



HAL
open science

Comment concilier la rationalisation de l'offre de transport à l'échelle d'une Région tout en répondant aux objectifs de desserte des territoires ? L'exemple de la ligne Toulouse-Boussens-Saint-Girons au sein de la Région Midi-Pyrénées

Julien Bénos

► To cite this version:

Julien Bénos. Comment concilier la rationalisation de l'offre de transport à l'échelle d'une Région tout en répondant aux objectifs de desserte des territoires ? L'exemple de la ligne Toulouse-Boussens-Saint-Girons au sein de la Région Midi-Pyrénées. Gestion et management. 2009. dumas-00498535

HAL Id: dumas-00498535

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00498535>

Submitted on 7 Jul 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Comment concilier la rationalisation de l'offre de transports en commun à l'échelle d'une Région tout en répondant aux objectifs de desserte des territoires ?



L'exemple de la ligne de Toulouse – Bousens – Saint-Girons
au sein de la Région Midi-Pyrénées

Julien BÉDOS

Mémoire présenté en vue de l'obtention du Master II
Transports Urbains et Régionaux de Personnes

Soutenance : Septembre 2009

Membres du Jury :

Bruno FAIVRE D'ARCIER (Université Lyon 2 / Laboratoire d'Economie des Transports)

Christian AMBROSINI (Université Lyon 2 / Laboratoire d'Economie des Transports)

Fabrice DUCASSE (Bureau d'Etudes Egis Mobilité)

Fiche bibliographique

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE) -		
[Titre] Comment concilier la rationalisation de l'offre de transport à l'échelle d'une Région tout en répondant aux objectifs de desserte des territoires ?		
[Sous-titre] L'exemple de la ligne Toulouse – Boussens - Saint-Girons au sein de la Région Midi-Pyrénées.		
[Auteur] Julien BÉNOS		
[Membres du Jury (nom et affiliation)] Bruno FAIVRE D'ARCIER (Université Lyon 2 / Laboratoire d'Economie des Transports) Christian AMBROSINI (Université Lyon 2 / Laboratoire d'Economie des Transports) Fabrice DUCASSE (Bureau d'Etudes Egis Mobilité)		
[Nom et adresse du lieu du stage] Egis Mobilité (Agence de Toulouse) Actys – Bât 2 – Voie 3 – BP 321 31 313 Labège Cedex		
[Résumé] <p>Depuis, vingt ans, les compétences à la charge des collectivités locales sont régulièrement augmentées. Dans le cadre de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de 2000, les Régions sont devenues les autorités organisatrices des transports (AOT) des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires. Ces nouvelles compétences sont autant de nouvelles charges que doivent assurer les collectivités. Ainsi, les Régions, à l'image des autres collectivités, recherchent de nouveaux moyens de conserver leurs niveaux d'offres pour des coûts moindres.</p> <p>Il apparaît que la rationalisation devient le fer de lance des collectivités, cela s'applique donc directement aux politiques de transport en commun. Parallèlement à cela les objectifs d'aménagement du territoire sont autant d'enjeux à assurer.</p> <p>Ce mémoire vise, à travers l'exemple de la ligne Toulouse-Boussens-Saint-Girons sous autorité de la Région Midi-Pyrénées, à éclairer sur les étapes et les éléments à considérer pour parvenir au double objectif de rationalisation et de maintien d'une desserte de qualité des territoires.</p>		
[Mots clés] <ul style="list-style-type: none"> • Rationalisation • Aménagement du territoire • Transport Régionaux • Intermodalité 	Diffusion : - papier : [oui/☐☐] [*] - électronique : [oui/☐☐] [*] (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au :	
[Date de publication] Septembre 2009	[Nombre de pages] 91	[Bibliographie (nombre)] 37

Publication data form

[Entitled of Diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities] - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] How to combine rationalization's offer in public transport on a Region scale while answering the needs of serving the territories?		
[Subtitle] The Toulouse – Boussens - Saint-Girons line in the Midi-Pyrénées Region.		
[Author] Julien BÉNOS		
[Members of the Jury (name and affiliation)] Bruno FAIVRE D'ARCIER (Université Lyon 2 / Laboratoire d'Economie des Transports) Christian AMBROSINI (Université Lyon 2 / Laboratoire d'Economie des Transports) Fabrice DUCASSE (Bureau d'Etudes Egis Mobilité)		
[Place of training] Egis Mobilité (Agence de Toulouse) Actys – Bât 2 – Voie 3 – BP 321 31 313 Labège Cedex		
[Summary] Local authorities have in charge more and more skills. Under the law Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) of 2000, regions became the transport authorities for regional rail services and road services replacing the rail services. These new skills are all new burdens that must be ensured by communities. Regions, as other communities search new ways to keep their levels of offer with lower costs. It therefore appears that the rationalization is spearheading communities, which impacts directly transports policies, while, at the same time, towns and countries planning are also missions to achieve. This document aims, across the example of the Toulouse-Boussens-Saint-Girons line under the authority of the Midi-Pyrenees Region, to light the steps and factors that we have to consider in order to achieve the dual objective of rationalization and assertion of a quality service across territories.		
[Key Words] <ul style="list-style-type: none"> • Rationalization • Town and country planning • Regional Transport • Intermodality 	Distribution statement : - Paper : [yes / no] [*] - Electronic : [yes / no] [*] (* Scratch the useless mention)	Declassification date :
[Publication date] 2009, September	[Nb of pages] 94	[Bibliography] 37

Sommaire

Fiche bibliographique.....	2
Publication data form.....	3
Sommaire	4
Remerciements.....	5
Introduction.....	6
Méthodologie du mémoire.....	8
Politique des transports de la région Midi-Pyrénées	10
Un contexte favorable au développement des transports en commun	10
La ligne Toulouse – Saint-Girons dans le contexte de la rationalisation.....	17
Eléments à prendre en compte dans la refonte d’une offre.....	36
Des données techniques à considérer.....	37
...pour des attentes à intégrer	40
Propositions d’adaptations du service et limites de la démarche	53
Propositions.....	53
Atouts de la démarche.....	66
Limites de la démarche.....	67
Conclusion	71
Enseignements du stage	72
Glossaire	73
Bibliographie.....	74
Table des illustrations.....	77
Table des matières	79
ANNEXES	82
Annexe 1 Horaires Toulouse –Saint-Girons Septembre 2008	82
Annexe 2 Horaires Toulouse – Saint-Girons Juin 2009	84
Annexe 3 Temps de correspondances en gare de Boussens en Juin 2009	86
Annexe 4 Le questionnaire.....	87
Annexe 5 Coupures de Presse Locale	89

Remerciements

Je tenais tout d'abord à souligner la disponibilité de l'ensemble des personnes sollicitées tout au long de mon stage au sein d'EGIS MOBILITE.

Ainsi mes remerciements s'adressent bien sûr à mon maître de stage, Fabrice DUCASSE qui malgré un emploi du temps chargé a su m'écouter, me conseiller, et m'orienter lorsque je m'égarais.

A Eric GELLIS toujours à mon écoute, indulgent et soucieux de répondre à mes questions.

A Emmanuel ZIMMERMANN et Nicolas TOURNIER, anciens du Master TURP qui ont su me conseiller et m'aiguiller afin que ce travail réponde aux exigences du diplôme.

Remerciements également à Jean-Luc MOREL, chef d'agence d'Egis Mobilité - Toulouse, qui m'a accueilli dans son équipe.

Merci aussi à l'ensemble des membres de l'agence, pour leur sympathie et leur aide.

Je tiens également à remercier Bruno FAIVRE D'ARCIER et Patrick BONNEL pour la qualité de leurs enseignements dispensés au sein du Master TURP.

Enfin, je tiens à remercier tout particulièrement tous ceux qui m'ont accompagné pendant la rédaction de ce mémoire, à savoir Camille et ma famille qui ont accepté de relire et de corriger ce document.

Introduction

En France et en Europe, les populations sont de plus en plus mobiles au sein de territoires vécus de plus en plus larges.

Cette croissance de déplacements se traduit avant tout par le développement de la part modale de l'automobile. Toutefois, les collectivités locales en charge de l'organisation des transports en commun cherchent à développer la fréquentation de leurs réseaux. L'utilisation de ces modes alternatifs paraît s'inscrire en faveur des politiques actuelles de réduction des émissions de gaz à effet de serre et plus largement du développement durable. Les Départements et les Régions investissent donc directement dans les transports qui relèvent de leurs compétences.

Dans ce cadre, les Régions ont eu, à partir de 2002, de nouvelles compétences leurs attribuant la gestion des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires. Ces dispositions prises en vertu de l'article 124 de la Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relatives à la solidarité et au renouvellement urbain, sont autant de nouveaux frais de fonctionnements et d'investissements à la charge de ces collectivités.

Les investissements réalisés en faveur des transports collectifs ont donc pour vocation de rendre ce mode de transport de plus en plus utilisé afin qu'il représente une part modale la plus significative possible dans les déplacements des français. Cette augmentation souhaitée commence à s'observer. Par exemple, sur le réseau Midi-Pyrénées des Trains Express Régionaux (TER), la fréquentation a cru de 5 % entre 2005 et 2006¹.

Fort de ce succès, la Région Midi-Pyrénées et plus largement la majorité des Régions françaises, investissent davantage dans ces modes de déplacements durables. Les collectivités recherchent donc à rendre leurs investissements de plus en plus rationnels c'est-à-dire à proposer des services d'une qualité équivalente pour des coûts moindres. Cette stratégie s'applique à toutes les politiques et donc aussi à celles destinées aux transports de personnes dont elles ont la compétence.

Parallèlement à ce contexte, de nouveaux enjeux des transports émergent et prennent de plus en plus d'importance. Les réseaux de transports en commun ont vocation à être de plus en plus maillés par leur mise en interconnexion, etc.

Les compétences régionales en termes d'aménagement du territoire s'en voient directement influencées et sont donc à repenser.

Ainsi, il est intéressant de voir comment les Régions adaptent leurs réseaux de transports à l'ensemble de ces objectifs. En effet, comment peuvent-elles concilier à la fois un objectif de maintien de desserte des territoires régionaux répondant aux besoins de l'utilisateur tout en minimisant les kilomètres parcourus et les coûts afférés ?

A imaginer que cette rationalisation soit possible tout en satisfaisant les objectifs d'aménagement du territoire, comment cela peut-il s'appliquer de manière concrète à une ligne de transport en commun ?

L'approche menée au sein de ce document tente de répondre à ces questions par l'analyse de cette démarche pour la ligne Toulouse-Boussens-Saint-Girons située au cœur de la Région Midi-Pyrénées.

¹ http://www.ademe.fr/midi-pyrenees/documents/publications/bilan_oremip_2008.pdf, page sur les émissions de CO² en Midi-Pyrénées, site de l'ADEME, 10/08/09.

En 2008, l'offre de cette ligne de car a fait le fruit d'une rationalisation parallèlement à une refonte massive de l'ensemble de l'offre routière régionale. La diminution des kilomètres qui a eu lieu sur cette ligne a engendré de multiples plaintes au sein des territoires traversés.

A travers cet exemple, ce document s'applique donc à présenter dans une première partie le contexte de l'étude permettant de cerner les politiques régionales de Midi-Pyrénées en matière de transports en commun. Les principaux éléments qui peuvent être considérés dans la refonte d'une offre et les conséquences que leur unique sollicitation peut engendrer y sont recensés et analysés.

Dans un second point, nous chercherons à montrer les limites d'une telle démarche, ses insuffisances, en soulignant les éléments à même de compléter l'analyse réalisée.

Enfin, nous nous attacherons à présenter la forme que la refonte d'une offre peut prendre lorsque l'ensemble des critères présentés en phase deux, est appliqué. Cette partie se terminera enfin par un retour sur la méthodologie qui a mené notre démarche en appuyant sur ses atouts et ses limites.

Méthodologie du mémoire

La difficulté du choix du sujet

Durant mon stage au sein d'Egis Mobilité de multiples tâches m'ont été confiées. Les différentes études auxquelles j'ai pu participer m'ont toutes intéressé au point de compliquer considérablement mes choix lorsque la question d'un sujet de mémoire s'est posée.

Après avoir réussi à sélectionner deux sujets phares, j'ai hésité entre d'une part, l'étude de mise en cohérence des offres de transports du Conseil Régional Languedoc Roussillon et du Département des Pyrénées-Orientales et, l'étude de restructuration de la ligne Toulouse – Boussens - Saint-Girons. Si la première m'intéressait pour la démarche qu'elle proposait (deux collectivités aux compétences différentes qui choisissent de réaliser une étude commune afin de rendre leur offre de transport la plus complémentaire l'une de l'autre), l'étude sur le cas de Boussens semblait particulièrement enrichissante pour le contexte dans lequel elle émergeait.

Une étude « sociale »

Le choix en faveur de l'étude sur la restructuration de la ligne Toulouse – Boussens – Saint-Girons s'est donc fait par de multiples éléments sur lesquels il me semblait intéressant de travailler.

Tout d'abord, cette étude est née des mécontentements émis par des résidants du Bas-Salat suite à la restructuration du réseau régional de transports en commun de Midi-Pyrénées en 2008. En effet, la Région étant devenue Autorité Organisatrice des Transports pour la gestion des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ces services ferroviaires, l'ensemble de l'offre de Midi-Pyrénées a été révisé afin de rationaliser l'offre de transport en commun.

Il m'a donc semblé enrichissant de réaliser mon mémoire sur cette étude afin de voir quels éléments pouvaient expliquer ces mécontentements. Ceux-ci étaient-ils le fruit d'une réelle diminution de l'offre inadaptée aux réalités locales ? Ne provenaient-ils pas juste de quelques opposants politiques locaux fortement implantés au sein de ces territoires ?

Cette étude, par l'importante part de terrain qu'elle représentait, avait donc de multiples attraits. Il s'agissait de rencontrer des acteurs très divers, avec chacun leur point de vue sur le sujet, d'avoir le recul nécessaire pour voir les éléments issus de la concertation à considérer dans la refonte de l'offre, et ceux qui pouvaient être considérés comme des « éléments de mécontentement chronique », etc.

L'importante partie de concertation m'a donc attiré par les différentes formes qu'elle pouvait prendre, par son traitement nécessaire et la diversité d'acteurs qu'elle amenait à rencontrer.

Aussi, cette étape de l'étude me semblait importante à réaliser au sein de mon stage afin de comprendre pourquoi cette démarche est de plus en plus appliquée au sein des politiques d'aménagement du territoire et d'en mesurer les limites.

Les différentes étapes de mon travail au sein du bureau d'étude

Dans un premier temps mon travail s'est appliqué à collecter les données ayant mené les choix de la restructuration réalisée en 2008. La difficulté a donc été de voir sur quels critères la restructuration avait eu lieu puisque celle-ci a été réalisée par un cabinet privé dont il a été impossible de se procurer le document. Seuls les grands principes de restructuration nous ont été fournis. Ceux-ci reposaient exclusivement sur des critères techniques.

De ce fait, j'ai analysé l'évolution de l'offre en elle-même en cherchant à comparer le nombre de services sur les différents axes desservis et l'effet que leur évolution avait eu sur le kilométrage total de l'offre. La nette diminution de l'offre a laissé transparaître une baisse significative de la fréquentation sur cet axe.

Après avoir récupéré les données actuelles de fréquentation et de fonctionnement de la ligne il a donc été intéressant de se focaliser sur la comparaison systématique des données communes aux deux périodes.

Suite à l'analyse de ces données techniques, la phase de terrain a donc été menée. La réalisation de l'enquête a eu lieu en premier. Dès les premiers résultats analysés, les entretiens avec les acteurs locaux et la rencontre des résidents ont été organisés afin d'avoir un retour du terrain, d'avoir des avis divers et variés et de mieux cerner le fonctionnement des territoires.

Enfin, un important travail a été nécessaire afin de réaliser une synthèse des attentes des différents types de personnes interrogées au regard de données techniques. Cette synthèse a permis de proposer une offre de transports adaptée à la demande en intégrant certaines « modifications contraintes » de l'offre telles la nouvelle grille horaire SNCF en vigueur dès Décembre 2009.

Mais la difficulté de rattacher le sujet du mémoire à des données plus vastes

Le sujet de l'étude avait donc de multiples facettes toutes aussi intéressantes les unes que les autres. Il permettait de relier à la fois des sujets ayant trait à l'économie des transports à travers la restructuration d'un réseau dans le souci de rationaliser l'offre, tout en se préoccupant de questions relatives à l'aménagement du territoire.

Un tel sujet, très riche, s'est vite avéré difficile à réaliser. En effet, les rares travaux réalisés de ce type n'ont pas été aisés à trouver. Aussi, l'ouverture et la liaison à des sujets plus vastes tels que la politique actuelle en faveur des transports menée par la Région Midi-Pyrénées, ont été autant d'éléments à intégrer au rapport et particulièrement difficiles à articuler de façon homogène au cœur de l'étude.

Politique des transports de la région Midi-Pyrénées

Un contexte favorable au développement des transports en commun

Les transports au cœur de l'aménagement du territoire régional

Depuis de nombreuses années la Région Midi-Pyrénées a pris conscience de l'enjeu que pouvaient représenter les transports en commun en terme d'aménagement du territoire. Considérée comme l'une des régions les plus étendues de France, plus vaste que certains états européens, la mise en réseau et leur complémentarité apparaissent essentiels en Midi-Pyrénées afin de proposer une offre adaptée à la demande des populations. Dans ce cadre, la Région a souhaité s'investir fortement dans le développement de ses réseaux, les multiples projets réalisés ces dernières années illustrent ce contexte.

La modernisation des réseaux au cœur du Contrat de Projet Etat-Région ...

Etant devenu Autorité Organisatrice des Transports régionaux de voyageurs depuis 2002, la Région Midi-Pyrénées a souhaité perpétuer et compléter l'offre de services cadencés sur l'ensemble du réseau ferré midi-pyrénéen. Le développement du cadencement, c'est-à-dire le passage de services de transports en commun à des intervalles réguliers, débuté dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région Midi-Pyrénées (CPER) et du Plan Régional des Transports (PRT) 2000-2006 a ainsi été prolongé par le CPER pour la période 2007-2013.

Le volet transport de ce contrat porte ainsi sur un montant de 230,2 M€ (en euro 2007) soit à hauteur de 31,3 % du contrat. Ce montant place ainsi le budget des transports comme le second budget le plus important après le volet - économie, emploi et recherche – de la Région.

Dans ce cadre là, de nombreux objectifs ont été visés pour :

- la préparation de la Liaison Grande Vitesse (LGV) Toulouse - Paris (7% du budget transport du CPER)
- des actions de modernisation des infrastructures ferroviaires (par exemple la régénération de la ligne Toulouse-Auch) et de développement permettant d'accroître le nombre de TER en circulation (par exemple le doublement de la section de voie entre Toulouse et Montrabé) (92 % du budget transport du CPER)
- d'autres actions diverses telles que, par exemple l'amélioration des gares et de l'information voyageur (1% du budget transport du CPER)

La part assignée au développement des TER et à son renforcement, particulièrement importante, au sein du CPER traduit un réel souhait en faveur de ce mode de transport. Malgré tous ces efforts ne semblent pas suffisants pour la collectivité.

... qui semble trop peu ambitieux

En collaboration avec Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire des infrastructures ferrées, la Région Midi Pyrénées a souhaité réaliser une étude afin de voir si les investissements effectués dans le cadre du CPER permettaient de répondre aux nécessités de déplacements des habitants. Cette étude a conclu que si aucune action massive de régénération n'était entreprise, la pérennité de service du réseau actuel serait rapidement menacée.

Face à ce constat et désireux de faire face à ses responsabilités la Région a décidé de compléter le financement du CPER en matière de transport par « un programme de 500 millions d'euros »² : c'est ainsi qu'est né le « Plan Rail ».

Cet apport supplémentaire de la Région a donné lieu à la signature d'un accord entre l'Etat, RFF et la Région Midi –Pyrénées. Ainsi la participation financière des différents acteurs s'élève à plus de 820 millions d'euros sur la période 2007-2013 (budget du CPER compris). Le financement de la Région est complété par la participation financière de l'Etat dans le cadre du CPER (93 millions d'euros) ainsi que celui de RFF qui participe à hauteur de 179 Millions d'euros. Par ailleurs, l'Europe apporte sa contribution financière à hauteur de 48 millions d'euros dans le cadre du programme européen du FEDER (Fonds Européen de Développement Régional)³.

Il en résulte que, par exemple, pour le terminus de Boussens, plus de 14 millions d'euros⁴ vont être investis d'ici 2010 afin de permettre la réalisation d'une zone de retournement pour le train ainsi que la création d'un poste d'aiguillage en gare de Boussens.

Des investissements soucieux de l'aménagement des territoires

Les investissements ainsi réalisés sont concentrés sur le rail. En effet, la Région ayant la compétence pour les services TER, les services routiers n'interviennent qu'en substitution ou complémentarité du réseau ferré afin d'offrir une offre complète et globale à l'utilisateur.

Aussi, la Région Midi-Pyrénées a entièrement pris conscience de la nécessité du maintien d'une offre alliant des services ferrés sur des axes majeurs du territoire et celle des cars de substitution. Cette double offre apparaît nécessaire pour maintenir une desserte minimum et complète sur l'ensemble des territoires régionaux. Les TER ferrés correspondent à un mode lourd, les infrastructures qu'ils nécessitent empêchent une desserte fine. Au contraire, l'usage du car apparaît comme un moyen complémentaire du TER permettant de desservir des zones plus rurales ou du moins non équipées en infrastructure ferrée.

L'important caractère rural de Midi-Pyrénées explique ainsi la nécessité de présenter des offres complémentaires à l'échelle de cette entité.

Les compétences assurées par la Région Midi-Pyrénées traduisent un réel souci d'aménagement du territoire recherchant à apporter une desserte de tous ces territoires par les différents moyens de transports mis à sa disposition. Plus qu'une simple application des compétences qui lui incombent, cette organisation révèle une autre manière de considérer les deux modes de transports.

