est envisagé dans les Bouches du Rhône, **pourquoi pas en Midi-Pyrénées ?**



## ANNEXE I – ARTICLE LA DEPECHE DU MIDI DU 15/09/08

<http://www.ladepeche.fr/article/2008/09/15/475611-Entre-Albi-et-Castres-Tarnbus-fait-un-tabac.html>

### Entre Albi et Castres, Tarnbus fait un tabac

Transports. La fréquentation de la ligne a augmenté de 111% depuis un an grâce au tarif à 2€.

Face au succès de Tarn bus entre Albi et Castres, le conseil général rajoute un bus à partir d'aujourd'hui.

« *C'est incroyable. Du jamais vu en matière de transports collectifs...* » Directeur des transports au conseil général du Tarn, Jean-Franck Cornac a reçu vendredi les chiffres portant sur la ligne de cars Castres-Albi. Au 31 août 2008, le résultat est encore meilleur que ce qu'il pressentait. Au cours de l'année scolaire 2007-2008, la fréquentation a augmenté de 111 % par rapport à la période 2006-2007. « Cela représente 40 481 voyageurs de plus. Nous dépassons largement le cap des 80 000 passagers annuels entre les deux villes principales du Tarn. »

Thierry Carcenac, président du conseil général, a fait la conversion : cela veut dire « 200 à 250 voitures en moins, tous les jours, sur la D612 (ex-RN112) ».

Cette réduction de circulation économise 195 tonnes de CO2, qui n'ont pas été déversées dans l'atmosphère.

Avec la ligne 703, Tarnbus est même victime de son succès. Complètes, les autocars refusent de plus en plus souvent du monde, tôt le matin, au départ de Castres. « Le transport interurbain n'est pas soumis à la même réglementation. Contrairement aux bus de ville, il nous est interdit d'accepter des gens debout », explique Jean-Franck Cornac.

Le conseil général réagit en mettant en place, à partir d'aujourd'hui, un véhicule supplémentaire entre 6 h 30 et 7 heures dans le sens Castres-Albi. Entre 70 et 80 % des usagers sont en effet des Castrais qui travaillent à Albi et font l'aller-retour tous les jours. « C'est le phénomène préfecture », analyse Jean-Franck Cornac. Cela lui a même valu des remarques acerbes de personnes qui glosent sur les cars vides le matin dans le sens Albi-Castres. « C'est comme l'ascenseur. Il arrive plein et repart vide », compare le directeur.

Sur l'ensemble du réseau départemental, la fréquentation explose aussi. Tarnbus est à +48 %, en un an, dépassant l'objectif pourtant très optimiste de 40 %.

Grâce au trajet à 2 €

« Les lignes régulières ont achevé leur traversée du désert. Pendant plus de vingt ans, ce service était considéré comme hyper pas rentable. Après la décentralisation en 1982, beaucoup de départements ont abandonné les lignes. Pas le Tarn, qui a jugé que ça valait la peine de les maintenir », rappelle Jacques Pagès, conseiller général de Vabre et vice-président de la commission infrastructures et transports. Un pari aujourd'hui gagnant. Pour l' élu aux transports, « personne n'aurait pensé à un tel retour en force », surtout aussi rapide.

Ce qui a tout changé ? C'est la décision, prise dès 2005 par le conseil général - avant que la hausse du carburant et la baisse du pouvoir d'achat n'occupent tous les esprits -. Il a mis en place en 2006 un cadencement, avec un bus tous les quarts d'heure, de 6 h 30 à 8 h 30 puis de 16 h 30 à 18 h 30 à partir de Castres (6 heures-8 heures et 16 h 45-18 heures au départ d'Albi). À cela s'est rajouté en septembre 2007 le tarif unique à 2 € ou 40 € l'abonnement mensuel. « Une Parisienne a sorti un billet de 20€. Elle n'en revenait pas quand le chauffeur lui a dit que le trajet était à 2 € seulement », rapporte Jacques Pagès : « Il y a aussi l'achat de cars confortables, la sensibilité à l'environnement, la tranquillité d'esprit et la fatigue en moins par rapport à la voiture. »

« Quand les gens ont goûté au bus », dit Jean-Franck Cornac, « ils ne le lâchent plus » !