² <http://www.midipyrenees.fr/Plan-Rail-Midi-Pyrenees-2008-2013-un-programme-d-un-ampleur>, chiffre communiqué sur le site internet de la Région, 25/07/09.

³ Idem

⁴ http://www3.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/fiche_fer_2009_cle2f2822.pdf, page n°57, page de présentation du Plan Rail, site de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, 13/08/09

Julien BÉNOS, Mémoire de Master TURP – Septembre 2008 Comment concilier la rationalisation de l'offre de transports en commun à l'échelle d'une Région tout en répondant aux objectifs de desserte des territoires ?

L'exemple de la ligne Toulouse – Boussens - Saint-Girons au sein de la Région Midi-Pyrénées.

Deux offres complémentaires...

Un renforcement des liaisons ferrées de maillage entre les villes centres

En Midi-Pyrénées, comme dans la majorité des Régions, les liaisons les plus importantes entre les différentes villes sont assurées par le mode ferré. Ainsi, le réseau ferré représente la véritable dorsale des transports en commun du territoire régional.

De plus, la plupart des liaisons sont organisées en étoile autour de Toulouse. En reliant les villes majeures, ces liaisons assurent sur leur passage la desserte de territoires plus ruraux. Par exemple, la ligne reliant Toulouse à la ville secondaire de Tarbes assure sur son passage, la desserte de territoires plus ruraux comme Boussens.

Situés à 1h de Toulouse, ces territoires ruraux deviennent de plus en plus des espaces dont une partie des habitants effectuent quotidiennement des déplacements vers la métropole régionale. Couplés à la demande des personnes se déplaçant de façon moins régulière, ces besoins deviennent de véritables enjeux en termes de politique sociale, économique et plus largement de territoires à aménager.

A l'échelle de Midi-Pyrénées, le cadencement est en cours de développement pour assurer les liaisons entre les pôles secondaires régionaux et la ville centre de Toulouse mais aussi entre les villes elles mêmes.

A ce maillage lourd et figé, doit correspondre une offre permettant d'assurer des dessertes locales souples et adaptées à l'utilisateur. Telle est la mission assignée au Réseau Routier Régional(RRR).

Le réseau RRR pour un maillage fin



Face au maillage structurel et limité dont bénéficient les villes les plus importantes de la région, la part de territoires ruraux à desservir reste considérable.

Le car régional joue ce rôle de substitution et permet de mailler le territoire, de compléter et d'étendre l'aire de rayonnement du TER.

Ainsi, alors que le cadencement du train se développe, le car a pour principale fonction d'assurer le rabattement sur les gares du territoire, de développer des liaisons entre les villes non reliées par celui-ci et, enfin, d'assurer un niveau de desserte minimum pour les territoires moins équipés afin d'éviter leur enclavement. La Région Midi-Pyrénées a donc fait le choix d'assurer ces compétences en cherchant à rendre les différentes offres qu'elle doit mettre en place de la façon la plus complémentaire possible.

Le réseau ferré assure donc la desserte d'axes majeurs et le car vient étendre l'aire d'influence de cette offre.

...pour des coûts différents

L'ensemble de ces services sous-autorité de la Région, sont donc autant de coût que la collectivité doit assurer.

Ainsi, dans le financement que les Régions accordent aux TER, les infrastructures ferrées et le matériel roulant, sont autant de postes venant alourdir considérablement le budget. A l'inverse, dans les services réalisés en car les coûts sont autres car seul le coût du service est payé au transporteur ; ce coût est donc nettement moindre.

D'après l'Etude socio économique du réseau de transport collectif régional menée par Egis Mobilité pour le compte de la Région Midi-Pyrénées en Janvier 2009, le déficit moyen /train kilomètre et le déficit moyen / véhicule kilomètre pour le réseau de car sur l'ensemble du réseau de la Région est de :

- 11,2 € hors taxe en euro 2007 pour le TER
- 1,3 € hors taxe en euro 2007 pour le RRR

Ainsi, le déficit pour la Région lié au TER est nettement supérieur à celui du RRR, il correspond à une somme dix fois plus importante que le déficit du RRR.

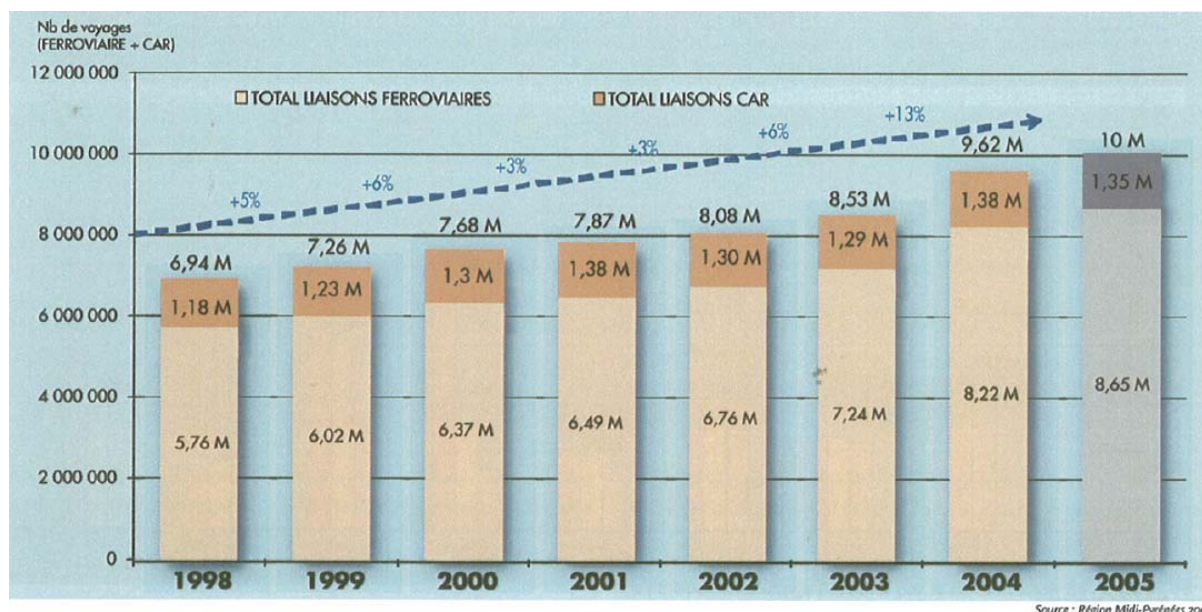
Pour la collectivité, il semble donc tout aussi intéressant de développer un maximum de services de substitution qui viennent compléter l'offre TER pour un coût nettement moins important.

Des efforts à poursuivre

Des efforts qui semblent payer

L'ensemble de ces investissements en faveur du fer commence à avoir un réel effet sur la mobilité des habitants de Midi-Pyrénées. Comme Martin MALVY, Président de la Région Midi-Pyrénées l'a souligné en septembre 2007, « *Le pari de la Région, c'est le rail. 5 millions de voyages TER en Midi-Pyrénées en 1998, 10 millions aujourd'hui et un objectif de 20 millions en 2020* ». Ainsi la politique régionale « joue » toutes ses cartes sur le rail afin d'impacter directement les habitudes de déplacements.

Figure 1 Evolution de la fréquentation du réseau régional 1998-2005



Le graphique ci-dessus présente le bilan d'évolution de l'usage du réseau régional (ferroviaire et routier) entre 1998 et 2005. Nous pouvons voir qu'en 2005, le réseau régional ferroviaire a assuré 10 millions de voyages, soit 3,1 millions de voyages supplémentaires (+ 44 %) par rapport à 1998. Cette hausse conséquente de l'usage semble due en grande partie à la très forte augmentation de l'offre sur la période 1998-2005.

Parallèlement à cela, le réseau routier a lui aussi une fréquentation en augmentation avec 4 % d'utilisateurs de plus qu'en 1998.

Si l'on s'en réfère à l'enquête BVA pour le compte de l'UTP⁵ ce succès ne peut que se développer. Cette étude démontre comment la hausse de l'offre de transport influence fortement l'utilisateur à utiliser les transports en commun. Ces investissements sont, semble-t-il, d'autant plus efficaces lorsqu'ils permettent de conjuguer la modernisation des infrastructures sur différents plans, telles que les rails, et l'amélioration du matériel roulant.

Si ces éléments sont la clé du succès, il semble que les efforts de Midi-Pyrénées sont à même d'engendrer une hausse encore plus marquée de la fréquentation sur ses réseaux.

⁵VIENNET Robert, Premier observatoire de la mobilité BVA UTP : un bon point pour l'image des transports publics en ville, in Transport Public,UTP, 15 Janvier 2009.

Des éléments bien connus, tels que la hausse du pétrole ont eu d'importants effets sur l'utilisation des transports en commun en Midi – Pyrénées. Ainsi nous ne disposons pas des derniers chiffres de fréquentation du réseau régional mais il serait intéressant de comparer la fréquentation année après année de façon à mesurer l'impact des divers éléments sur la cause du succès. Nous verrions ainsi si l'augmentation de la fréquentation est le fruit d'une véritable amélioration des conditions de déplacements sur le réseau régional ou si elle relève d'éléments conjoncturels (développement de la congestion, variation du coût de l'essence).

Renforcé par d'autres éléments : l'exemple de l'agenda 21 régional

Les investissements faits en faveur des transports en commun s'expliquent par un souhait de développer ce type de transports mais l'ambition qui porte leur développement semble transparaître au travers de l'ensemble des politiques régionales.

En lançant son Agenda 21 à l'échelle de la Région, la collectivité territoriale a souhaité entériner ses efforts en matière de développement durable et surtout développer une charte afin d'inclure cette vision du développement au sein de l'ensemble des politiques et des actions, dans une démarche cohérente et structurée.

Dans ce contexte, les transports en commun ont un rôle essentiel à jouer et remplissent les trois composantes du développement durable : le développement des transports collectifs a ainsi un rôle social, environnemental et économique.

Le développement du réseau TER va donc lui aussi contribuer à rendre les transports plus durables par la diminution des déplacements automobiles, ces déplacements sont d'autant plus écologiques que la Région a lancé, dans le cadre de l'Agenda 21, un projet visant à expérimenter l'utilisation du diester pour les TER.

Mais des investissements nécessitant une rationalisation de l'offre

L'ensemble de ces éléments montrent la part considérable que les transports représentent dans le budget de la Région et le véritable souhait que cette collectivité a de rendre les réseaux de transports collectifs, notamment les réseaux de Trains Express Régionaux (TER), plus compétitifs que jamais face aux autres modes de transport. Afin de réaliser l'ensemble de l'offre et cela dans des conditions de qualité, les kilomètres doivent être parcourus de la manière la plus efficiente possible.

La Région Midi-Pyrénées, tout comme les autres collectivités, cherche donc aujourd'hui de nouvelles sources de revenus et tente au maximum d'économiser les deniers investis.

Dans ce contexte, la Région Midi-Pyrénées a mené depuis 2005 une importante réflexion afin de rationaliser son offre de transport en commun. Une refonte du réseau a eu lieu en Septembre 2008.

Cette restructuration du réseau régional s'est accompagnée de l'application de la modification législative du 1^{er} Janvier 2002.

A partir de cette date, en sus des services routiers réguliers les Régions ont eu à leur charge la gestion des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution des ces services ferroviaires. Ces dispositions prises en vertu de l'article 124 de la Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU), ont donc nécessité une réorganisation des réseaux régionaux.

En Midi-Pyrénées, ces nouvelles compétences ont été adaptées au fonctionnement alors en place. Ainsi, les Lignes d'Intérêt Régional (LIR) et les Transports Express Régionaux (TER) routiers proposaient une offre complémentaire sur l'ensemble du territoire régional.

Par ailleurs, les conventions d'exploitation relatives aux LIR arrivant à échéance le 31 août 2008, la Région a décidé la reprise en gestion directe de ces services routiers de substitution mis en place en complément ou en remplacement définitif de dessertes ferroviaires.

Dans ce cadre là, la collectivité a souhaité articuler l'offre routière à l'offre ferroviaire afin notamment d'éliminer les doublons et de renforcer l'attractivité et la lisibilité de l'offre routière. L'ensemble du réseau de Midi-Pyrénées a ainsi fait le fruit d'une réorganisation.

La refonte du réseau routier a eu pour principal objectif de regrouper les offres routières LIR et TER routier en un seul réseau, complémentaire au ferroviaire qui constitue l'armature principale du transport collectif de Midi-Pyrénées.

Cette réorganisation dans un souci de rationalisation de l'offre s'est donc traduite par :

- la suppression systématique des doublons des lignes TER/ LIR ;
- le développement ou le maintien de liaisons routières vers les destinations non accessibles par le fer ;
- l'amélioration de la coordination des correspondances et de l'ajustement de la fréquence des services en fonction de l'évolution de l'offre ferroviaire.

Le second objectif fut aussi de moderniser les services inter-cités (par l'accroissement des fréquences, le développement de liaisons directes) afin d'améliorer la performance du réseau (rentabilité, efficacité) et de supprimer les concurrences d'offres notamment entre les différentes collectivités chacune en charge d'un type de transport en commun.

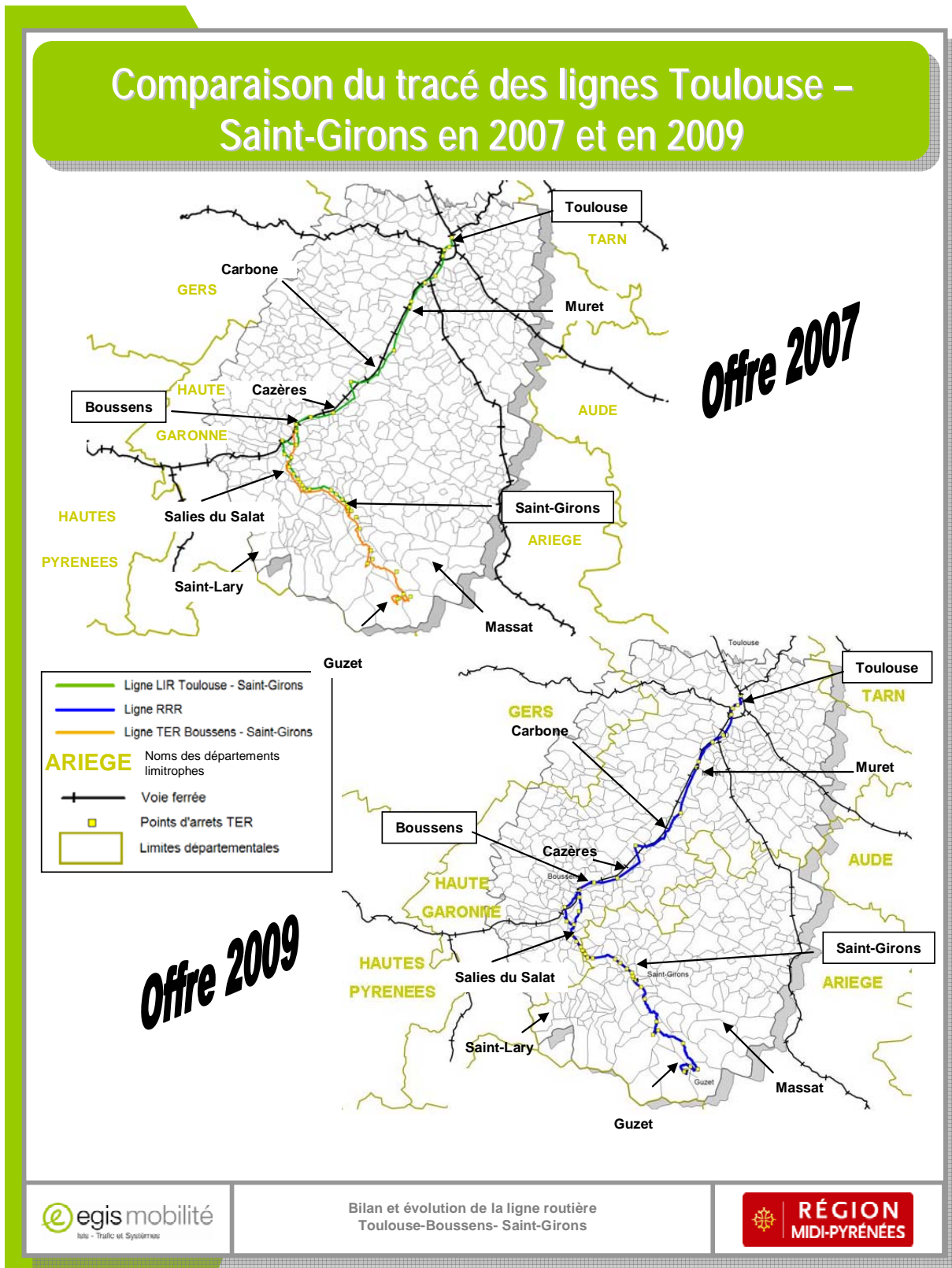
Cette refonte a donc des objectifs proches des politiques actuelles de la Région notamment en terme de modernisation des réseaux. Cela signifie que la politique menée au sein de la restructuration a été acceptée par la majorité des territoires.

Seule la ligne Toulouse-Boussens-Saint-Girons semble avoir engendré des mécontentements locaux. Comme nous l'avons déjà souligné, cette « grogne locale » a donc eu pour effet d'engendrer une étude spécifique pour cette ligne (cf. articles de presses en annexes)

Il semble donc important de voir comment cette politique a été menée. Cette étape a pour intérêt d'analyser les effets de la rationalisation et d'identifier les éventuelles causes de ces mécontentements afin de ne pas les reproduire lors de nouvelles refontes d'offres

La ligne Toulouse – Saint-Girons dans le contexte de la rationalisation

Figure 2 Comparaison du tracé des lignes Toulouse – Saint-Girons en 2007 et 2009



Des caractéristiques techniques inchangées...

Evolution de la ligne

L'offre actuelle de la ligne permet de relier de façon directe Toulouse, Boussens et Saint-Girons. En période hivernale une desserte de Guzet permet d'accéder à la station de ski. Ainsi la refonte de l'offre du Conseil Régional a engendré la fusion de la navette TER (sur le tronçon Boussens-Saint-Girons) et de la ligne LIR (Toulouse-Boussens-Saint-Girons). Cela a eu pour effet de supprimer 36 kilomètres de doublons par trajet sur la partie située entre Boussens et Saint-Girons.

Cette ligne RRR comptabilise à ce jour un total de 350 000 km annuels dont 318 500 km sont réalisés en kilomètres commerciaux. Parmi ces 318 500 km, 13 500 Km correspondent à du doublage scolaire.

Avec le niveau de service actuel, ce sont donc quelques 31 000 kilomètres qui sont réalisés chaque année en service Hauts Le Pied (HLP) par le transporteur « Cap Pays Cathare », filiale du groupe Veolia depuis 2006.

Tout comme le réseau qui était en place avant la refonte de l'offre, en juin 2008, cette ligne s'organise selon deux logiques complémentaires :

- Des services routiers assurent la navette entre Boussens et Saint-Girons avec, lorsque cela est possible, des correspondances horaires assurées en gare de Boussens afin d'offrir une complémentarité entre le mode routier et le mode ferré permettant de se rendre à Toulouse ou Tarbes par le TER. Au sein de cette section, une variante de la ligne est organisée afin de desservir Saint-Martory et Montsaunes ou Roquefort sur Garonne et Mazères sur Salat selon les horaires de parcours.
- Des services routiers reliant Toulouse à Saint-Girons via la gare de Boussens et 20 autres communes. Dans la mesure du possible, ces lignes sont elles aussi en correspondances en gare de Boussens.

De ce fait lorsque la ligne s'arrête à Boussens les usagers peuvent se déplacer en direction de Toulouse grâce à la ligne de TER ferré de façon directe. La ligne de car cabote entre les différents villages desservis ce qui permet une desserte plus fine du territoire. Les deux parcours sont donc complémentaires.

Le trajet qui était réalisé par le TER en complémentarité de la ligne LIR est identique au réseau actuel.

Sur le trajet l'intégralité des 23 communes qui étaient desservis par un service, TER, un service LIR ou qui bénéficiaient du cumul de ces deux offres conservent au moins une desserte par le réseau RRR. Par ailleurs, la ligne connaît une vitesse commerciale identique entre les deux périodes.

Les seuls points de divergence apparaissent quant au volume de l'offre kilométrique. Deux éléments peuvent expliquer cela :

- d'une part, la fusion de la ligne LIR et TER a permis de supprimer le doublon qui avait lieu jusqu'alors sur la partie Boussens – Saint-Girons, cela représente ainsi autant de kilomètres économisés par trajets.
- d'autre part, comme nous le verrons dans la partie suivante, l'offre a été nettement réduite passant de 500 000 kilomètres commerciaux annuels à 318 500 km commerciaux par an.

Cet élément est le principal facteur de l'insatisfaction ayant engendré l'étude réalisée au sein d'Egis Mobilité.

L'offre actuelle... Actuellement, du Lundi au Samedi sept services sont organisés dans le sens Toulouse-Saint-Girons et autant ont lieu dans le sens inverse.

Figure 3 Niveau d'offre au 1^{er} Juin 2009

	Lundi à Samedi		Dimanche et Jours Fériés	
	Matin	Ap. Midi	Matin	Ap. Midi
Toulouse => Saint-Girons	3	4	0	2
dont départ de Toulouse	1	2	0	2
dont départ gare de Boussens	2	2	0	0
Saint-Girons => Toulouse	5	2	1	1
dont arrivée à Toulouse	3	0	1	1
dont arrivée gare de Boussens	2	2	0	0

Si l'on observe les trajets réalisés nous pouvons nous rendre compte que la partie entre Boussens et Saint-Girons bénéficie d'un niveau de service supérieur à l'autre tronçon de la ligne. En effet, 7 services ont lieu sur la portion Boussens-Saint-Girons et les services en provenance ou en direction de Toulouse s'ajoutent à ceux-ci. Le graphique ci-dessous traduit clairement cette différence de niveau de service et permet de visualiser leur répartition sur une journée de semaine.

Figure 4 Graphique des services Saint-Girons – Toulouse au 1^{er} Juin 2009

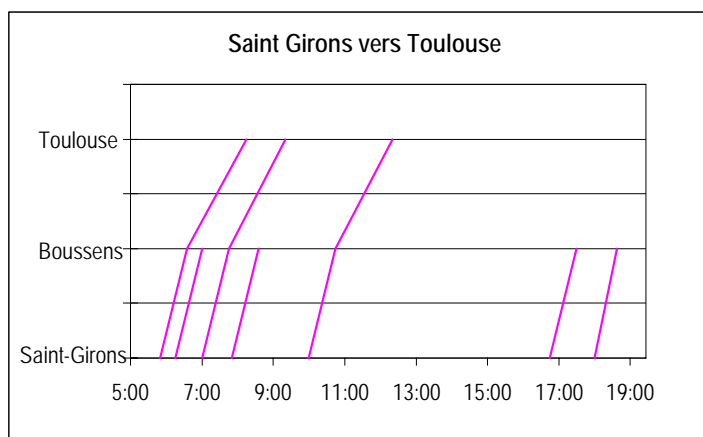
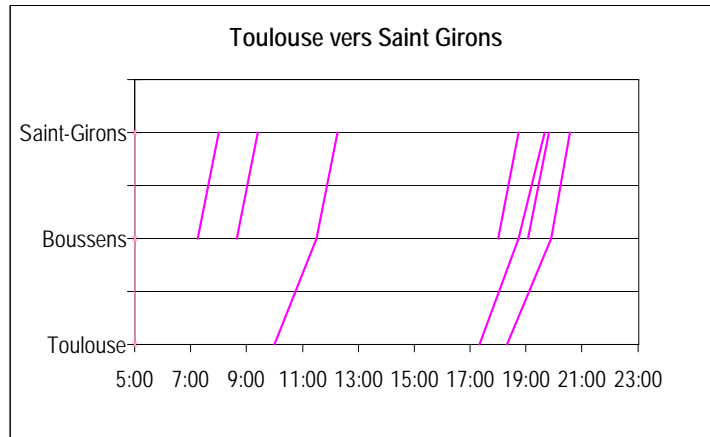


Figure 5 Graphicage des services Toulouse – Saint-Girons au 1^{er} Juin 2009



Ces deux graphicages mettent en évidence un fonctionnement selon une logique de déplacements pendulaires en direction de Toulouse. En effet, dans le sens Saint-Girons Toulouse, l'offre est concentrée sur le matin et les services directs vers Toulouse ont tous lieu durant la première partie de la journée. Les quatre navettes Boussens-Saint-Girons sont quant à elles en correspondances avec des TER en gare de Boussens afin que les usagers du car puissent se rendre à Toulouse. Ainsi nous pouvons observer que les horaires sont ramassés sur le début de matinée alors qu'aucune offre n'est proposée à l'usager durant l'après midi. Seules deux liaisons permettent de se rendre à Boussens avec des départs de Saint-Girons à 16h 45 et 18h00. Ces services permettent des correspondances en direction de Toulouse et de Tarbes au $\frac{1}{4}$ d'heure.

Dans le sens inverse les services sont concentrés sur la fin d'après midi. Cette offre permet le retour des usagers de Toulouse vers le Bas – Couserans. Par ailleurs, les services du matin entre Boussens et Saint-Girons ont des correspondances de 15 minutes à Boussens avec les TER ce qui permet de se rendre dans les vallées en début de journée. Tout comme dans le sens inverse, l'offre en milieu de journée est inexistante ; de 10h00 à 17h20 il n'est pas possible de se déplacer en car en direction de Saint-Girons.

L'offre le dimanche et les jours fériés est nettement réduite. Deux allers retours sont disponibles sur la journée et aucune navette n'a lieu entre Boussens et Saint-Girons. Pour se déplacer en direction de Toulouse les services sont répartis entre le matin et l'après midi, les départs sont possibles à 10 h et 16h40. Dans le sens inverse, il n'est possible de se rendre à Saint Girons qu'en fin d'après midi. En effet, le premier service a lieu à 17h20, l'autre départ n'est qu'à 20h05 (cf. fiche horaires en annexe). Le dimanche, il est donc possible de venir passer la journée à Toulouse en utilisant le car, mais les usagers ne peuvent pas passer la journée dans un lieu nécessitant un déplacement en direction de Saint-Girons.

L'ancienne offre... En 2007, du Lundi au Samedi 12 services étaient organisés dans le sens Toulouse-Saint-Girons et un de plus avait lieu dans le sens inverse.

Figure 6 Niveau d'offre au 1^{er} Juin 2009

	Lundi à Samedi		Dimanche et Jours Fériés	
	Matin	Ap. Midi	Matin	Ap. Midi
Toulouse => Saint-Girons	4	8	2	5
dont départ de Toulouse	1	2	0	2
dont départ gare de Boussens	3	6	2	3
Saint-Girons => Toulouse	7	6	4	5
dont arrivée à Toulouse	2	1	1	1
dont arrivée gare de Boussens	5	5	3	4

Si l'on observe la répartition des liaisons nous pouvons nous rendre compte que la partie entre Boussens et Saint-Girons bénéficiait déjà d'un niveau de service nettement supérieur à l'autre tronçon de la ligne. En effet, si le nombre de service était supérieur sur la portion Boussens-Saint-Girons avec 9 à 10 services par sens, ce tronçon bénéficiait en plus des services en provenance / direction de Toulouse. Le graphique ci-dessous traduit clairement cette différence de niveau de service et permet de réaliser leur répartition sur une journée de semaine.

Figure 7 Graphique des services Toulouse – Saint-Girons au 1^{er} Juin 2007

Toulouse vers Saint Girons

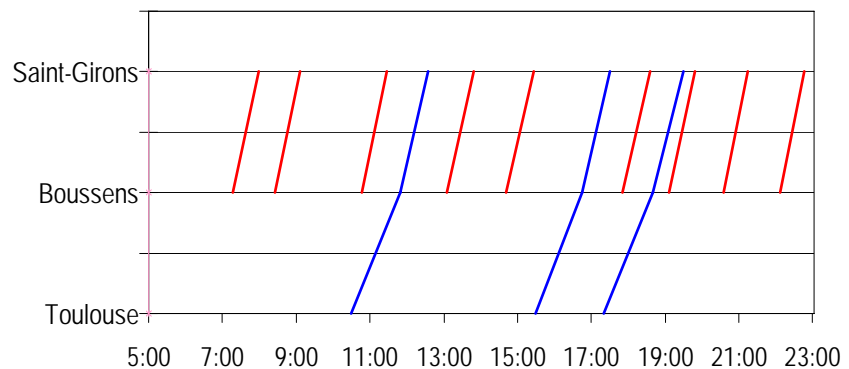
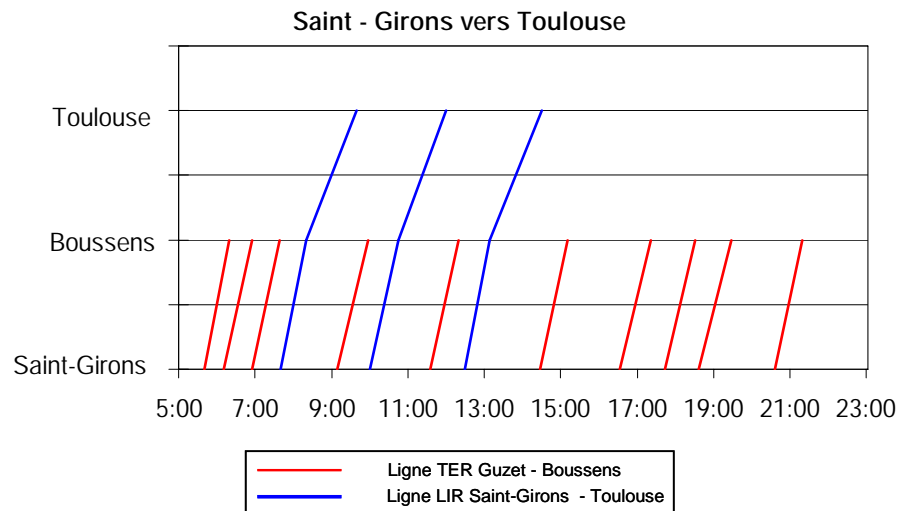


Figure 8 Graphicage des services Saint-Girons - Toulouse au 1^{er} Juin 2007



La comparaison entre ces deux graphicages et ceux de la période antérieure **met en évidence** une **modification** dans la **conception de l'offre en elle-même**. Actuellement, nous l'avons dit la ligne connaît un réel fonctionnement pendulaire dans le sens de Toulouse le matin et dans le sens retour le soir. Lors du fonctionnement complémentaire de la ligne LIR et TER, des services avaient lieu durant l'ensemble de la journée, notamment en heures creuses entre 10h et 17h dans les deux sens. La suppression de ces services a engendré une diminution de 5 services dans les deux sens. Pour les liaisons Toulouse - Saint-Girons un service a été décalé en début de journée pour se rendre à Toulouse et un en fin de journée pour en revenir.

Entre les deux périodes, l'offre du dimanche et des jours fériés a aussi été réduite. Les 7 navettes Saint-Girons-Boussens ont été supprimées. Cette évolution a contribué à une nette diminution du nombre de kilomètres annuels réalisés (tous les jours 500 km sont économisés !)

Ces suppressions sont à l'origine de nombreuses plaintes d'usagers. Par exemple, les étudiants pouvaient revenir sur Toulouse le dimanche soir grâce à un dernier départ de Saint-Gaudens à 20h36. Aujourd'hui pour effectuer un trajet similaire ceux-ci doivent prendre le car de 16h40.

...et des correspondances (cf. annexes 1)

Du fait du fonctionnement de la ligne Toulouse – Boussens - Saint-Girons l'analyse des correspondances en gare de Boussens semble essentielle.

L'analyse de ces correspondances selon le critère du temps d'attente, entre les services de car RRR et ceux du TER ferré, permet de faire ressortir un fonctionnement mitigé de la connexion des différents services assurés par la Région.

Tout d'abord, les correspondances les mieux assurées sont majoritairement recentrées sur les TER se rendant à Toulouse.

Correspondances TER avec les cars Saint-Girons – Toulouse en Juin 2009

Pour les services de car se rendant en direction de Toulouse les correspondances TER en direction de Toulouse sont assurées à moins de 30 minutes dans 60 % des cas, les 40 % restant correspondent à des horaires dont les correspondances excèdent une heure. Ces correspondances non assurées à moins d'une heure ont lieu à des heures creuses de la journée et parmi celles-ci, 30% (3 services) sont des services de car direct vers Toulouse. Il est donc possible pour l'utilisateur d'effectuer des correspondances sans trop d'attente pour se rendre à Toulouse aux heures les plus contraintes de la journée.

Entre les services directs et ceux dont la correspondance est inférieure à 30 minutes, il apparaît que seul un service par jour nécessite une attente obligatoire de plus d'une heure pour se rendre à Toulouse.

Pour les personnes venant du Couserans et souhaitant se rendre vers Tarbes, les correspondances sont moins séduisantes. Seules les deux dernières correspondances de la journée ont lieu à moins de 30 minutes l'une de l'autre. Une correspondance à moins de 30 minutes a aussi lieu le dimanche. Les autres services ayant des correspondances entre le TER ferré et le car de moins d'une heure sont placés en heure de pointe mais l'utilisateur doit attendre 40 minutes pour prendre son train en direction de Tarbes. La majorité des services de car ne sont donc pas en correspondance avec le TER ferré pour se rendre à Tarbes, notamment en heures creuses.

Correspondances TER avec les cars Toulouse – Saint-Girons en Juin 2009

Les correspondances à moins de 30 minutes avec les trains provenant de Toulouse, sont assurées dans 44% des cas. Entre, les correspondances de moins d'une heure et les cars venant directement de Toulouse, seul 1 service par jour contraint l'utilisateur à attendre plus d'une heure pour se rendre vers Saint-Girons. Les services nécessitant de 30 minutes à 1 heure d'attente pour effectuer une correspondance sont en lien direct avec Toulouse.

Dans le sens inverse, il semble que les usagers du car RRR n'aient pas une grande utilité du train pour se rendre à Toulouse. En effet, cela signifierait que ceux-ci s'éloignent de Toulouse pour prendre un train et se rediriger vers celle-ci. Seul un temps de parcours très favorable au train pourrait expliquer une telle pratique et seuls les habitants les plus proches de la gare auraient peut être un avantage à réaliser ce déplacement.

Par contre, des usagers provenant de Tarbes peuvent utiliser ces liaisons pour se rendre vers le Couserans.

Dans les deux cas, ces personnes ont tout intérêt à se déplacer en heures de pointe car les correspondances à moins d'une heure ne sont assurées que sur un service à la Période de Pointe du Matin (PPM) et un service à la Période de Pointe du Soir (PPS). Le reste de la journée, les personnes venant de Tarbes doivent donc attendre plus d'une heure pour se rendre vers Saint-Girons, cette contrainte est obligatoire dans 66% des cas.

Concernant les grilles horaires de la SNCF antérieures à la refonte de l'offre, il n'est pas possible de se les procurer pour voir si les correspondances étaient ou non mieux assurées qu'aujourd'hui. Toutefois, d'après les dires des personnes travaillant à la Direction des Infrastructures et du Transport du Conseil Régional et ceux ressortant des différentes rencontres avec la population, le niveau de correspondances semble relativement proche de celui assuré avant septembre 2008.

Eléments à retenir de l'évolution de l'offre :

- Un trajet et un nombre de communes desservies identiques pour une vitesse commerciale équivalente.
- Une diminution des kilomètres commerciaux de 500 000 km à 318 500 km qui s'expliquent par :
 - La suppression de 5 services (allers-retours) journaliers entre Boussens et Saint-Girons soit 355 km économisés par jour de fonctionnement.
 - La suppression de l'ensemble des services entre Boussens et Saint-Girons le dimanche.
- Des correspondances surtout assurées en heure de pointe en particulier vers Toulouse plutôt que Saint-Girons.



Une diminution de l'offre de 30 % entre les deux périodes.

Comme nous l'avons exposé et illustré dans la partie précédente la rationalisation de l'offre de transport en commun ne s'est faite que sur des critères purement techniques. Ceci a ainsi permis de diminuer nettement les kilomètres parcourus tout en conservant un nombre de communes desservies aussi important, plusieurs services par journée, etc.

Il semble important de mesurer l'impact qu'une telle mesure peut avoir sur l'évolution de la fréquentation. Par ailleurs, dans le but de cerner les habitudes de déplacements qui doivent être considérées dans la refonte d'une offre il semble nécessaire de voir quels déplacements sont réalisés et à quels horaires.

Une baisse de l'offre se répercutant sur la fréquentation

Methodologie

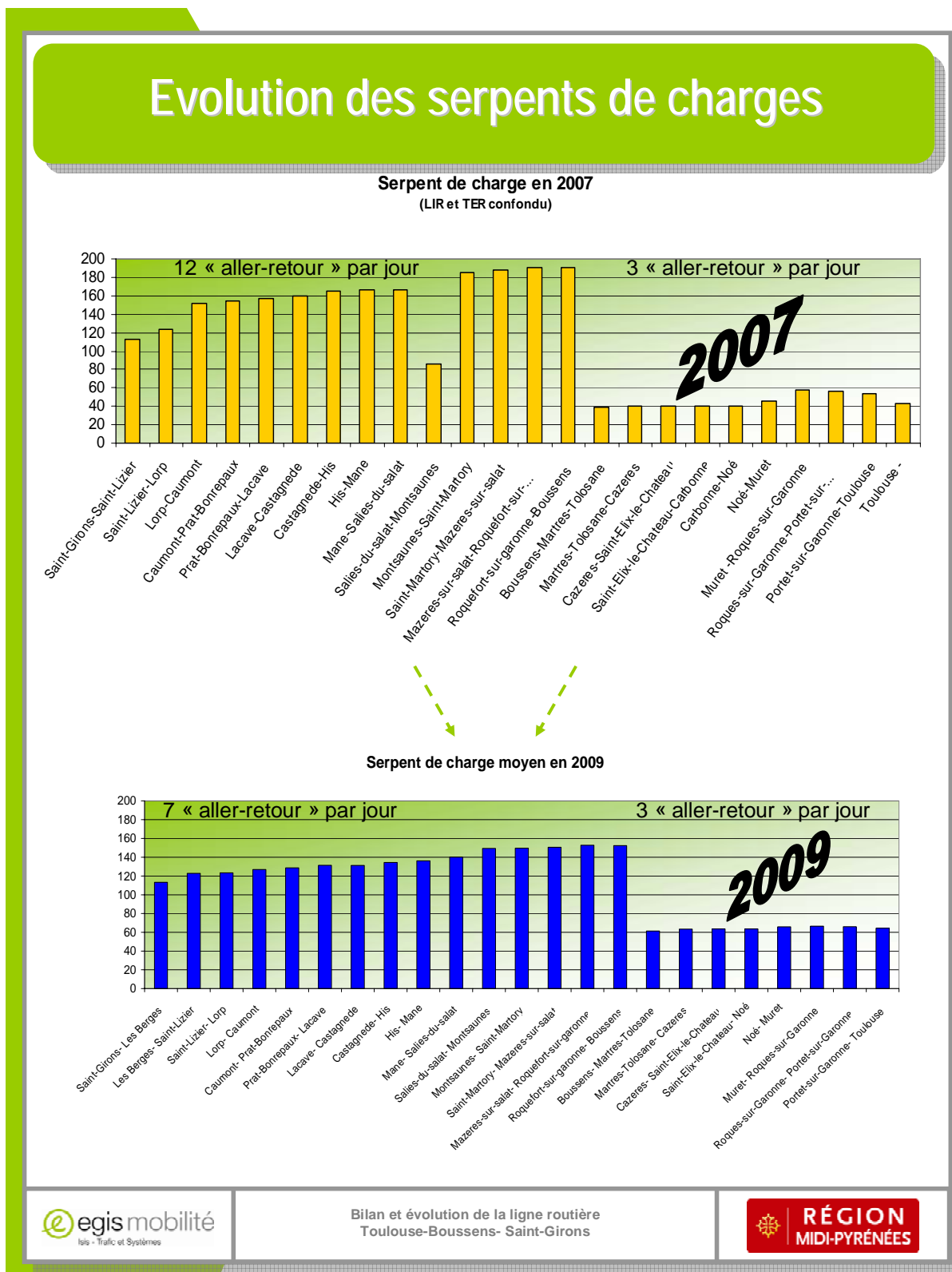
Les données présentées dans la partie suivante ont été calculées à partir de la base Monetel fournie par le Conseil Régional de Midi-Pyrénées. Cette base correspond aux données billettiques de la Région. Grâce aux différentes informations qu'elle collecte, cette base permet de connaître les origines et destinations des clients ainsi que la tarification utilisée pour leurs voyages. Ces éléments ont permis de réaliser de multiples analyses dont notamment la création de serpents de charges. Pour ces derniers, nous avons considéré les données d'origines et de destinations fournies par la base sur des fréquentations moyennes par jour. Afin de refléter au mieux la réalité de la période nous avons établi ces moyennes à partir des fréquentations s'étalant de Septembre 2008 à Avril 2009.

Pour les données 2007 il n'a pas été possible de récupérer une base similaire permettant de connaître l'évolution de l'usage de la ligne.

Des données plus générales permettent toutefois de comparer quelques éléments phares.

Une baisse globale de la fréquentation

Figure 9 Evolution des serpents de charges entre 2007 et 2009



La fréquentation maximum de la ligne est passée de plus de 180 usagers par jour sur les sections les plus chargées à 150 usagers. Cela traduit donc une fréquentation en baisse sur la section Saint-Girons-Boussens avec une diminution de l'offre de transport presque de moitié (de 12 allers/retours (A/R) en 2007 contre 7 A/R par jour en 2009). En terme de fréquentation annuelle, cela a engendré une baisse de 20 000 usagers (95 000 usagers en 2007 contre 75 000 voyageurs annuels en 2009⁶ sur l'axe Toulouse-Saint-Girons).

Cette chute de fréquentation sur la partie Boussens – Saint-Girons engendre un nombre de correspondance en baisse à Boussens. Les usagers ont soit diminué leurs déplacements, notamment les personnes âgées n'étant pas « contraintes » de se déplacer de manière régulière, soit elles ont opté pour l'usage de leur véhicule particulier jusqu'à Boussens pour prendre ensuite le train.

Sur la partie entre Boussens et Toulouse, qui a conservé un niveau de service similaire entre 2007 et 2009, la fréquentation est en hausse. Alors que l'on observait des taux de charges de 45 déplacements par semaine sur cette section en 2007, une moyenne de 62 usagers est observée actuellement. Cela peut provenir du fait que les personnes réalisent moins de correspondances à Boussens ou que les usagers sont de plus en plus âgés et qu'ils privilégient donc la facilité de déplacement. Les origines /destinations (O/D) observées précédemment montrent que la majorité de ces personnes sont montées dans le car avant Boussens.

Il semble donc que l'offre active en 2009 réponde mieux aux attentes des usagers habitant entre Boussens et Toulouse que sur la partie supérieure. Toutefois, nous pouvons aussi estimer que cette hausse s'explique avant tout par un report modal du fer vers la route.