### «J'économise 80€ par mois grâce au car»

« C'est une très bonne initiative et un bon service. Que ça dure ! » C'est le seul souhait formulé par Jean-Marie Jean-Amans, un Castrais de 52 ans, qui utilise tous les jours la ligne 703. Il prend le car le matin à Castres direction Albi où il travaille. Le soir, il fait le trajet en sens inverse. Jean-Marie Jean-Amans est salarié au conseil général justement. Comme les autres usagers, il a appris « qu'il existait cette ligne régulière, avec des départs fréquents. Cela m'a intéressé. Je l'ai adoptée. Ce mode de transport fait faire des économies, surtout depuis que le pétrole a augmenté. Quand j'ai commencé à prendre le car en janvier, j'économisais 80 € par mois. Maintenant, c'est plus. C'est quand même intéressant. »

Jean-Marie Jean-Amans n'a plus le souci de trouver une place pour sa voiture le matin à Albi, « où c'est une vraie pétaudière pour se garer. Ou alors, il me fallait partir très tôt. En plus, comme j'habite à la Verdarié à l'entrée de Castres, je n'ai que 300 mètres à faire pour prendre le car... Enfin, utiliser les transports collectifs, c'est un geste écolo. »

Pendant le trajet, il discute parfois avec les autres usagers. « C'est sympa. » Il est arrivé au voyageur d'être refusé parce qu'un car était complet. « Il suffit d'attendre 1/4 d'heure le suivant ou 35 minutes pendant les vacances scolaires. Là, c'est plus espacé. »



## ANNEXE II – ARTICLE DE L'HUMANITE DU 13/05/09

[http://www.humanite.fr/2009-05-13\\_Societe\\_A-Aubagne-on-se-deplace-gratis](http://www.humanite.fr/2009-05-13_Societe_A-Aubagne-on-se-deplace-gratis)

### À Aubagne, on se déplace gratis

**Bouches-du-Rhône. Aux portes de Marseille, ce territoire met en place, dès vendredi, la gratuité des transports en commun et prépare l'extension de son offre.**

**Marseille (Bouches-du-Rhône), correspondant régional.**

Vendredi 15 mai, à 5 h 45, les premiers passagers du premier bus (ligne 1, arrêt La Garenne) ne devront présenter ni billet, ni carte d'abonnement. La période du paiement des transports en commun est révolue. Aubagne et le territoire de la communauté d'agglomération entrent dans l'ère de la gratuité. « Liberté, égalité, gratuité », scande la campagne lancée par la collectivité et déclinée sur les murs des villes et villages comme sur les ondes locales.

« La notion de gratuité des transports est liée aux valeurs de notre République », appuie Daniel Fontaine, maire communiste d'Aubagne. « La gratuité, c'est avant tout la rupture avec tout ce qui existait précédemment, poursuit-il. La gratuité n'est pas un slogan mais un acte fort qui vise à modifier en profondeur les comportements des gens. »

L'objectif affiché est de doubler la fréquentation du réseau (actuellement 2 millions de voyages par an). Radicale, la mesure ne concerne pas que les habitants du territoire (101 000) mais l'ensemble des personnes empruntant le réseau, touristes (plusieurs centaines de milliers de touristes par an) comme salariés venant des agglomérations voisines (16 000). « La gratuité a évidemment un coût pour la collectivité mais il n'y aura pas d'impôt nouveau », assure le maire. Les 700 000 euros de manque à gagner en billetterie seront en effet compensés par l'augmentation du versement transport, payé par les entreprises, qui passe de 0,6 % à 1,05 %.

Seules quelques villes en France ont imposé la gratuité des transports. Mais aucune dans le grand Sud-Est, faisant d'Aubagne une « pionnière » en la matière mais également la « cible » de critiques, émanant notamment de représentants de l'État et l'« objet » du légitime questionnement : « Si c'est gratuit, comment faire mesurer le service ? »

« Tout d'abord, les élus ont pris un engagement, ils le tiennent, répond Alain Belviso, président communiste de la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile. Ensuite, nous sommes des responsables politiques qui pensons que l'argent n'est pas la seule manière de mesurer les choses. Est-ce que la seule mesure de la santé d'un pays, c'est le PIB ? L'ONU n'a-t-elle pas inventé un indicateur de développement humain pour mesurer le bien-être ? À notre échelle, la question est la même. »

Sur le point précis des déplacements, « il s'agit véritablement de passer du tout-voiture à une utilisation massive du transport public et collectif et de mettre en place véritablement le droit au transport et le droit de se déplacer ». Car la décision de la gratuité s'appuie sur un ambitieux projet d'extension du réseau, avec la création de deux lignes de transport en site propre, dont une ligne de tramway. Une « offre » qui sera alors quasi unique en France.

« Il est impossible d'inviter les citoyens à avoir des comportements neufs sans que nous ne proposons nous-mêmes de faire du neuf, avance Daniel Fontaine. Proposer le tramway, c'est leur dire : nous mettons à votre disposition les moyens de développer des transports alternatifs et innovants. »

**Christophe Deroubaix**

**Repères**

## Collectif **RN126**

---

Autour d'Aubagne (43 000 habitants), la communauté d'agglomération compte douze communes pour un nombre total d'habitants de 101 253 (données INSEE au 1er janvier 2009).

Le Pays d'Aubagne et de l'Étoile est né officiellement le 1er janvier 2007 après des années de mobilisation politique contre les tentatives d'absorption par la communauté urbaine de Marseille, alors dirigée par l'UMP Jean-Claude Gaudin.



# Collectif RN126

## ANNEXE III - CARTE DE LA LIGNE DE CARS REGIONALE 941