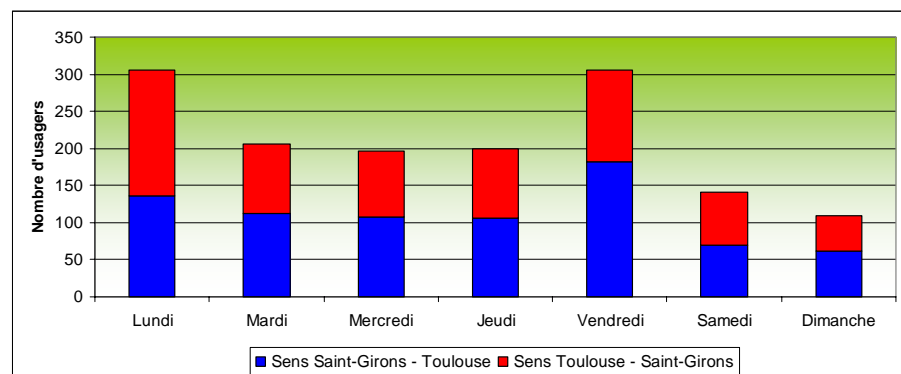
Les usages actuels

Afin de voir quelles modifications apporter aux services, l'observation des usages actuels doit être détaillée.

Sur certains horaires

Si l'on observe la fréquentation actuelle sur la semaine nous pouvons observer plusieurs phénomènes.

Figure 10 Fréquentation par sens et par jours



Deux pics de fréquentation sont visibles le lundi et le vendredi.

Le lundi les fréquentations sont plus marquées dans la direction de Saint-Girons que dans le sens inverse. Le phénomène inverse apparaît le vendredi. Ces deux éléments s'expliquent par la part importante d'internes se rendant à Saint-Girons le Lundi matin pour en revenir le Vendredi soir en période scolaire.

⁶ Extrapolation réalisée à partir des données de fréquentation de Janvier à Avril 2009.

Durant, ces deux journées, la fréquentation journalière dépasse 300 personnes (deux sens confondus) alors que durant les autres JOB (jours ouvrables de base) la fréquentation est inférieure d'un tiers, 200 personnes se déplacent en moyenne sur la ligne. Le samedi et le dimanche sont marqués par une chute de fréquentation. Le samedi, 140 personnes utilisent cette offre et le nombre de fréquentations est ramené à 110 en moyenne le dimanche.

Par ailleurs, les personnes utilisent davantage la ligne pour se diriger en direction de Toulouse que pour se rendre dans le Couseran. En moyenne, en dehors des deux pics du lundi et du vendredi la différence entre le nombre de personnes se rendant à Toulouse et celui des personnes allant vers Saint-Girons est de 15 usagers. Cette relative symétrie traduit une **fréquentation de la ligne pour des déplacements journaliers**. Cet élément a été confirmé par ailleurs, lors de l'enquête.

Afin d'imaginer la refonte de l'offre, notamment en terme de grille horaire, la connaissance de la fréquentation de chaque service semble essentielle. De ce fait, la fréquentation moyenne par service et par jour de fonctionnement permet d'observer les éléments suivants.

Figure 11 Nombre de fréquentations par sens et par service

SENS	Horaire	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Sens Saint-Girons - Toulouse	● 05:50	23	13	14	12	10	3	
	06:15	13	9	7	6	5		
	● 07:00	21	15	16	14	15	12	
	07:50	10	7	6	9	8	4	
	● 10:00	34	31	28	32	32	34	19
	12:30			10				
	16:45	17	17	14	19	71		36
	18:00	19	21	13	15	41	18	7
Sens Toulouse - Saint-Girons	07:15	55	16	13	12	10		
	● 08:40	45	11	13	10	10	18	5
	● 10:00	21	16	19	18	23	25	
	● 17:20	14	16	15	17	25	16	25
	● 18:00	22	24	20	23	31		
	● 18:20	5	5	5	7	12	7	
	19:05	7	7	4	7	12	4	
	20:05							17

● Service Toulouse-Saint-Girons direct

Ce tableau confirme les fortes fréquentations du lundi et du vendredi mais il laisse surtout apparaître d'autres éléments essentiels pour la préparation de nouveaux horaires.

Tout d'abord, les chiffres de fréquentations du service de 5h50 et 6h15 révèlent une certaine concurrence entre les deux services. La proximité de ces services engendre une faible charge de celui de 6h15, leur passage successif à 30 minutes l'un de l'autre semble donc inadapté, en particulier lorsque l'on regarde les vides d'offres du milieu de journée.

De plus, leur différence de desserte n'engendre pas pour autant de différence dans les origines/destinations d'usagers. En effet, le service de 5h50 ne prend personne après Boussens, seule une descente est effectuée à Muret et Portet-sur-Garonne, communes qui bénéficient toutes deux d'une gare.

Le service de 7h 50 est lui aussi, peu chargé, cela s'explique notamment par une mauvaise correspondance à Boussens avec le train. En effet, l'utilisateur qui utilise ce car doit obligatoirement effectuer une correspondance avec le train pour se rendre en direction de Toulouse or cette correspondance étant de 30 minutes à Boussens, le temps de parcours est nettement augmenté.

Le service de 12h30 ne fonctionne que le mercredi, il est avant tout destiné aux scolaires, « demi-internes », souhaitant rentrer chez eux (élèves internes habitant relativement près de leur établissement et rentrant chez eux le mercredi midi pour revenir au collège/lycée le mercredi soir ou le jeudi matin). Au final, ce service est peu rempli.

Dans le sens Toulouse-Saint-Girons, une meilleure répartition des horaires sur la journée permet de diminuer les services peu chargés. Le service de 18h20 au départ de Toulouse est celui le moins chargé de la journée notamment à cause de la congestion routière que le service subit à la sortie de Toulouse. Le temps de parcours est donc peu attractif et la ligne est régulièrement en retard sur les horaires prévus.

Le service de 19h05 est quant à lui surtout utilisé le vendredi par les étudiants rentrant chez eux comme le prouve le pic de fréquentation. Il semble que ce service est particulièrement utilisé par des scolaires comme le montre la baisse de fréquentation des mercredi et samedi.

Sur des OD clés

L'usage de la ligne, en fréquentation brute, sur la partie amont (Boussens => Saint-Girons) est plus important que sur la partie aval, de Boussens à Toulouse. Cela provient essentiellement du niveau de service plus faible.

Si nous nous intéressons aux origines/destinations (O/D) des usagers, ces constats sont confirmés.

Le tableau suivant permet de classer les O/D selon trois groupes :

- celles effectuées au sein de la section Saint-Girons – Boussens c'est-à-dire que la personne monte et descend sur ce tronçon.
- Celles dont l'origine ou la destination est sur la section Toulouse – Boussens
- Celles dont l'utilisateur se déplace au sein de la section Boussens-Toulouse.

Figure 12 Principaux origines/destinations

	O-D des usagers effectuant un trajet sur la section St- Girons _ Boussens	O-D des usagers ayant leur point de départ ou d'arrivée au sein de la section Boussens Toulouse	O-D des usagers réalisant un trajet au sein de la section Boussens - Toulouse																																																																																										
Pourcentage de la demande de la ligne	70 % de la demande de la ligne	25 % de la demande de la ligne	5 % de la demande de la ligne																																																																																										
Nombre d'usagers hebdomadaires	1025 usagers	365 usagers	75 usagers																																																																																										
10 principales Origines Destinations par axe, pourcentages et nombre d'usagers de ces O-D au sein des sections	<table border="1"> <tr><td>Saint-Girons_Boussens</td><td>36%</td><td>372</td></tr> <tr><td>Salies-du-salat_Boussens</td><td>12%</td><td>120</td></tr> <tr><td>Les Berges_Boussens</td><td>4%</td><td>42</td></tr> <tr><td>Saint-Girons_Salies-du-salat</td><td>4%</td><td>40</td></tr> <tr><td>Mane_Boussens</td><td>3%</td><td>34</td></tr> <tr><td>Saint-Girons_Saint-Lizier</td><td>3%</td><td>30</td></tr> <tr><td>Saint-Girons_Prat-Bonrepaux</td><td>3%</td><td>28</td></tr> <tr><td>Saint-Girons_His</td><td>3%</td><td>27</td></tr> <tr><td>Mazeres-sur-salat_Boussens</td><td>3%</td><td>26</td></tr> <tr><td>His_Boussens</td><td>2%</td><td>25</td></tr> </table>	Saint-Girons_Boussens	36%	372	Salies-du-salat_Boussens	12%	120	Les Berges_Boussens	4%	42	Saint-Girons_Salies-du-salat	4%	40	Mane_Boussens	3%	34	Saint-Girons_Saint-Lizier	3%	30	Saint-Girons_Prat-Bonrepaux	3%	28	Saint-Girons_His	3%	27	Mazeres-sur-salat_Boussens	3%	26	His_Boussens	2%	25	<table border="1"> <tr><td>Saint-Girons_Toulouse</td><td>61%</td><td>223</td></tr> <tr><td>Boussens_Toulouse</td><td>8%</td><td>28</td></tr> <tr><td>Salies-du-salat_Toulouse</td><td>6%</td><td>21</td></tr> <tr><td>Saint-Girons_Muret</td><td>4%</td><td>14</td></tr> <tr><td>Mane_Toulouse</td><td>3%</td><td>13</td></tr> <tr><td>Prat-Bonrepaux_Toulouse</td><td>2%</td><td>7</td></tr> <tr><td>Boussens_Muret</td><td>2%</td><td>6</td></tr> <tr><td>Caumont_Toulouse</td><td>2%</td><td>6</td></tr> <tr><td>Saint-Martory_Toulouse</td><td>2%</td><td>6</td></tr> <tr><td>Mazeres-sur-salat_Toulouse</td><td>1%</td><td>5</td></tr> </table>	Saint-Girons_Toulouse	61%	223	Boussens_Toulouse	8%	28	Salies-du-salat_Toulouse	6%	21	Saint-Girons_Muret	4%	14	Mane_Toulouse	3%	13	Prat-Bonrepaux_Toulouse	2%	7	Boussens_Muret	2%	6	Caumont_Toulouse	2%	6	Saint-Martory_Toulouse	2%	6	Mazeres-sur-salat_Toulouse	1%	5	<table border="1"> <tr><td>Muret_Toulouse</td><td>36%</td><td>26</td></tr> <tr><td>Martres-Tolosane_Toulouse</td><td>23%</td><td>17</td></tr> <tr><td>Noé_Toulouse</td><td>15%</td><td>11</td></tr> <tr><td>Noé_Muret</td><td>9%</td><td>6</td></tr> <tr><td>Muret_Portet-sur-Garonne</td><td>8%</td><td>6</td></tr> <tr><td>Martres-Tolosane_Muret</td><td>2%</td><td>2</td></tr> <tr><td>Noé_Portet-sur-Garonne</td><td>2%</td><td>2</td></tr> <tr><td>Muret_Roques-sur-Garonne</td><td>1%</td><td>1</td></tr> <tr><td>Martres-Tolosane_Portet-sur-Garonne</td><td>1%</td><td>0,5</td></tr> <tr><td>Martres-Tolosane_Roques-sur-Garonne</td><td>0,5%</td><td>0,4</td></tr> </table>	Muret_Toulouse	36%	26	Martres-Tolosane_Toulouse	23%	17	Noé_Toulouse	15%	11	Noé_Muret	9%	6	Muret_Portet-sur-Garonne	8%	6	Martres-Tolosane_Muret	2%	2	Noé_Portet-sur-Garonne	2%	2	Muret_Roques-sur-Garonne	1%	1	Martres-Tolosane_Portet-sur-Garonne	1%	0,5	Martres-Tolosane_Roques-sur-Garonne	0,5%	0,4
Saint-Girons_Boussens	36%	372																																																																																											
Salies-du-salat_Boussens	12%	120																																																																																											
Les Berges_Boussens	4%	42																																																																																											
Saint-Girons_Salies-du-salat	4%	40																																																																																											
Mane_Boussens	3%	34																																																																																											
Saint-Girons_Saint-Lizier	3%	30																																																																																											
Saint-Girons_Prat-Bonrepaux	3%	28																																																																																											
Saint-Girons_His	3%	27																																																																																											
Mazeres-sur-salat_Boussens	3%	26																																																																																											
His_Boussens	2%	25																																																																																											
Saint-Girons_Toulouse	61%	223																																																																																											
Boussens_Toulouse	8%	28																																																																																											
Salies-du-salat_Toulouse	6%	21																																																																																											
Saint-Girons_Muret	4%	14																																																																																											
Mane_Toulouse	3%	13																																																																																											
Prat-Bonrepaux_Toulouse	2%	7																																																																																											
Boussens_Muret	2%	6																																																																																											
Caumont_Toulouse	2%	6																																																																																											
Saint-Martory_Toulouse	2%	6																																																																																											
Mazeres-sur-salat_Toulouse	1%	5																																																																																											
Muret_Toulouse	36%	26																																																																																											
Martres-Tolosane_Toulouse	23%	17																																																																																											
Noé_Toulouse	15%	11																																																																																											
Noé_Muret	9%	6																																																																																											
Muret_Portet-sur-Garonne	8%	6																																																																																											
Martres-Tolosane_Muret	2%	2																																																																																											
Noé_Portet-sur-Garonne	2%	2																																																																																											
Muret_Roques-sur-Garonne	1%	1																																																																																											
Martres-Tolosane_Portet-sur-Garonne	1%	0,5																																																																																											
Martres-Tolosane_Roques-sur-Garonne	0,5%	0,4																																																																																											

Ce classement montre que 70 % des usagers ont un usage de la ligne interne à la section Saint-Girons – Boussens, 25 % utilisent cette ligne pour des déplacements internes à la section Boussens-Toulouse et 5 % ont leur point de départ et d'arrivée au sein de la portion Boussens-Toulouse.

Cela signifie donc que 95 % des usagers ont leur départ ou leur destination située sur la section Saint-Girons –Boussens. Cette ligne est donc essentiellement utilisée sur sa partie Couserannaise.

Il convient de rappeler que l'ensemble de ces données billettiques correspond aux caractéristiques de l'enquête permettant d'entériner ces observations.

En plus de ces chiffres nous pouvons voir sur chaque section quelles sont les 10 O/D les plus fréquentées et quelle part de déplacements elles représentent (ces O/D fonctionnent par axe, les trajets de A vers B et de B vers A sont considérés dans une seule et même O/D)

Origines/destinations des usagers réalisant leur trajet au sein de la section Boussens-Saint-Girons

Cette section de la ligne concentre la majeure partie de la demande. 70 % des usagers, soit 1025 personnes, effectuent leur trajet sur la portion située entre la commune de Boussens et celle de Saint-Girons chaque semaine. Il apparaît que ces usagers réalisent des trajets types. Les 10 plus importantes origines/destinations font ressortir le poids considérable des communes de Boussens et Saint-Girons en tant qu'origine ou destination.

Parmi ces 10 O/D, 6 liaisons ont lieu avec Boussens et 5 avec Saint-Girons.

La liaison la plus conséquente est celle ayant lieu entre ces deux communes. 36% des usagers de la section (370 personnes) se déplacent entre ces deux points durant la semaine. Cette liaison connaît des flux plus marqués vers Saint-Girons que dans le sens inverse. La fréquentation est nettement orientée vers Boussens le soir, les services de 16h45 et de 18h au départ de Saint-Girons concentrent 60 % de la demande de l'O/D Saint-Girons - Boussens. Dans le sens inverse, sur la même O/D, la fréquentation est plus mitigée, la pointe du matin concentre 46% des usagers et celle du soir 34%, le reste de la demande se répartit à part égale sur la journée.

La seconde liaison la plus marquée de la section est celle entre Salies du Salat et Boussens. Cette liaison connaît une fréquentation laissant transparaître deux types d'usages complémentaires. D'une part des personnes se rendant à Salies du Salat pour y passer la journée et en repartir avec le service de 16h45. D'autre part un nombre moins important d'usagers se rendant à Boussens le matin pour en revenir le soir.

Boussens apparaît donc comme un pôle important de destination au sein de ce territoire. Les flux d'origines et à destinations de cette commune sont en liaison avec de multiples communes. Ceux-ci sont orientés vers Saint-Girons le matin et dans le sens inverse le soir. Les liaisons vers cette ville sont donc particulièrement marquées durant les deux périodes de pointes de la journée. Cela semble s'expliquer en premier lieu par l'offre de TER qui est disponible à partir de cette commune afin de se rendre vers des territoires économiquement attractifs tels que Toulouse et Tarbes.

Origines/destinations des usagers réalisant leur départ ou leur point d'arrêt au sein de la section Boussens-Toulouse.

Les 25% d'usagers ayant leur point de départ ou d'arrivée au sein de la section Toulouse –Boussens ont des O/D plus diverses. Tout d'abord, la grande majorité de ceux-ci utilisent la ligne pour un trajet dans son intégralité c'est à dire de Toulouse à Saint-Girons et inversement. Pour cette OD nous pouvons voir que les usagers l'utilisent surtout pour se rendre à Toulouse. En effet, les personnes se rendant à Toulouse sont plus nombreuses et elles sont concentrées sur le service de 5h50 et 7h mais plus particulièrement sur le trajet ayant lieu à 10h du matin. Dans le sens inverse, le service de 10h concentre 43% de la demande de l'O/D Toulouse – Saint-Girons, mais le service de 17h20 connaît un réel succès avec 55% de la demande de cette O/D. Les autres services de la journée sont donc peu utilisés pour se déplacer entre les deux villes majeures de la ligne.

Ces observations traduisent avant tout un usage de la ligne pour les flux de loisirs et des liaisons pendulaires entre Toulouse-Saint-Girons.

L'autre liaison essentielle apparaît entre Boussens et Toulouse, fortement marquée par un fonctionnement pendulaire des flux qui sont dirigés dans le sens de Toulouse le matin et dans le sens retour le soir. La demande du reste de la journée est relativement faible, du fait peut être, d'une offre peu conséquente.

La liaison Toulouse - Salies-Du-Salat est elle aussi est marquée par une fréquentation de 20 personnes par semaine. Ceux-ci utilisent essentiellement cette liaison en journée en direction de Toulouse le matin vers 10h effectuent leur retour le soir par le service de 17h20.

Origines/destinations réalisée sur l'axe Boussens - Toulouse

Les 5% de fréquentation propre à la portion Boussens-Toulouse semblent particulièrement intéressants car ils révèlent une faible fréquentation de cet axe (73 personnes en moyenne sur la semaine) et la concentration d'une clientèle sur quelques pôles. En effet, au total sur les 10 liaisons, 5 ont leurs O/D incluant la commune de Muret, 4 incluent la commune de Toulouse, un nombre similaire est comptabilisé pour Martes –Tolosane. Noé apparaît aussi comme un pôle car la commune apparaît sur 3 relations.

De plus, contrairement à ce que l'on pourrait penser les communes de cette section ont une gare dans la majorité des cas. Cela signifie donc que **le car n'est pas utilisé sur des liaisons où les usagers n'ont pas d'autre moyen de déplacement mais bien comme une offre en elle-même.**

Cette idée est renforcée lorsque l'on regarde les heures de déplacements des usagers et les possibilités de réaliser leur trajet en train. L'offre permet un réel choix entre les deux modes.

La commune de Muret apparaît un grand nombre de fois dans ces axes origines-destinations, en tant qu'origine ou destination.

Malgré la présence de la gare dans cette commune nous pouvons penser que ces fréquentations en car s'expliquent par la diversité des points desservis. En effet, au sein de Muret trois points d'arrêts sont assurés. Pour cette commune les usagers se déplacent à destination de Toulouse (36% des usagers de la section), de Portet sur Garonne (8% des usagers de la section) ou de Roques sur Garonne (1%). Aussi, aucun usager ne monte dans la commune pour se rendre en direction de Boussens ou d'une commune située en sa direction.

Les services utilisés pour se rendre en direction de Toulouse sont concentrés sur le matin et le soir en heure de pointe, quelques personnes seulement (22% des usagers de la commune) utilisent le car partant à 10h de Saint-Girons pour se déplacer.

Il apparaît toutefois que Muret est aussi une destination en tant que telle. Les relations entre cette commune et Noé représentent 9% des déplacements effectués entre Toulouse et Boussens. Une part moins importante de personnes repart en direction de Noé. Ces flux ont essentiellement lieu en milieu de matinée.

Martres-Tolosane est l'un des villages possédant une gare excentrée du village. Il semblerait dans le cas présent cet éloignement engendre une demande des usagers pour la ligne de car qui dessert le village.

Les personnes utilisant la ligne sur cette section semblent s'en servir essentiellement pour se rendre à Toulouse, dans le sens inverse la fréquentation est moindre. Ces personnes utilisent la ligne pour des mouvements essentiellement de loisirs c'est-à-dire pour se rendre à Toulouse en milieu de matinée et en revenir le soir

Toulouse apparaît comme un véritable point d'attraction. Les flux arrivant sur la ville sont majoritaires le matin, à l'inverse les personnes repartent de la ville à partir de 17h.

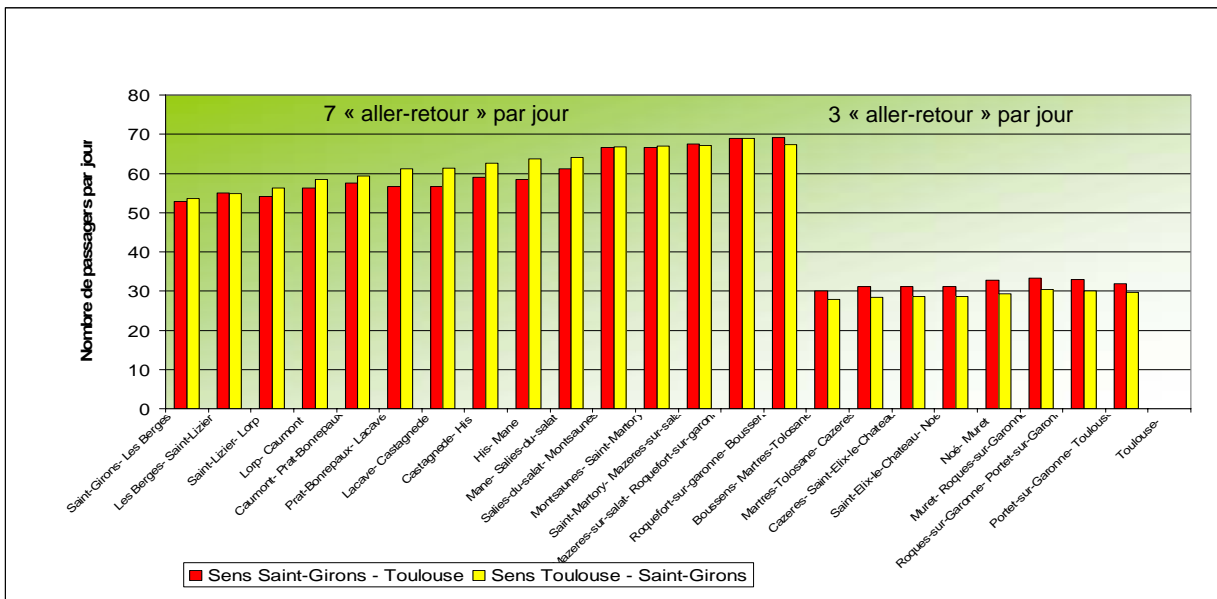
Des liaisons moins significatives apparaissent entre les pôles secondaires de la ligne présentée ci-dessus.

L'utilisation de la ligne montre un fonctionnement sur certains pôles essentiels et une réduction de la fréquentation, mais certains éléments viennent contrecarrer des données que l'on pourrait « trop facilement » considérer comme négatives pour la refonte qui a eu lieu en 2008.

...mais un meilleur taux de remplissage

Si l'on s'intéresse au serpent de charge de la ligne Toulouse-Boussens-Saint-Girons nous pouvons voir une nette baisse de la fréquentation à partir de Boussens.

Figure 13 Serpent de charge un JOB

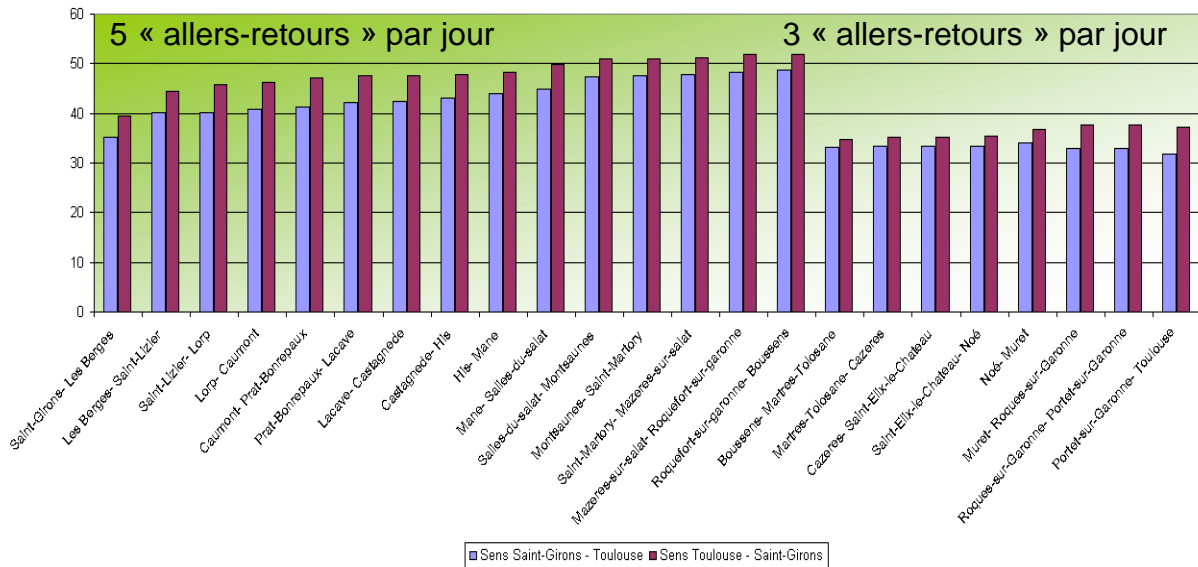


Sur un JOB, la fréquentation de la ligne diminue de 60% après la gare de BousSENS. Il faut toutefois considérer ce chiffre avec beaucoup de précautions. Si l'on considère le nombre de services présents sur chaque section nous pouvons voir que **le taux de charge est inchangé entre Saint-Girons – BousSENS et BousSENS - Toulouse.**

En effet, entre Saint-Girons – BousSENS, un maximum de 70 usagers empruntent la ligne chaque jour pour 7 services, contre un maximum de 30 usagers pour 3 services sur la section entre BousSENS et Toulouse. En moyenne, le taux de remplissage reste donc de 10 personnes par service. De façon plus précise, il apparaît même que contrairement à ce que laisse transparaître le graphique, le taux de charge de la section Toulouse-BousSENS est légèrement supérieur à celui de l'autre section (9 personnes pour la section Saint-Girons - BousSENS contre 9,4 pour l'autre).

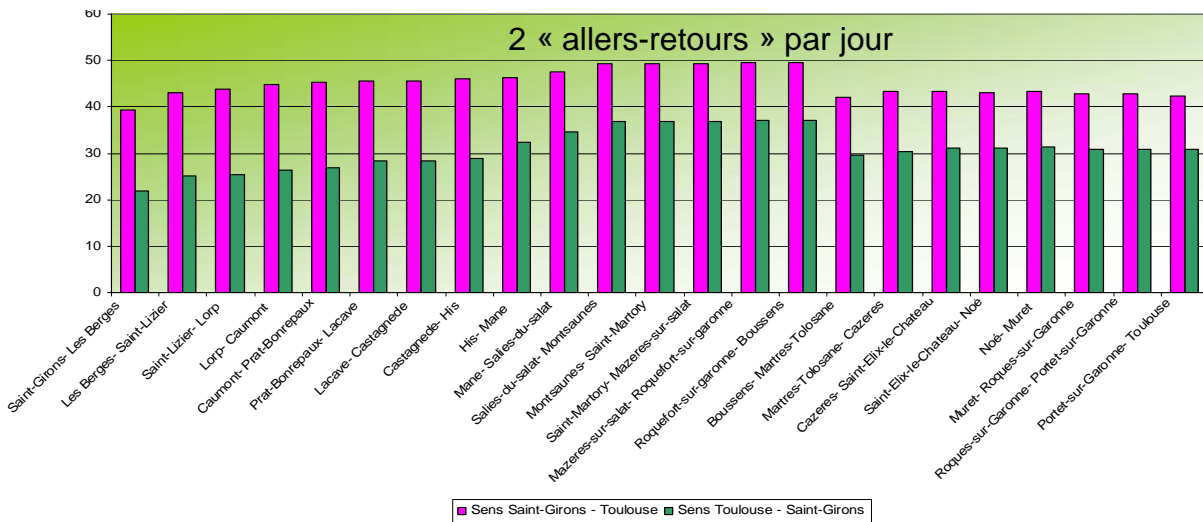
Le samedi, la fréquentation et l'offre sont moins importantes qu'en semaine mais ces éléments variant à proportion égale, le taux de charge moyen reste similaire à celui de la semaine. La baisse de fréquentation à BousSENS est moins marquée du fait d'une plus grande proportion de cars qui passent à BousSENS dans une même journée.

Figure 14 Serpent de charge du Samedi



La fréquentation du dimanche est quant à elle légèrement différente du reste de la semaine. Le nombre de services est le principal facteur expliquant cette différence. Deux services « aller-retour » jusqu'à Toulouse étant disponibles, le nombre d'usagers, bien que limité, se répartit alors sur cette offre peu volumineuse. Cela explique donc un taux de charge s'élevant à 37 usagers en moyenne.

Figure 15 Serpent de charge du Dimanche



Concernant la répartition de la charge, les pratiques sont encore différentes. La semaine et le dimanche la charge est plus importante dans le sens de Toulouse. Cela est particulièrement marqué le dimanche car en moyenne la différence entre le nombre d'usagers allant vers Saint-Girons et celui se rendant à Toulouse est de 12 usagers. Pour cette journée, la hausse de fréquentation à BousSENS ne s'explique pas par une différence d'offre entre les deux sections mais par un report des usagers des trains arrivant de Tarbes.

Face à tous ces constats il semble que l'offre actuelle réponde moins bien à la demande des voyageurs que celle en place auparavant. Si cela provient avant tout du nombre de services qui a été réduit, il n'en demeure pas moins que la recherche d'un service plus efficient semble avoir été atteinte.

En résulte un taux de remplissage des cars qui s'est amélioré puisque d'un taux de remplissage à 7,5 passagers /service en 2007, les services ont aujourd'hui, en 2009, des taux de 10 voyageurs/ voyage.

Eléments à retenir de l'évolution de la fréquentation :

- Une fréquentation plus importante dans le sens Saint-Girons Toulouse que dans le sens inverse.
- Un usage concentré sur le matin vers Toulouse et dans le sens inverse le soir.
- Un usage pour des déplacements journaliers, et en premier lieu pour des motifs de loisirs.
- Des pics de fréquentation le lundi matin et le vendredi du fait des flux des élèves internes.
- Un usage concentré entre Saint-Girons et Boussens...
 - 95 % des usagers effectuent leur départ ou leur arrivée entre ces deux communes dont 70 % entre Boussens et Saint-Girons.
 - baisse de 60 % de la fréquentation à Boussens
- ...mais un taux de remplissage identique entre les deux sections.

Il semble que la rationalisation de l'offre doit être considérée selon plusieurs éléments différents. Selon les critères purement techniques (nombre de kilomètres parcourus, taux de charge des services, etc.) le bilan peut sembler positif mais lorsque l'on s'intéresse à ces données dans le détail nous pouvons voir qu'elles ne reflètent pas une meilleure qualité de service, les usagers sont moins nombreux et, semble t'il, insatisfaits.

Ainsi, tous les éléments présentés dans cette partie permettent de voir les effets d'une recherche de rationalisation sous de simples aspects techniques. Comme les éléments le montrent, la fréquentation a diminué mais cette baisse n'est pas proportionnelle au nombre de kilomètres économisés. Ainsi les taux de charges de la ligne sont meilleurs qu'avant.

Cette façon de procéder **semble donc répondre pleinement** à l'objectif de **rationalisation de l'offre**. Il apparaît toutefois que la diminution des kilomètres parcourus reflète une diminution de desserte des territoires.

Ces chiffres jouent donc un rôle majeur pour la qualité de desserte en elle même mais leur rôle est plus particulièrement important en terme de « **sentiment de desserte** ». Les habitants connaissent ainsi la baisse de services qui est en place sur leurs territoires et le sentiment d'être délaissé n'en est que plus accru. C'est en partie ce sentiment qui a engendré, les multiples plaintes des populations, en plus de la dégradation de l'offre en elle-même.

Une concertation des usagers et des personnes habitant ces espaces semble donc nécessaire pour compléter un apport de données techniques complémentaires.

Éléments à prendre en compte dans la refonte d'une offre

Il apparaît que de simples critères techniques ne sont pas convenables pour satisfaire et mesurer l'ensemble des éléments nécessaires à la refonte d'une offre. Dans cette partie il s'agit donc de voir quelle méthodologie a été appliquée dans le cadre de l'étude réalisée par Egis Mobilité pour adapter des services sur l'axe Toulouse – Saint-Girons en alliant des données techniques mais aussi des données qualitatives, dans le but de répondre au juste besoin.

Tout d'abord, pour restructurer l'offre de service de la ligne de car Toulouse-Saint-Girons-Boussens, plusieurs solutions sont envisageables.

La ligne peut être transformée de telle manière à assurer tous les services en car de Saint-Girons à Toulouse, ou bien peut prendre la forme d'une offre multimodale entre le car et le fer. Elle peut encore, comme c'est le cas aujourd'hui concilier ces deux types de desserte.

Pour évaluer ces différents éléments et ainsi adapter l'offre à la demande il est nécessaire de mettre en relief plusieurs principes permettant un choix en faveur de tel ou tel type de desserte.

Pour cela, les données techniques telles que, les différents temps de parcours des solutions proposées, les enjeux et intérêts en termes de desserte de territoire, etc. doivent être pris en compte. Les observations et les attentes des usagers, des acteurs locaux et plus largement des résidents des territoires traversés, doivent compléter ces données techniques afin d'amener une plus value à l'analyse.

Des données techniques à considérer...

Des temps de parcours favorables à l'intermodalité

Sur la ligne Toulouse – Boussens - Saint-Girons l'offre permet d'effectuer des trajets de deux façons différentes, soit l'usager choisit d'effectuer son trajet en car sur toute la longueur (de Toulouse à Saint-Girons) soit il réalise un trajet multimodal combinant l'utilisation du car sur la partie Saint-Girons – Boussens puis celle du réseau TER ferré entre Boussens et Toulouse.

Selon le/les mode(s) choisi(s), nous pouvons voir que le temps de trajet est sensiblement modifié.

Figure 16 Temps de parcours

Temps moyen	Liaison Toulouse - Saint-Girons	Liaison Toulouse - Boussens	Liaison Saint-Girons - Boussens
TER FERRE	-	45 min	-
TER ROUTIER + TER FERRE	1h45	-	-
TER ROUTIER	2h10	1h25	45 min

Source : SNCF.com

Comme cela apparaît, la combinaison fer/car entre Toulouse et Saint-Girons peut permettre un réel gain de temps de trajet. Sur le trajet le plus long cette offre multimodale permet un gain de temps de 19,2 % soit 25 minutes sur un trajet de 2h10. Cet avantage majeur de la combinaison des deux modes est donc un important avantage pour les personnes souhaitant se déplacer rapidement entre les deux villes. Selon les types de populations il semble donc majeur de considérer ce gain de temps de parcours afin de réduire la durée des déplacements. Selon les données de l'enquête et le retour des résidents il apparaît que les actifs souhaitent bénéficier de parcours rapides, et leur usage se concentre naturellement sur les périodes des heures de pointe.

D'autre part, le gain de temps observé sur l'intégralité du trajet ne reflète pas entièrement le gain de temps de parcours que représente le mode ferré face au mode routier. En effet, le gain de temps observé sur l'offre multimodale s'explique uniquement par la vitesse de trajet du TER ferré sur la section Toulouse-Boussens. Entre ces deux pôles le TER ferré présente un gain de temps de parcours de 40 minutes face à l'utilisation du car sur la même portion. Ainsi, le gain de temps observé sur le trajet total (entre Toulouse et St-Girons) est moins conséquent que celui observé entre Boussens et Toulouse. Le gain de temps engendré par l'utilisation du fer est donc nettement amoindri par l'utilisation du car, divisant presque par deux le gain de temps final.

Du fait de l'intérêt que représente le fer sur la route en terme des temps de parcours les usagers qui sont situés dans une commune desservie par le TER ferré n'ont pas d'intérêt à utiliser le car pour se rendre à Toulouse.

Figure 17 Temps de parcours par mode par O/D

Axe		Temps parcours (en minutes) en car	Temps parcours (en minutes) en train
Origine (point de départ du car)	Destination (point d'arrivée du car)		
Boussens (Gare SNCF)	Martres-Tolosane (Centre ville)	00:05	00:05
Martres-Tolosane (Centre ville)	Cazères (Gare SNCF)	00:05	00:04
Cazères (Gare SNCF)	Noé	00:17 via Saint-Elix	00:11
Noé	Muret Mermoz	00:17 via Muret Debat et Muret Niel	00:09
Muret Mermoz	Portet/Garonne (RN 20)	00:10 via Roques	00:06
Portet/Garonne (RN 20)	Toulouse (Gare Routière)	00:31 via Toulouse Langlade, Toulouse Croix de Pierre et Toulouse Saint-Michel	00:10

Comme le montre le tableau ci-dessus, bien que les usagers de la portion bénéficiant de la double offre soient peu nombreux, l'avantage que le train représente pour l'entrée dans Toulouse est indéniable. Sur les communes les plus éloignées de la métropole, le temps de parcours bien que plus rapide en TER est relativement proche entre les deux modes. Par contre, en entrée de Toulouse, la congestion et les contraintes routières viennent fortement augmenter le temps de parcours du mode routier. L'offre combinée avec le car est donc particulièrement intéressante pour les déplacements en lien avec Toulouse, les autres liaisons varient moins. Ces temps de parcours sont toutefois donnés à titre indicatif car les points d'arrêts entre le car et le train ne sont pas nécessairement similaires.

Pour une desserte différente des territoires

La complémentarité entre les deux modes de transport est nécessaire afin d'effectuer un trajet Toulouse – Saint-Girons. Etant données les différences de desserte des deux modes il semble intéressant d'assurer la complémentarité entre le mode ferré et le mode routier sur la partie Boussens- Toulouse, car le car et le fer ne desservent pas exactement les mêmes endroits.

Parmi les 23 communes traversées par l'offre régionale de l'axe Toulouse-Saint-Girons, 15 sont situées après Boussens. Ces communes n'ont donc qu'un type de desserte possible, celle du car soit avec des services venant de Toulouse, soit avec des services en provenance de Boussens. Parmi les 8 autres communes situées entre Toulouse et Boussens, Toulouse, Portet sur Garonne, Muret, Noé, Cazères et Martres Tolosane ont des gares sur leur territoire mais 4 d'entre elles ne sont pas situées en cœur de village (Portet sur Garonne, Noé, Cazères et Martres Tolosane). Ainsi, sur les 8 communes du parcours Toulouse-Boussens seules deux communes, Saint-Elix le Château et Roques sur Garonne ne bénéficient pas d'une double offre.

On constate que le car assure un niveau de maillage plus fin que le fer sur ce trajet car il permet de relier l'ensemble des communes. Par ailleurs, le train ne s'arrête qu'en gare, soit une fois par village lorsque celui-ci est équipé d'une gare. Il est donc nécessaire de se rendre à la gare pour pouvoir utiliser ce mode de transport.

La desserte par car est quant à elle beaucoup plus fine car de multiples points d'arrêts jalonnent son tracé. Les équipements tels que la clinique de Martres Tolosane est desservie par le car mais pas par le train. Il en est de même pour les lycées de Muret, etc. Le car assure ainsi la desserte directe des points majeurs du territoire traversé. Cette facilité de déplacement semble jouer en faveur de l'intérêt d'une double offre sur cet axe.

Les usagers sont les premiers à en avoir conscience et à se soucier de cette qualité de desserte. L'enquête a en effet fait ressortir que 35 % des personnes interrogées ne souhaitent pas que la partie Toulouse – Boussens soit remplacée par une offre ferrée, cela s'explique en majeure partie par la difficulté de déplacements qu'occasionne le train pour se rendre à la gare (gare parfois excentrée des villages). Les usagers se déplaçant par le train doivent trouver un moyen de locomotion entre la gare et leurs points de destination. La facilité de déplacement et le maillage plus fin que représente le car face au fer est considéré comme un élément majeur pour les usagers. Parmi les personnes interrogées à bord des cars, malgré la très faible part de personnes montant entre Boussens et Toulouse, 14% des usagers ont déclaré qu'un trajet Toulouse – Boussens en train ne les intéressait pas car leur point de montée ou de descente n'était pas desservi.

Le car reste donc un mode de maillage des territoires essentiel pour les espaces traversés.

Des tarifs identiques entre fer et car

La charte interopérabilité régionale lancée par la Région Midi-Pyrénées en 2004 permet une simplification des tarifs sur le territoire régional.

Cette convention impose aux différents signataires de développer les tarifications communes entre les différents réseaux et de simplifier leurs tarifications sur les réseaux dont ils ont la charge.

Ainsi, les AOT « imposent » à leurs transporteurs l'ensemble de leur tarification, cela correspond en plus à leur compétence d'AOT. Ainsi, sur l'ensemble du réseau régional les tarifs sont identiques indépendamment du mode utilisé.

En pratique, pour un usager, le coût d'un trajet Toulouse-Boussens en car est donc le même que celui en TER, le temps de trajet et la différence de kilomètres parcourus n'ont aucun impact sur le coût des deux offres.

Et des coûts à maîtriser pour la collectivité

Le fonctionnement de la ligne selon les deux solutions envisagées entre Boussens et Toulouse a un intérêt certain pour l'usager. Celui-ci peut se déplacer plus vite s'il décide d'utiliser le TER pour un prix identique à celui du car.

Pour la collectivité, le coût du transport est, comme nous l'avons présenté, très différents entre les deux modes.

Dans le cadre de la ligne Toulouse-Boussens-Saint-Girons, les kilomètres parcourus en TER ferré ne sont pas le fruit de la refonte de l'offre. Nous l'avons vu la tendance en Midi-Pyrénées est au développement du fer, la recherche de l'optimisation de l'offre s'applique donc à ce domaine mais plus particulièrement à l'offre de car.

Ainsi, la rationalisation proposée dans le cadre de la ligne Toulouse-Boussens-Saint-Girons n'intervient que sur l'offre routière en substitution de l'offre ferrée, il s'agit de ce fait de réduire le nombre de kilomètres parcourus par cette ligne de car, pour un service de meilleure qualité.

Les données techniques présentées précédemment sont autant d'éléments à considérer dans la refonte d'une offre. Nous voyons que de ce point de vue, le développement d'un rabattement systématique des cars sur le fer permet une économie de kilomètres, des coûts moins importants mais aussi une diminution de la qualité de desserte des territoires. Ces éléments correspondent donc à ceux ayant été retenus lors de la refonte massive de l'offre en 2008. Leur unique sollicitation ne semble donc pas représenter un apport suffisant d'analyse. De ce fait, afin de mieux répondre à la demande, il semble que la concertation des habitants des territoires traversés, de leurs élus, etc. soit essentielle pour ne pas reproposez une restructuration inadaptée.

...pour des attentes à intégrer

La concertation Pour quoi faire ?

La concertation organisée dans le cadre de l'étude vise divers objectifs.

Dans un premier lieu, la concertation doit permettre de recueillir les avis des populations locales dont les mécontentements ont engendré l'étude et de les prendre en compte dans la refonte de l'offre. Cette étape doit donc permettre de révéler les besoins et les enjeux du territoire, les distinguant des idées préconçues parfois véhiculées.

Par ailleurs, ce processus est intéressant car il permet de prendre la mesure des ressentis, des pratiques sociales, culturelles et historiques du territoire de l'étude par l'intermédiaire d'une rencontre auprès des usagers et du transporteur. Leur rencontre est donc un moyen de connaître le fonctionnement de la ligne dans son détail.

Cette démarche est aussi un moyen de voir l'implication des différents acteurs (élus, association, entreprises, etc.) dans les enjeux révélés par l'étude et de mesurer ainsi leur attente, leurs réactions face à des solutions envisageables. Cette étape permet en quelque sorte de « sonder le terrain » afin d'adapter les propositions qui seront proposées dans un second temps.

Enfin, cette étude a été réalisée suite aux plaintes de la population. De par la mise en place d'une concertation, la Région affiche clairement son souhait d'intervenir dans un territoire géographiquement et historiquement à l'écart de la ville centre de la région, ville où est installée l'institution. Ce territoire est historiquement tourné vers d'autres villes secondaires fédérées avec Saint-Girons. Le ressenti local est celui d'être délaissé par les institutions départementales et régionales.

Cette concertation a donc un certain rôle d'affichage politique, d'acte « politiquement correct ».

Sous quelle forme ?

Afin d'atteindre tous ces objectifs, la concertation se traduit de différentes manières selon la population à laquelle elle s'adresse. Quatre types de population sont identifiés ici :

- les usagers, ceux-ci sont au cœur de l'étude puisque leur mécontentement est le fruit de celle-ci. Leur avis permet de connaître leurs attentes en termes d'adaptation des services afin de répondre à la demande. Pour recueillir ceux-ci, une enquête embarquée est réalisée sur l'ensemble des services de la ligne durant 3 jours.
- les « acteurs locaux » composés d'élus (Mairie, Communauté de Commune, Syndicats Intercommunaux, Conseils Généraux, etc.). Leur avis permet d'intégrer les attentes des administrés, de connaître les pratiques globales et le profil de la population. Leur avis est notamment important car ils organisent au quotidien le cadre de vie de leurs habitants et donc parfois les transports. Les associations, l'office de tourisme, etc. sont aussi considérés dans cette catégorie car ils ont été également rencontrés lors d'entretiens.
- Les résidants représentent le troisième type de population directement impliqué dans la concertation mise en place. Afin de rencontrer ceux-ci, une permanence de deux jours a été réalisée à la Mairie de Saint-Girons. Cette démarche amène une réelle plus-value aux deux éléments précédents car elle permet de recueillir les souhaits d'une très large population qui n'est pas forcément usager, mais qui parfois l'était et ne l'est plus, etc.

- Enfin, même s'il est difficile de parler d'une population spécifique pour cet acteur, le transporteur représente un élément clé dans une étude de ce type. Sa rencontre, réalisée lors d'entretiens permet de recueillir de multiples informations sur les attentes des usagers, les lieux de fréquentations, le type de population, les « animosités locales », etc.

Tous ces éléments permettent de mieux connaître les attentes et d'intégrer de nouvelles données pour la modification de l'offre.

Enquête : les principaux éléments d'attentes

L'enquête réalisée a permis de mettre en exergues certains éléments. Parmi ceux-ci certaines informations semblent essentielles dans le choix de scénarios à mettre en place.

Méthodologie et organisation de l'enquête

Afin de réaliser le questionnaire, les objectifs de l'enquête ont été ciblés en collaboration entre la Région Midi-Pyrénées, Egis Mobilité et Téléperformance, société se chargeant de la réalisation de l'enquête.

Plusieurs éléments sont ainsi ressortis : les réponses doivent permettre d'analyser l'usage actuel de la ligne (les principales O/D, les modes de transport en correspondance, le motif du déplacement, etc.), la satisfaction/insatisfaction des usagers face au service rendu, l'avis des usagers sur les modifications à apporter. Enfin, l'enquête doit permettre de connaître le profil des usagers par la collecte d'information sur leur catégorie socioprofessionnelle, leur âge, etc. (cf questionnaire en annexe)

Après avoir réalisé le questionnaire, la phase d'enquête s'est déroulée durant 3 jours, le jeudi 11, le samedi 13 et le dimanche 14 juin 2009. Ce découpage a été choisi afin de collecter les informations sur différents jours de semaine, ouvrables ou non, et de voir les similitudes et les différences d'usages qui pouvaient en ressortir.

La passation des questionnaires a été réalisée en auto –administré à bord des cars, les enquêteurs restant à disposition des personnes enquêtées afin de les aider si nécessaire, dans le fait d'appréhender le questionnaire.

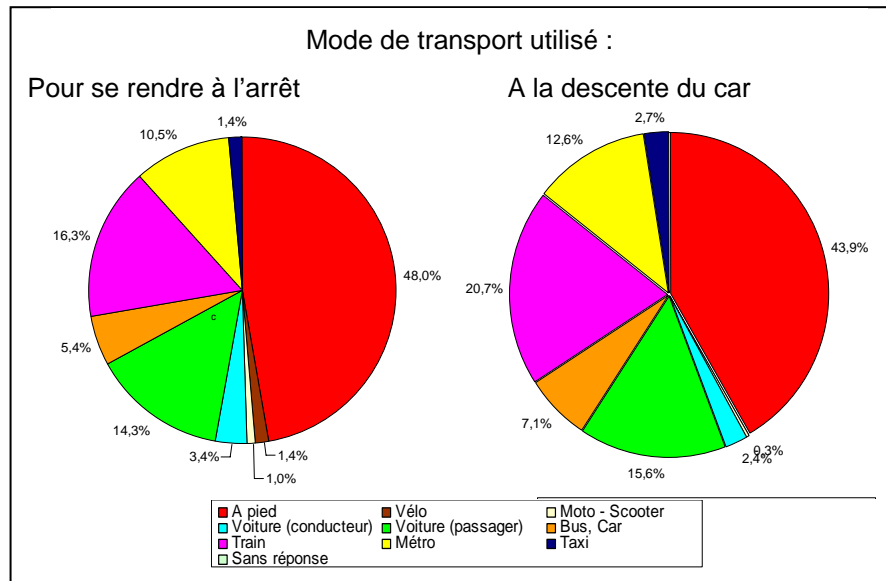
Ce mode d'enquête est préconisé car il présente l'intérêt de ne pas influencer la personne enquêtée dans ses choix de réponse, celle-ci ne cherche notamment pas à « bien répondre » à l'enquêteur afin de le satisfaire. Les biais liés à une mauvaise formulation de la phrase par l'enquêteur sont aussi évités, même si la consigne est que l'enquêteur lise la question sans y apporter la moindre modification. Lorsque le questionnaire présente une partie demandant des suggestions à l'enquêté, ce mode d'enquête présente aussi l'intérêt de laisser la personne s'exprimer comme elle l'entend, certains biais de collecte par un enquêteur sont ainsi évités.

La limite majeure de ce mode de sondage apparaît pour les personnes déficientes visuelles, analphabètes, etc. qui n'osent pas demander l'aide de l'enquêteur et qui de ce fait ne répondent pas toujours, alors qu'ils auraient donné leur avis si l'enquêteur leur avait directement posé les questions. Ce sont de plus, des utilisateurs incontestés des transports en communs, du fait de leur handicap.

L'enquête en elle-même a donc révélé de multiples informations. Les données présentées dans cette partie dissocient l'usage le Jeudi représentatif d'un JOB et dont les résultats sont extensibles du Lundi au Vendredi, au Samedi et au Dimanche lorsque cela le nécessite. La colonne « du lundi au dimanche » se compose de tous ces éléments pondérés de telle façon à présenter des données types d'une semaine du lundi au dimanche.

Une aire de chalandise du car relativement faible

Figure 18 Parts modales d'accès et de descente du car



Plus de 45 % des personnes interrogées utilisent la marche à pied comme mode de transport pour se rendre ou partir de la ligne de car. La marche représente donc le premier mode de transport des usagers. Ce chiffre traduit une aire de chalandise de la ligne relativement limitée.

Avec une moyenne de 18 % d'utilisation, le train représente le second mode en correspondance avec la ligne de car, les usagers sont donc pour une **forte part, des personnes effectuant des déplacements multimodaux**. Cette donnée est renforcée par la billettique observée sur la ligne où 18 % des usagers utilisent une tarification SNCF.

Les personnes se déplaçant en automobile représentent moins de 18 % des usagers, la grande majorité de ceux-ci correspondent à des passagers, seul 3 % utilisent une automobile en tant que conducteur.

Le métro apparaît comme un moyen de transport complémentaire de l'offre car, en moyenne 11,5 % des usagers l'utilisent en correspondance avec ce mode.

Des usagers se déplaçant surtout pour leurs loisirs

Figure 19 Principaux motifs de déplacements

Principaux motifs de déplacement

	Du Lundi au Dimanche	JOB	Le week -end
Domicile - loisirs	37%	26%	55%
Domicile - travail	22%	21%	13%
Domicile - études	19%	25%	4%
Démarches administratives	3%	4%	1%
Déplacement professionnel	3%	4%	2%
Sans réponse	16%	10%	25%

L'usage de la ligne Toulouse-Boussens-Saint-Girons est d'abord expliqué par un motif de loisir. Sur la semaine 40 % des usagers l'utilisent dans ce but là. Même les JOB, ce motif reste le principal élément explicatif des déplacements et sa part est nettement marquée le week-end.

Sur la semaine, le second motif de déplacement est celui des liaisons domicile-travail, ce motif est évoqué dans 22 % des cas.

La part de déplacements domicile-études n'arrive qu'en troisième position, nous pouvons donc penser que cette ligne connaît en majorité une clientèle qui « n'est pas captive » des transports.

Les autres motifs de déplacements apparaissent plus marginaux, les démarches administratives et les déplacements professionnels sont peu réalisés avec le car comme moyen de locomotion.

Mais des usagers captifs

Figure 20 Cause du déplacement par ce mode

Vous faites ce trajet en car parce que c'est le moyen de transport... ?	Total
le plus pratique	25,1%
le plus sûr	3,9%
le moins cher	11,9%
le plus rapide	2,7%
Je n'ai pas le choix	71,6%

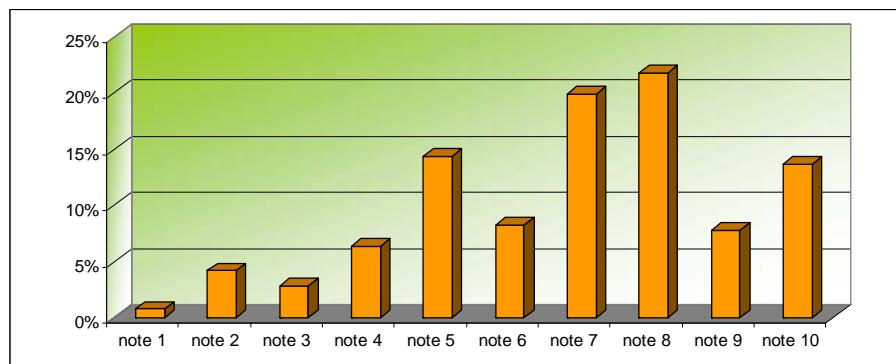
Lorsque l'on s'intéresse au motif poussant les usagers à utiliser le car, les captifs forment le noyau dur des usagers : 72 % des usagers n'ont que ce moyen pour se déplacer. Comme le montre la partie suivante, malgré cet important taux, la part de personnes se déclarant satisfaite est de 86%.

Le second indice de satisfaction correspond aux usagers considérant que le service actuel est le mode le plus pratique pour réaliser leur trajet. Par contre, la sûreté et la rapidité du mode ne sont pas des éléments expliquant l'usage du car.

Contrairement aux idées reçues les usagers sont plutôt satisfaits du service rendu...

Afin de pouvoir considérer le degré de satisfaction des usagers sur la ligne il leur a été demandé de donner une note sur 10 pour mesurer celle-ci.

Figure 21 Indice de satisfaction de la ligne



14% des usagers sont plutôt insatisfaits de la ligne car ils mettent moins de 5/10 comme note (seul 1% des usagers met une note de 1 au service et 4% lui attribue un 2). De manière globale, la moyenne de satisfaction de la ligne est de 6,34/10, cette note laisse donc apparaître un avis plutôt positif de cette ligne et de son service. Contrairement à ce que nous pouvions penser lors de la mise en place de l'étude, 86% des usagers ont une satisfaction globale plutôt bonne et il apparaît même que 43 % des usagers mettent plus de 7/10 au service rendu.

Ce chiffre montre que contrairement à l'idée véhiculée par l'ensemble des acteurs locaux la ligne offre un service plutôt satisfaisant pour les usagers. Nous pouvons justement penser que cela s'explique par le fait que les

personnes non satisfaites de l'offre ont délaissé le car et que seules subsistent les personnes pour lesquelles le service répond à leur pratique. Si ce phénomène est réel cela expliquerait nettement ces réponses reflétant un service relativement satisfaisant.

Figure 22 Causes de la satisfaction/ insatisfaction de la ligne

Q10. Globalement, concernant vos déplacements sur la ligne Toulouse - Boussens - St Girons, pouvez-vous m'indiquer votre satisfaction sur une échelle de 0 à 10 ?	Moyenne
MOYENNE	6,3
Le prix	6,6
Le confort à bord	7,9
Les horaires	4,8
La ponctualité	7,9
Le nombre de cars dans la journée	3,6
La rapidité des cars	6,7
Les correspondances avec le train	5,1

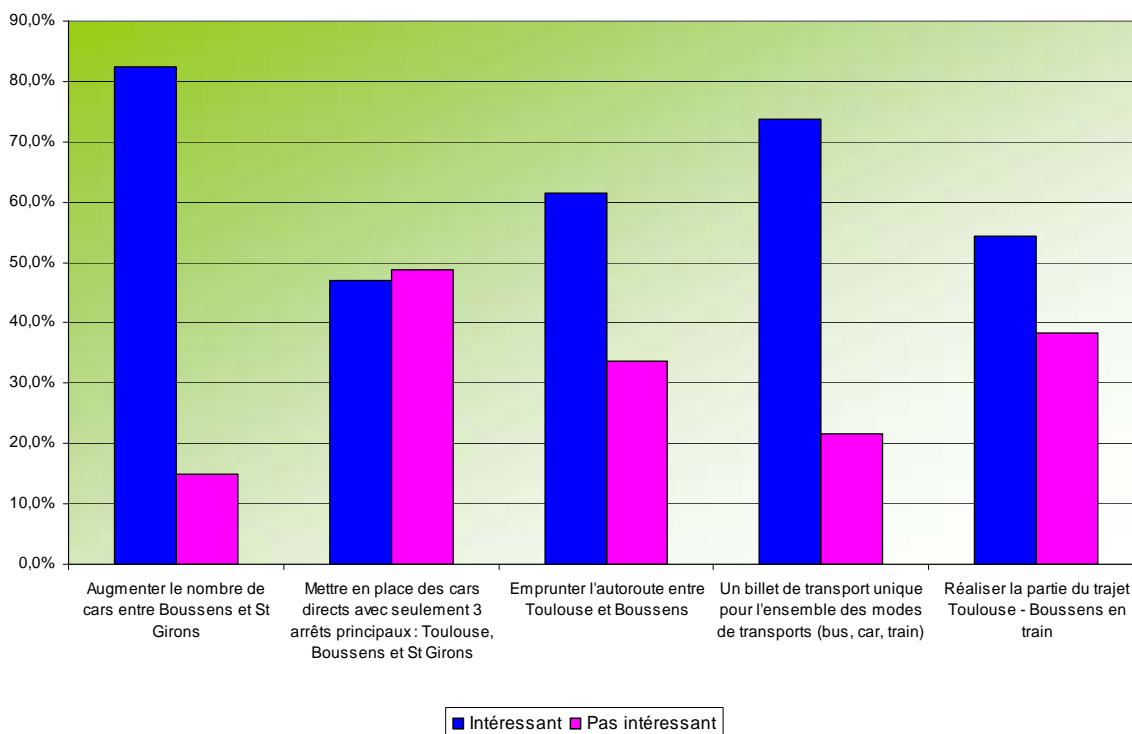
Lorsque l'on cherche à connaître plus précisément les éléments de satisfaction ou d'insatisfaction il en ressort que le matériel roulant offre un service de qualité et que les horaires sont bien respectés.

Par contre, les usagers soulignent en premier lieu un nombre de cars trop peu nombreux dans la journée et qui circulent à des horaires non adaptés. La note de 5 attribuée à la correspondance avec les trains traduit un certain intérêt pour la liaison. Cela montre donc que les usagers ont conscience de l'intérêt de ce mode de transport et que la complémentarité car/train est à développer.

Les améliorations à apporter au service

Afin d'estimer les attentes des usagers et de voir quel type de service correspondrait mieux à leurs attentes nous les avons questionnés sur leur intérêt par rapport à 5 propositions en terme de modification d'itinéraire.

Figure 23 Evolutions souhaitées



De manière globale les usagers souhaitent une augmentation du nombre de cars, peu importe que ceux ci offrent des services en correspondances à Boussens ou non, la quantité semble l'emporter. En effet, nous pouvons voir que les résultats préconisant des services directs en bus (trois arrêts principaux desservis, utilisation de l'autoroute entre Boussens et Toulouse) ou l'utilisation du train entre les deux villes combinée à un service en car entre Boussens et Saint-Giron ont des avis plus mitigés. A noter toutefois que les solutions apportant un gain de temps de parcours entre Toulouse et Boussens, mais une desserte fine sur le reste du territoire, semble intéresser de nombreuses personnes.

Plus que des transformations de parcours il semble que les usagers soient préoccupés par une simplification de la billetterie leur permettant d'utiliser les différents modes de transports possibles en fonction du moment de déplacement et de la facilité que cela représente.

Lors de l'élaboration du questionnaire nous avons souhaité mesurer l'intérêt des usagers pour réaliser leur trajet en combinant l'utilisation du train et du car, nous leur avons donc demandé ce qu'ils en pensaient.

Figure 24 Intérêt pour l'intermodalité

Pour les trajets Toulouse - Boussens - St Giron, seriez-vous intéressé(e) pour réaliser la portion Toulouse - Boussens en train puis la portion Boussens - St Giron en car ?

	Total	Jeu	Samedi	Dimanche
Oui	55,2%	57,4%	54,8%	44,6%
Non	43,1%	41,2%	41,9%	53,8%
SANS REPONSE	1,7%	1,5%	3,2%	1,5%

La majorité des usagers se déclarent intéressés par cette solution, toutefois, la différence entre les personnes intéressées et celles qui trouvent la proposition « non satisfaisante » ne marque pas une franche limite.

La différence n'est que de 12 %. Le dimanche, les usagers préfèrent que le car cabote, cela correspond sûrement à des contraintes en terme de temps de parcours qui sont moins marqués que la semaine, le motif de déplacement étant moins contraint.

Figure 25 Raison du refus de l'intermodalité

Pour quelles raisons n'êtes-vous pas intéressé(e) pour réaliser la portion Toulouse-Boussens en train puis la portion Boussens - St-Girons en car ?

Réponses possibles	Total
Je n'ai pas envie d'attendre à Boussens	39,6%
Je préfère le car	26,4%
Le car est plus confortable - il y a moins de monde	23,3%
J'ai souvent des bagages	18,4%
Mon arrêt n'est pas - est mal desservi par le train	14,0%
Autre	9,2%
Non concerné	5,8%
Je me déplace difficilement	5,5%
SANS REPONSE	2,9%

Lorsque l'on demande les raisons de leur choix aux personnes non intéressées par les modes de transports proposés celles-ci évoquent en premier lieu le refus d'attendre les correspondances.

Ensuite, les éléments relevant du confort pèsent fortement dans le choix de transport. Les personnes trouvent le car confortable ce qui les incite notamment à préférer ce mode de transport. Par ailleurs, pour 40% des personnes « non intéressées », la correspondance est considérée comme un désagrément et contribue à une préférence marquée pour l'utilisation d'un même mode de transport sur l'intégralité du trajet.

Nous pouvons ensuite voir que les autres éléments du choix sont ceux relevant de la facilité de déplacement. Le car cabote quand le train assure une liaison directe, cette problématique de desserte apparaît à 14%. De plus, les personnes se déplaçant difficilement sont logiquement in-intéressés pour changer de mode de transport.

Les personnes se déclarant non-intéressées par ces différentes solutions sont essentiellement des personnes âgées se déplaçant sur la journée.

Entretiens

Après avoir analysé les remarques des usagers, il semble nécessaire d'intégrer les remarques des différents acteurs locaux ainsi que ceux des résidents. Nous avons opté pour rencontrer en premier lieu les acteurs locaux afin de mieux connaître le terrain de l'étude, de connaître son fonctionnement social, les habitudes de déplacement des populations par secteur, les comportements, les projets pouvant avoir un rôle sur le fonctionnement de la ligne, etc.

Afin de rencontrer les acteurs nécessaires, et dans un souci d'exhaustivité de notre part, les personnes à rencontrer ont été proposées par deux conseillers régionaux qui sont également élus locaux. Ainsi les entretiens réalisés en face à face ou par téléphone lorsque cela n'était pas possible ont permis de rencontrer :

- Le Conseil Général de l'Ariège.
- La communauté de communes du canton de Salies-du-Salat,
- La communauté de commune du Bas-Couserans,
- Mr le Maire de Salies-du-Salat,
- Mr le Maire de Saint-Girons,
- Le Syndicat Couserans Service Public (SYCOCERP) en charge de la mise en place et de la gestion du service TAD,
- Le transporteur Cap Pays Cathare, filiale du groupe VEOLIA exploitant de la ligne,
- L'office de tourisme de Saint-Gaudens,
- Le Lycée/ Collège de Saint-Girons,
- Le Lycée Camel,
- Le Lycée Berges,
- L'association « Mieux vivre en Bas-Salat » fédératrice et représentante des mécontentements de la population locale.

Des services à étendre en journée en correspondance avec les autres offres...

Plus que le type de desserte organisé sur leur territoire, les acteurs locaux considèrent que le niveau de service a été nettement réduit et qu'il est nécessaire de le redévelopper pour que les « euros investis » dans le fonctionnement de la ligne soient utilisés de la manière la plus efficiente possible. Ces acteurs ont eu de nombreuses plaintes des habitants des villages, il en ressort que des services doivent être développés en journée, et notamment en milieu de matinée et en milieu d'après midi. Ceux-ci doivent être organisés de telles façons à assurer les correspondances à BousSENS, et en coordination avec les autres offres de transports en commun du territoire, tels que les services du Conseil Général de l'Ariège et le Transport A la Demande (TAD).

Il semble ainsi essentiel de communiquer davantage sur le type d'offres mis en place sur le territoire : un point d'information doit notamment être maintenu à Saint-Girons et les informations doivent être développées aux points d'arrêt du car, trop souvent non marqués physiquement.

Tous ces éléments doivent être coordonnés avec un bon service pour les scolaires.

...et un souci de répondre à la demande des scolaires

Les acteurs locaux ont conscience du caractère hebdomadaire des liaisons scolaires en direction de Saint-Girons. Les pics de fréquentations observés le lundi matin et le vendredi soir doivent être considérés avec importance. Une offre doit permettre aux élèves de parvenir au lycée à la bonne heure le Lundi matin et d'en repartir le Vendredi soir. Pour les étudiants de la vallée, il semble nécessaire d'offrir un service permettant de rentrer en fin de journée vers Saint-Girons le vendredi soir mais aussi le samedi matin. Un service doit être mis en place pour repartir vers Toulouse le Dimanche soir de manière plus tardive qu'actuellement. Ce jour là, les étudiants n'ont qu'un seul car à 16h40 à Saint-Girons, s'ils souhaitent partir plus tard ils doivent se rendre par leur propre moyen jusqu' à Bouspens.

De manière plus locale, un problème se pose à Saint-Girons. En semaine, le matin, les élèves arrivent trop souvent en retard. Les services devraient arriver à 7h50 au lycée mais pour cela il devrait ne pas assurer de correspondance à Bouspens ce qui pénaliserait certains étudiants.

L'une des solutions pour que les élèves arrivent à l'heure au lycée du Couserans serait que leur lieu de desserte soit modifié. Si ceux-ci disposait d'une carte leur permettant de descendre au Lycée Professionnel Eychel ils gagneraient 10 minutes de marche et pourraient arriver en cours à l'heure.

Concernant les services du mercredi midi il semble nécessaire de conserver une offre permettant aux scolaires de rentrer chez eux relativement tôt.

Plus qu'une ligne de transport en commun un véritable outil de désenclavement du territoire

Comme spécifié plus haut, l'information doit être retravaillée. Cela passe donc par l'organisation d'un point d'information au sein de Saint-Girons, les acteurs locaux souhaiteraient que soit mis en place un lieu permettant de trouver les informations horaires et tarifaires des différentes offres mais aussi que ce lieu permette une connexion physique des réseaux.

Cela relève tant d'un souci d'information que d'un réel enjeu en terme d'aménagement du territoire. Les élus en particulier s'inquiètent des fermetures incessantes des commerces et des services en centre ville, le déménagement en juin de l'agence Véolia du centre ville de Saint-Girons à la zone industrielle de Lorp en est un exemple. Par ailleurs, le vieillissement de la population est une réalité de ces territoires engendrant chaque jour de nouveaux enjeux en termes de service, la perte d'un point de service leur fait craindre un accroissement des difficultés de déplacement des personnes âgées.

Les acteurs locaux s'inquiètent plus particulièrement sur le devenir de leur territoire. Cette étude leur fait craindre une nouvelle diminution des services. Pour eux, cette ligne a un rôle essentiel pour « sortir » de la vallée et contribuer à son désenclavement. La part de personnes captives de cette offre (composée de chômeurs et de personnes âgées) leur semble considérable, une diminution de ce service ne compliquerait que davantage la situation locale déjà sensible.

Dans cette idée la desserte des pôles économiques doit être maintenue, la station de Guzet doit donc conserver une desserte l'hiver même si la fréquentation de la ligne n'est pas des plus importantes. Cette partie de la ligne permet par ailleurs, la liaison vers la station thermale d'Aulus les Bains qui représente un autre pôle économique fragile et qui nécessite d'être soutenu.

Seul le territoire du Salat a un comportement légèrement différent des autres. Le territoire étant plus tourné vers l'offre ferroviaire de Bouspens et vers Toulouse, la dépendance de la ligne est moins marquée. En résulte tout de même une nécessité de desserte pour les scolaires et pour la desserte de l'activité thermale. La clientèle thermale étant fortement utilisatrice des transports en commun, la desserte des thermes doit être assurée.

Les attentes des résidants

Organisation de leur rencontre

L'enquête nous a permis de connaître le fonctionnement et les attentes des usagers. La rencontre des acteurs locaux fut le moyen de considérer la ligne dans une démarche plus globale d'aménagement du territoire. La rencontre des résidants a pour intérêt de collecter les réalités du terrain, les difficultés rencontrées face à l'utilisation de la ligne et aux modifications qui lui ont été apportées, etc.

Afin de recueillir le maximum d'avis et de faciliter la venue de personnes se déplaçant difficilement (notamment les personnes âgées), deux jours de permanence ont été organisés à Saint-Girons durant les journées du 7 et 8 Juillet de 10h à 19h.

Ces permanences ont permis de rencontrer 46 personnes, pour la plupart usagers ou anciens usagers de la ligne. Un taux important de personnes âgées s'est déplacé et aucune personne de moins de 40 ans n'est venue faire part de ses remarques.

En termes d'offre

Les personnes rencontrées souhaitent, elles aussi avant tout un développement de l'offre sur la ligne. Les résidants comprennent que le nombre de cars ait été diminué, mais ils déplorent que certains cars fonctionnant actuellement circulent à vide surtout à cause d'une mauvaise répartition des services sur la semaine.

Les personnes âgées souhaitent que des services directs avec Toulouse soient maintenus. Du fait de leurs déplacements ceux-ci souhaitent pouvoir se rendre à Toulouse grâce à un car partant vers 10h de Saint-Girons et permettant de repartir de Toulouse vers 15h30 pour arriver avant la nuit à Saint-Girons en période hivernale. Actuellement le service de 17h20 et de 18h20 arrivent trop tard à Saint-Girons. Par ailleurs, elles souhaitent qu'une offre similaire soit développée le matin pour se rendre vers Saint-Gaudens et Salies du Salat (surtout les jours de marché) et en revenir en fin de matinée.

Par ailleurs, les correspondances doivent être conservées avec les services de l'Ariège notamment pour se rendre à Aulus-les Bains en période de cure.

Si les scolaires ne se sont pas déplacés pour donner leurs revendications, les parents se sont chargés de faire le relais : le vendredi soir, des services tardifs devraient être mis en place pour que les étudiants puissent rentrer chez eux dès ce soir là. Des services plus tardifs doivent aussi être proposés le dimanche soir car les étudiants perdent une demi-journée de week-end à cause d'un bus trop tôt.

En terme de réseau : une intermodalité à assurer

En terme de réseau les soucis relatifs à l'intermodalité prévalent. En effet, les résidants des communes souhaitent que les temps d'attente des trains soient améliorés à Boussens et que les correspondances horaires entre le mode ferré et le mode routier soit le moins important possible. Ces correspondances doivent être mieux assurées avec le TER mais aussi avec les grandes lignes. De la même manière les correspondances avec les services du Conseil Général de l'Ariège doivent être mieux organisées, en particulier en direction de Foix.

Globalement les usagers considèrent que l'intermodalité en gare de Boussens s'est dégradée depuis la refonte du réseau. Alors que les cars assuraient systématiquement les correspondances en attendant les services ferrés lorsque ceux-ci étaient en retard, il semble que cette qualité de service ne soit plus systématiquement respectée. Les usagers se questionnent quant à l'existence d'un accord entre le transporteur et la SNCF.

Par ailleurs, ils observent que le parking relais de Boussens est de plus en plus saturé, ceux-ci s'interrogent sur la source de ce phénomène : peut-on l'attribuer à la modification du service, qui d'après-eux s'est dégradé et qui a contraint de nombreuses personnes à délaisser l'usage du car ? Cela est-il plutôt dû à une augmentation soudaine d'un usage combiné véhicule particulier / train ? D'après eux la première solution l'emporte car les personnes relevant de ce phénomène agissent de la sorte suite à la modification du niveau de service.

***Pour une information
à soigner***

Tout comme les acteurs locaux, les résidents considèrent que les moyens d'informations mis en place sont trop souvent mal assurés. Que ce soit aux arrêts de car, sur internet ou à bord des cars cela doit être plus facilement accessible car les informations horaires et tarifaires sont trop souvent mal connues et difficiles à obtenir. Pour cela il leur semble notamment essentiel de maintenir un point d'information à Saint-Girons, la fermeture de l'agence Véolia inquiète énormément les personnes âgées et ceux-ci souhaitent que le point SNCF soit au moins conservé, faute de quoi un certain nombre de personnes pensent ne plus pouvoir utiliser le car, par manque d'information.

Par ailleurs, cette carence d'information se fait ressentir sur les problèmes liés à la billettique, les personnes n'ont plus aucune idée des offres dont elles peuvent bénéficier. Malgré une simplification de l'offre permettant l'utilisation des tarifications SNCF sur le réseau régional celles-ci ne pensent plus pouvoir bénéficier des tarifs SNCF...une clarification est donc nécessaire aux arrêts des cars mais aussi dans les cars eux-mêmes.

Enfin, les usagers souhaiteraient que les arrêts soient mieux spécifiés et que l'arrêt le plus important de la vallée, celui situé Place des Capots bénéficie d'un abri bus. Pour eux le plus gros avantage reste tout de même le maintien d'un point d'information et de vente en ville de Saint-Girons.

Eléments à retenir afin de proposer une grille horaire adaptée à la demande :

Eléments ressortant des rencontres

Enquête :

- 20 % d'usagers actuels sont des « multimodaux » train / car.
- Des déplacements essentiellement pour motifs de loisirs et de travail.
- 72 % des usagers captifs mais généralement satisfaits.
- Des usagers souhaitant davantage de cars pour des déplacements plus rapides.

Acteurs locaux :

- Le souhait d'une offre en milieu de journée.
- Des correspondances entre les réseaux à soigner.
- Une population scolaire à satisfaire du mieux possible tout en intégrant d'autres contraintes, notamment les correspondances de train à Boussens.
- Une ligne à considérer tant pour son caractère structurant sur le territoire que pour un service de transport. Celle-ci doit donc conserver un itinéraire similaire.

Résidents :

- Un souhait de pouvoir réaliser des déplacements
 - au sein d'une même demi-journée pour se déplacer entre Boussens et Saint-Girons.
 - Durant la journée pour se rendre de Saint-Girons à Toulouse, etc.
- Des correspondances à mieux assurer pour ne pas attendre ou voir partir le car en gare de Boussens.
- Une information à soigner à tous les arrêts.

Une demande commune :



Le maintien d'un point service à Saint-Girons.

Complété par un apport technique

- Des temps de parcours nettement favorables au train. En heure de pointe cela permet une économie de 20 % du temps de parcours Toulouse-Saint-Girons.
- Une qualité de desserte du car nettement plus fine que celle du train.
- Et un coût nettement favorable à l'usage du car pour la collectivité.
- Un coût inchangé pour l'utilisateur qu'il utilise le car, le train ou les deux combinés.

Tous ces éléments laissent transparaître de multiples éléments à prendre en compte. D'après ce qu'il ressort des éléments de concertation et des données techniques, une offre relativement proche de celle proposée aujourd'hui correspondrait bien aux attentes de la population tout en satisfaisant les objectifs de desserte des territoires et de rationalisation de l'offre.

En effet, les chiffres issus de l'enquête montrent une relative satisfaction de l'offre par une population essentiellement captive. Tout comme pour les autres acteurs rencontrés, il s'avère que le plus important est de développer l'offre de cars notamment en journée.

La conception de l'offre en elle-même est composée de deux éléments :

- D'une part des usagers souhaitant se déplacer plus rapidement entre Toulouse et Boussens, la solution d'un déplacement intermodal semble alors les intéresser dès lors que le temps de correspondance en gare de Boussens n'est pas excessif ;
- D'autre part, un autre type d'utilisateur qui souhaite pouvoir rester à bord du même matériel roulant sans effectuer de correspondance même si le trajet est moins rapide.

Il semble donc qu'une offre adaptée à chaque type d'utilisateur soit le plus à même de satisfaire ceux-ci. Si l'on s'intéresse aux motifs de déplacements ainsi qu'aux heures où chaque type de groupe se déplace, nous nous apercevons que les personnes souhaitant se déplacer rapidement le font pour des motifs de travail et essentiellement en heure de pointe. Les autres usagers sont quant à eux des personnes se déplaçant pour des motifs de loisirs ou d'achats en journée. C'est donc en majorité ceux-ci qui souhaitent le développement d'une offre en journée.

Des données techniques viennent enrichir ces observations. Le fer représente en effet un important gain de temps de parcours pour un coût identique à celui du car pour l'utilisateur. Lorsqu'un utilisateur bénéficie d'une double desserte il a donc tout intérêt à utiliser le fer, dès lors que l'accès à la gare est aisé.

Le rabattement du car sur les gares semble donc apporter une réelle plus value mais ce mode ne doit pas être considéré comme un simple outil de rabattement. La desserte fine et le maillage qu'il représente sont autant d'éléments jouant en faveur du maintien d'offres complémentaires entre le car et le fer.

Propositions d'adaptations du service et limites de la démarche

Propositions

La prise en compte de l'ensemble des paramètres ressortant de la coordination et des données techniques sont autant d'éléments à prendre en considération dans la refonte de l'offre. Celle-ci doit donc, autant que possible, se caler sur la demande tout en répondant aux critères de rationalisation, en particulier des coûts engendrés.

Principes d'aménagements

L'enveloppe kilométrique n'a pas souvent été abordée par les usagers ou les acteurs locaux. Plus que le nombre de kilomètres, les services doivent être mieux pensés. Ceci passe donc par une redistribution des services permettant de les éparpiller sur toute la journée.

Par ailleurs, il est à noter qu'en termes de kilomètres, un aller-retour Saint-Girons – Toulouse (212 km) permet de réaliser 3 allers-retours Saint-Girons – Bousens (210 km). Cette donnée ne signifie pas que les services vers Toulouse doivent être supprimés mais dans un souci de maintien des coûts pour la collectivité, cela semble essentiel.

Mais quelle adaptation préconiser ?

La grille horaire que nous proposons est adaptée à la nouvelle grille horaire qui sera mise en place par la SNCF en décembre 2009. L'ensemble des horaires du car assurent dans la mesure du possible une correspondance avec le mode ferré que ce soit en direction de Toulouse ou en direction de Tarbes.

Une autre grille horaire est aussi proposée au commanditaire afin de proposer une offre adaptée dès septembre 2009. Cette offre serait donc mise en place du 1^{er} Septembre au 14 Décembre 2009. Il apparaît toutefois qu'une telle modification est discutable. En effet, comme nous le présenterons lors de l'analyse de la grille horaire de Septembre 2009 il ne semble pas opportun de modifier deux fois l'offre en l'espace de trois mois. Une telle pratique risquerait de nuire considérablement à la lisibilité de la ligne. De ce fait, celle-ci est présentée comme seconde solution.

A long terme

Les nouveaux horaires SNCF

Comme souligné ci-dessus les horaires de la SNCF sont modifiés le 14 décembre 2009 au plan national. Les TER circulant entre Toulouse et Boussens feront le fruit de modifications horaires. Ainsi nous devons prendre en compte ces modifications tout en y intégrant les attentes des populations.

Ces données étant confidentielles nous ne pouvons les afficher ici dans leur intégralité, aussi, nous ne présentons que les horaires qui nous semblent intéressants pour leur complémentarité avec le car en gare de Boussens pour les services TER en provenance de Toulouse et de Tarbes.

Présentation des grilles horaires

Comme nous venons de le dire au sein des grilles horaires proposées pour la nouvelle offre de décembre 2009 nous avons cherché à assurer dès que cela était possible des correspondances de 10 à 30 minutes avec les TER en gare de Boussens qu'ils soient en direction de Tarbes ou de Toulouse. Il en ressort cette grille horaire :

Figure 26 Grille horaire de Décembre 2010

ST GIRONS / BOUSSENS / TOULOUSE

TOULOUSE / BOUSSENS/ ST GIRONS

Jours de circulation de septembre à juin	L à V	Q	L à V	L à V	Q	Q	L à V	L à V	Q		V-D
Jours de circulation en juillet et août	L à V	Q	L à V	L à V	Q	Q	L à V	L à V	Q		V-D
Renvoi à consulter	(1)		(1)	(1)			(1)		(3)	(1)(2)	
Guzet Neige (Prat Mataou)										16:20	
Guzet										16:23	
Latrape										16:38	
Aulus les Bains (Pont)										16:50	
Erce										17:10	
Oust										17:13	
Seix										17:15	
Soueix										17:20	
Lacourt										17:31	
Eycheil (LEP CAMEL)										17:20	17:35
St Girons (Place des Capots)	06:00	07:00	08:00	08:55	10:00	11:45	13:20	16:45	17:40	17:40	19:40
St Girons (gare/LEP BERGES)	06:03	07:03	08:03	08:58	10:03	11:48	13:23	16:48	17:43	17:43	19:43
St Lizier (Station ELF)	06:05	07:05	08:05	09:00	10:05	11:50	13:25	16:50	17:45	17:45	19:45
Lorp (Eglise)	06:07	07:07	08:07	09:02	10:08	11:52	13:27	16:52	17:47	17:47	19:47
Caumont (Eglise)	06:10	07:10	08:10	09:05	10:12	11:55	13:30	16:55	17:50	17:50	19:50
Prat (D117)	06:15	07:15	08:15	09:09	10:15	12:00	13:35	17:00	17:55	17:55	19:55
Lacave (Cimenterie D117)	06:18	07:18	08:18	09:12	10:18	12:03	13:38	17:03	17:58	17:58	19:58
Castagnède (D117)	06:21	07:21	08:21	09:15	10:20	12:06	13:41	17:06	18:01	18:01	20:01
His (Calvaire)	06:23	07:23	08:23	09:17	10:23	12:08	13:43	17:08	18:03	18:03	20:03
Mane (Mairie)	06:26	07:26	08:26	09:20	10:25	12:11	13:46	17:10	18:06	18:06	20:06
Salies du Salat	06:31	07:30	08:30	09:24	10:30	12:16	13:51	17:14	18:10	18:10	20:10
Montsaunes (Eglise)					10:35		-	-	-	-	
St Martory (Centre)					10:40		-	-	-	-	
Mazères sur Salat (Nord)	06:36	07:35	08:35	09:30	-	12:21	13:56	17:20	18:15	18:15	20:15
Roquefort sur Garonne	06:38	07:38	08:40	09:33	-	12:23	13:59	17:23	18:18	18:18	20:18
Boussens (Gare SNCF)	06:45	07:45		09:40	10:45	12:30	14:05	17:30	18:25	18:25	20:25
Martres-Tolosane (Centre ville)			08:50		11:00						
Cazères (Gare SNCF)					-						
St Elix (D117)					11:05						
Noé			direct		11:20						
Muret (Debat)					11:30						
Muret (Niel)					11:35						
Muret Mermoz					11:36						
Roques-31 (RN20)					11:50						
Portet/Garonne (RN 20)			09:35		11:55						
Toulouse (Langlade)			09:40		12:00						
Toulouse (Croix de Pierre)			09:45		12:05						
Toulouse (St Michel)			09:55		12:10						
Toulouse (Gare Routière)			10:05		12:20						

Jours de circulation de septembre à juin	L à V		Q	L à V	Q	L à V	L à V	L à V	Q	Q	V-D
Jours de circulation en juillet et août	L à V		Q	L à V	Q	L à V	L à V	L à V	Q	Q	V-D
Renvoi à consulter	1 (3)	(2)		(1)		(1)	(1)				
Toulouse (Gare Routière)								15:20			17:20
Toulouse (St Michel)								15:35			17:35
Toulouse (Croix de Pierre)								15:40			17:40
Toulouse (Langlade)								15:45			17:45
Portet/Garonne (RN 20)								15:50			17:50
Roques-31 (RN20)											17:55
Muret (Mermoz)								direct			18:09
Muret (Niel)											18:12
Muret (Debat)											18:15
Noé											18:25
St Elix (D117)											18:40
Cazères (Gare SNCF)											
Martres-Tolosane (centre ville)								16:35			18:50
Boussens (Gare SNCF)	07:15	08:00	08:00	10:00	13:15	15:40		18:00	18:45	18:55	20:50
Roquefort sur Garonne	07:19	08:05	08:05	10:05	13:20	15:45	16:45	18:05	18:50		20:55
Mazères sur Salat (Nord)	07:22	08:10	08:10	10:10	13:25	15:50	16:50	18:10	18:55		21:00
St Martory (Centre)	-	-	-	-	-	-	-				19:00
Montsaunes (Eglise)	-	-	-	-	-	-	-				19:03
Salies du Salat	07:25	08:15	08:15	10:15	13:30	15:55	16:55	18:15	19:00	19:15	21:05
Mane (Mairie)	07:29	08:20	08:20	10:20	13:34	16:00	17:00	18:20	19:05	19:20	21:10
His (Calvaire)	07:32	08:23	08:23	10:23	13:38	16:03	17:03	18:23	19:08	19:23	21:13
Castagnède (D117)	07:34	08:25	08:25	10:25	13:40	16:05	17:05	18:25	19:10	19:25	21:15
Lacave (Cimenterie D117)	07:36	08:27	08:27	10:27	13:42	16:07	17:07	18:27	19:12	19:27	21:17
Prat (D117)	07:40	08:30	08:30	10:30	13:44	16:09	17:09	18:30	19:15	19:29	21:20
Caumont (Eglise)	07:46	08:35	08:35	10:35	13:48	16:12	17:12	18:35	19:20	19:32	21:25
Lorp (Eglise)	07:50	08:39	08:39	10:39	13:52	16:14	17:14	18:39	19:24	19:34	21:29
St Lizier (Station ELF)	07:52	08:41	08:41	10:41	13:54	16:16	17:16	18:41	19:26	19:36	21:31
St Girons (gare/LEP BERGES)	07:55	08:43	08:43	10:43	13:57	16:18	17:18	18:43	19:28	19:38	21:33
St Girons (Place des Capots)	08:00	08:45	08:45	10:45	14:00	16:20	17:20	18:45	19:30	19:40	21:35
Eycheil (LEP CAMEL)	08:05	08:50									
Lacourt		08:55									
Soueix		09:05									
Seix		09:10									
Oust		09:12									
Erce		09:25									
Aulus les Bains (Pont)		09:35									
Latrape		09:45									
Guzet		10:10									
Guzet Neige (Prat Mataou)		10:20									

Offre TER	Corresp train dpt Boussens										
	Arrivée à TOULOUSE	06:55	07:51	09:15	12:16	12:16	12:46	14:22	17:40	18:36	18:36
	07:51	08:38	10:12	12:59	13:41	14:59	18:22	19:29	19:29	21:27	
Offre TER	Corresp train dpt Boussens										
	Arrivée à TARBES	07:09	07:55	09:45	13:04	13:04	15:31	17:51	18:50	18:50	20:38
	08:20	09:02	10:48	14:08	14:08	16:26	18:57	20:00	20:00	21:41	

Offre TER	Correspondance Boussens provenance Toulouse										
		07:09	07:55	07:55	09:45	13:04	15:31	17:51	18:40	18:50	20:38
Offre TER	Correspondance Boussens provenance Tarbes / Montréjeau										
		06:55	07:51	07:51	09:15	12:46	14:22	16:41	17:40	18:36	18:36

- (1) Ne circule pas les samedi, dimanche et fêtes
- (2) Circule entre ST GIRONS et GUZET les samedis et dimanches du 14 décembre au 29 mars 2009 circule tous les jours pendant les vacances de Noël et d'hiver.
- (3) Dessert le LEP CAMEL du lundi au vendredi en période scolaire

- (1) Ne circule pas les samedi, dimanche et fêtes
- (2) Circule entre ST GIRONS et GUZET les samedis et dimanches du 14 décembre au 29 mars 2009 circule tous les jours pendant les vacances de Noël et d'hiver.
- (3) Dessert le LEP CAMEL du lundi au vendredi en période scolaire

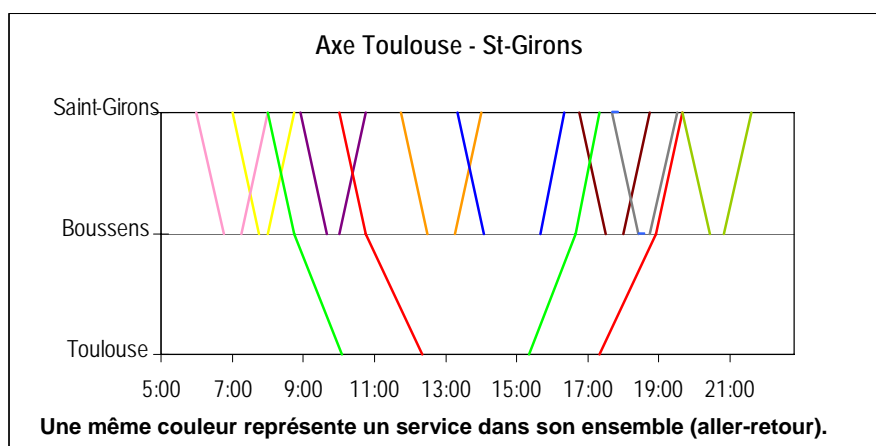
12:16 horaires pour lesquels la correspondance train/car excède 30 minutes.

Explications des grilles horaires

La majorité des horaires présentés ci-dessus permettent des correspondances avec les TER dans les deux sens, seuls les horaires présentés en grisés dans la partie TER ne permettent pas d'assurer des correspondances satisfaisantes en gare de Boussens.

Afin de commenter les éléments expliquant les choix des horaires, des données relatives au fonctionnement de la ligne sont nécessaires, notamment l'organisation des services, le graphiquage permet de représenter facilement cela.

Figure 27 Graphiquage pour l'axe Toulouse-Saint-Girons



Dans le sens Saint-Girons => Toulouse

Le service de 6 h permet d'assurer des correspondances à Boussens de moins de 30 minutes dans les deux sens, ce service est situé entre les deux anciens services de 5h50 et 6h15. Ces services sont fusionnés car le second service avait un taux de charge peu élevé.

Le service de 7h est maintenu car il possède une bonne fréquentation, de ce fait son service est étendu à l'ensemble de la semaine. Ce service est en correspondances avec des TER dans les deux sens. La suppression de ces correspondances enlèverait une très forte clientèle de ce service puisque 62% des usagers de ce car montent à Boussens.

Un service à 8h permet d'assurer les correspondances avec les lignes venant de l'Ariège en début de matinée. Pour ce service il est décidé de ne pas desservir Boussens car la correspondance horaire avec le TER ne peut être assurée. Par ailleurs, les serpents de charges des services ont montré que les personnes se déplaçant entre Martres-Tolosane et Portet sur Garonne dans le sens de Toulouse réalisent surtout le trajet en milieu de matinée. Cette offre permet ainsi de gagner 15 minutes de trajet.

Le départ de Saint-Girons à 8h55 assure une bonne correspondance en direction de Tarbes à Boussens, mais il ne peut le permettre pour se rendre à Toulouse. Ce service correspond à une HLP nécessaire afin d'offrir un service en milieu de matinée dans le sens inverse, plutôt que de rouler à vide ce service est rendu commercial.

Le service de 10 h est conservé jusqu'à Toulouse car il correspond à une forte demande en permettant de se déplacer en milieu de matinée.

Le service en direction de Boussens à 11h45 assure des correspondances en gare de Boussens à la ½ heure. Il permet aux personnes étant allé en direction de Saint-Girons d'en revenir en fin de matinée.

Le service de 13h20 assure une liaison quotidienne vers Boussens et un départ vers Toulouse en début d'après-midi grâce à une correspondance de 15 minutes à Boussens.

Le service de 16h45 est en correspondance avec des trains dans les deux sens et il permet d'organiser un retour vers Saint-Girons à 18h.

Le service de 17h20 satisfait la demande des scolaires tout en assurant une correspondance à Boussens de 10 minutes en direction de Tarbes et de Toulouse créant ainsi de réels gains de temps de parcours. Ce service part de Guzet à 16h20 en période hivernale.

Enfin, un service est créé pour le vendredi soir et le dimanche soir à 19h40 permettant aux usagers d'utiliser la dernière correspondance vers Tarbes et Toulouse au départ de Boussens. Le vendredi soir ce service correspond davantage à un HLP rendu commercial afin de permettre un service dans le sens retour à 20h50.

Dans le sens Toulouse => Saint-Girons

Le premier service a lieu à 7h15. IL permet des correspondances à Boussens pour les trains en provenance de Tarbes et Toulouse. De ce fait, malgré la demande des établissements il n'est pas possible d'avancer l'heure de ce service afin de permettre une arrivée des élèves à 8 h dans leurs établissements à Saint-Girons.

Le service de 8 h est en parfaite correspondance à Boussens, il permet d'arriver plus tôt à Guzet en période hivernale et assure une liaison jusqu'à Saint-Girons durant tout le reste de l'année.

Le service de 10 h enregistre une des plus hautes fréquentations de la ligne, de ce fait ce service est conservé. Le service de 13h15 est créé afin de permettre un retour à Saint-Girons en début d'après-midi pour les personnes venant de Toulouse ou du Bas-Salat.

Le service de 15h20 au départ de Toulouse, était en place avant la refonte du réseau et avait un taux de charge satisfaisant, ainsi il est rétabli. Il représente la demande la plus importante de la part de clientèle du 3^{ème} âge.

A 15h40 un service est créé au départ de Boussens, il permet un retour vers Saint-Girons en milieu d'après –midi avec une correspondance de 10 minutes pour le train en provenance de Toulouse.

Le service de 18h permet un retour en fin de journée vers Saint-Girons avec de bonnes correspondances à Boussens.

Ce service est complété par un départ de Toulouse à 17h20 qui existe déjà et qui est maintenu du fait de la satisfaction et de la fréquentation qu'il engendre.

Le retour de 20h50 en fin de semaine doit permettre de revenir vers Saint-Girons en fin de journée avec des correspondances de 20 minutes à Boussens. Il permet notamment de satisfaire les usagers revenant chez eux le vendredi soir. Le dimanche ce service fonctionne aussi mais il correspond davantage à un HLP de retour rendu commercial.


L'adaptation de l'offre à la demande

Afin de voir si l'offre mise en place en décembre 2009 répond bien à toutes les demandes collectées auprès des élus, des associations, du SYCOCERP s'occupant du TAD, des résidents, des usagers, des communautés de communes, etc., il semble important de rappeler ces objectifs et de les évaluer.

Figure 28 Adéquation offre et demande pour l'offre de Décembre 2009

Demande des usagers, acteurs locaux et résidents	Offre en Décembre 2009	Evolutions par rapport à Juin 2009
Augmenter le nombre de cars entre Boussens et Saint-Girons	<ul style="list-style-type: none"> ○ En semaine : <ul style="list-style-type: none"> ● 7 AR Saint-Girons – Boussens <ul style="list-style-type: none"> ▶ 1 AR le vendredi soir entre Saint-Girons - Boussens ● 2 AR Saint-Girons - Toulouse ● Des services durant toute la journée. ○ Le samedi, les dimanche et jours fériés <ul style="list-style-type: none"> ● Une offre identique durant tout le week-end. ● 3 AR Saint-Girons – Boussens <ul style="list-style-type: none"> ▶ + 1 AR le dimanche soir entre Saint-Girons - Boussens ● 1 AR Saint-Girons – Toulouse 	<p>3 allers retours supplémentaires ont lieu chaque jour entre Saint-Girons et Boussens Les services supprimés étaient situés en heures de pointes mais n'intéressaient pas les actifs, leur faible fréquentation n'aurait pas justifié un maintien de service Les services ont lieu toute la journée et non plus qu'en heures de pointe</p> <p>Une offre identique tout le week end est mise en place avec des liaisons Boussens - St-Girons. 3 allers-retours Boussens-Saint -Girons créés mais 1 A/R Saint-Girons Toulouse supprimé permettant une meilleure répartition de l'offre sur la journée.</p>
Maintenir toutes les correspondances à Boussens	Les correspondances sont assurées dès que possible dans les deux sens. Pour se rendre en semaine à Toulouse 3/11 des services ont une correspondance excédant 30 minutes, dans le sens de Tarbes ce chiffre est de 4/11.	Les correspondances à moins de 30 minutes sont augmentées de 6 à 8/jour pour se rendre à Toulouse et de 4 à 7/jour pour aller vers Tarbes
Réduire le temps de parcours tout en conservant un itinéraire similaire et améliorer les temps d'attente à Boussens	Selon les heures de la journée des services directs sont développés pour diminuer le temps de trajet de 15 minutes, Les correspondances à moins de 20 minutes en gare de Boussens permettent aussi une importante réduction des temps de parcours	Les temps de parcours sont diminués par les services directs et les correspondances améliorées.
Conservier une offre mixte pour répondre à la double demande de la population: des services directs et des services en correspondance avec le train	Une double offre est conservée sur toute la semaine.	Un aller retour est supprimé vers Toulouse mais davantage de liaisons Saint-Girons - Boussens sont développées.
Conservier et développer une offre permettant de se rendre vers Toulouse ou St-Girons en milieu de matinée et d'en revenir en milieu d'après-midi	Les services de 10h sont conservés dans les deux sens, ils sont complétés par un service en fin de matinée vers Boussens et en début d'après midi vers Saint-Girons avec des correspondances à Boussens. Les services à 15h20 et 16h45 permettent de revenir en milieu d'après midi.	Les services déjà en place sont conservés et complétés par d'autres services correspondant à la demande des après-midi.
Assurer les liaisons avec l'Ariège le matin et le soir	Les memes liaisons sont assurées en période de pointe du matin et du soir	Les correspondances sont inchangées en périodes de pointes
Permettre aux étudiants de rentrer chez eux le vendredi soir et d'en repartir vers 19h le dimanche.	Une offre permet de revenir de Boussens le vendredi soir à 20h50 et de s'y rendre le dimanche soir à 19h40.	Deux nouveaux services sont créés pour répondre à la demande des flux scolaires, les doublages sont conservés le lundi et le vendredi.
Permettre aux élèves d'arriver à l'heure à leur lycée	Les bus arrivent à 8h à Saint-Girons du fait des correspondances avec le TER à Boussens.	Les nouvelles horaires de TER ne permettent pas de concilier des correspondances à Boussens et une arrivée à Saint-Girons avant 8h. Pour arranger cela il serait nécessaire que les lycée reculent de 10 minutes leur heure de début des cours.

Elements extérieur à notre mission mais ressortants de la concertation

<ul style="list-style-type: none"> ● Mettre en place un billet unique ● Assurer un service de car attendant systématiquement les TER ● Améliorer l'information ● Conservier un point d'information à Saint-Girons et étudier la possibilité d'une gare routière 		Tous ces éléments ont été communiqués à la Région Midi-Pyrénées.
---	--	--



Objectifs atteints



Atteinte partielle de l'objectif



Objectifs non-atteints

Le tableau récapitulatif permet de simplifier la représentation concernant l'adaptation de l'offre à la demande.

Comme celui-ci le laisse apparaître, la grande majorité des objectifs d'amélioration ont été atteints mais il reste cependant certains points à parfaire.

Il s'agit d'une part des échanges avec le réseau de l'Ariège et plus largement avec les autres offres de transports en commun. Dans le cas de l'Ariège les correspondances horaires sont conservées telles qu'elles étaient en juin 2009. Pour le TAD, les responsables de ce service ont pour objectif de l'adapter à la nouvelle grille horaire de telle façon à le rendre le plus complémentaire possible de la ligne Toulouse – Boussens - Saint-Girons, en assurant notamment le rabattement vers celle-ci.

Encore une fois, plus que de véritables connexions horaires il apparaît qu'un lieu permettant de regrouper les informations des offres disponibles est nécessaire tout en permettant une connexion physique des réseaux.

D'autre part, la question relative à l'arrivée tardive des scolaires à Saint-Girons le matin n'est pas résolue. Ce problème se justifiait par les horaires de correspondance en gare de Boussens ne permettant pas d'avancer les horaires du service. Il en est de même aujourd'hui. Le train venant de Toulouse arrive à 7h09, il n'est donc pas possible de partir plus tôt que 7h15 pour arriver avant 8h à Saint-Girons. De même, nous ne pouvons pas proposer la mise en place d'un service direct car ce service est emprunté par les élèves montant tout le long du parcours en direction de Saint-Girons, une offre limitant le nombre d'arrêts sur ce tronçon et à cette heure là perdrait tout son sens.

Les liaisons ne peuvent donc être améliorées à cette heure là, le problème reste entier.

Quels impacts pour la collectivité ?

Le contrat liant la région Midi-Pyrénées à l'exploitant Veolia – Cap Pays Cathare prend la forme d'une Délégation de Service Public (DSP) à prix forfaitaire. Au sein de ce contrat il est stipulé que toute modification de l'offre kilométrique du lot 4 (constitué de 9 lignes) de plus ou moins 2,1 % à plus ou moins 15 % engendre la mise en place d'un avenant au contrat. Dans ce cas là, « les moyens supplémentaires mis en œuvre sont facturés par l'Exploitant sur la base des coûts unitaires indexés et contractualisés, avec une neutralisation des frais généraux et sans ajout ou retrait de marge bénéficiaire et en conservant une marge de neutralisation de 2% ; en cas de réduction de l'offre, les moyens non utilisés sont déduits selon le même principe des charges prévisionnelles »⁷.

L'offre kilométrique annuelle de la ligne Toulouse-Saint-Girons, en place en Juin 2009 totalise 350 000 kilomètres dont 318 500 km commerciaux (soit 31 500 km de HLP et de doublage pour les services scolaires du lundi matin et du vendredi soir).

Avec la refonte de l'offre telle qu'elle est imaginée ici, l'offre kilométrique annuelle serait de 344 200 km dont 296 200 km commerciaux (42 600 km de HLP et 5 400 km de doublage scolaire). Tous les services HLP sont rendus commerciaux, exceptés ceux permettant d'aller de Saint-Girons au dépôt et inversement.

⁷ Région Midi-Pyrénées, *Convention de délégation de service public de transport routier de voyageurs, 2008-2014, LOT N° 4, 2008*

Cette modification de l'offre kilométrique correspond ainsi à une diminution de 1,7 % de l'offre kilométrique de la ligne. Cette diminution ramenée à l'ensemble du lot 4 représente un volume kilométrique bien inférieur à 2,1 % de variation. De ce fait, aucune modification du contrat n'a lieu. La participation forfaitaire de la Région reste donc identique à celle de 2009 actualisée à l'euro 2010.

A court terme

Limites de la démarche

Cette proposition est faite à titre de proposition. En effet, dans le cahier des charges le commanditaire avait demandé de réaliser une grille horaire permettant d'adapter le service dès septembre 2009. De ce fait une nouvelle grille horaire a été étudiée afin de permettre une offre momentanée entre le 1^{er} septembre 2009 et le 14 décembre de la même année.

Nous avons réalisé cette grille, toutefois nous avons souligné dès le début le danger que ce changement représente en termes de lisibilité de l'offre. En effet, si cette grille horaire est adoptée, les usagers devront s'adapter pour quatre mois à une nouvelle offre. Même si cette offre peut améliorer la qualité du service rendu il reste tout de même dangereux de réaliser des changements aussi rapprochés, nous préconisons donc de ne pas modifier ce service, malgré tous les mécontentements que cela produit pour proposer une offre adaptée lors du changement des horaires de la SNCF.

Explications de la grille horaire

Tout comme pour la grille horaire précédente, les correspondances à Boussens ont été, dans la mesure du possible, conservées et même développées lorsque cela était possible.

Figure 29 Grille horaire de Septembre 2009

ST GIRONS / BOUSSENS / TOULOUSE

Jours de circulation de septembre au 12 décembre	L à V	Q	L à V	L à V	Q	Q	Me scol	L à V	Q		Q
Renvoi à consulter	(1)		(1)	(1)			(1)				(2)
Guzet Neige (Prat Mataou)											16:40
Guzet											16:43
Latrape											16:58
Aulus les Bains (Pont)											17:10
Erce											17:20
Oust											17:33
Seix											17:35
Soueix											17:40
Lacourt											17:51
Eycheil (LEP CAMEL)							12:15				17:55 17:30
St Girons (Place des Capots)	05:50	07:00	08:00	08:55	10:00	11:45	12:30	14:35	16:45	18:00	18:00
St Girons (gare/LEP BERGES)	05:53	07:03	08:03	08:58	10:03	11:48	12:33	14:38	16:48	18:03	18:03
St Lizier (Station ELF)	05:55	07:05	08:05	09:00	10:05	11:50	12:35	14:40	16:50	18:05	18:05
Lorp (Eglise)	05:57	07:07	08:07	09:02	10:08	11:52	12:37	14:42	16:52	18:07	18:07
Caumont (Eglise)	06:00	07:10	08:10	09:05	10:12	11:55	12:40	14:45	16:55	18:10	18:10
Prat (D117)	06:05	07:15	08:15	09:09	10:15	12:00	12:45	14:50	17:00	18:15	18:15
Lacave (Cimenterie D117)	06:08	07:18	08:18	09:12	10:18	12:03	12:48	14:53	17:03	18:18	18:18
Castagnède (D117)	06:11	07:21	08:21	09:15	10:20	12:06	12:51	14:56	17:06	18:20	18:20
His (Calvaire)	06:13	07:23	08:23	09:17	10:23	12:08	12:53	14:58	17:08	18:23	18:23
Mane (Mairie)	06:16	07:26	08:26	09:20	10:25	12:11	12:56	15:01	17:10	18:26	18:26
Salies du Salat	06:21	07:30	08:30	09:24	10:30	12:16	13:00	15:06	17:14	18:30	18:30
Montsaunes (Eglise)					10:35				-	-	-
St Martory (Centre)					10:40				-	-	-
Mazères sur Salat (Nord)	06:26	07:35	08:35	09:30	-	12:21	13:06	15:11	17:20	18:36	18:36
Roquefort sur Garonne	06:28	07:38	08:40	09:33	-	12:23	13:09	15:13	17:23	18:39	18:39
Boussens (Gare SNCF)	06:35	07:45		09:40	10:45	12:30	13:15	15:20	17:30	18:45	18:45
Martres-Tolosane (Centre ville)			08:50		11:00						
Cazères (Gare SNCF)					-						
St Elix (D117)					11:05						
Noé			direct		11:20						
Muret (Debat)					11:30						
Muret (Niel)					11:35						
Muret Mermoz					11:36						
Roques-31 (RN20)					11:50						
Portet/Garonne (RN 20)			09:35		11:55						
Toulouse (Langlade)			09:40		12:00						
Toulouse (Croix de Pierre)			09:45		12:05						
Toulouse (St Michel)			09:55		12:10						
Toulouse (Gare Routière)			10:05		12:20						

(1) Ne circule pas les samedi, dimanche et fêtes

(2) Circule entre ST GIRONS et GUZET les samedis et dimanches du 14 décembre au 29 mars 2009

circule tous les jours pendant les vacances de Noël et d'hiver.

(3) Dessert le LEP CAMEL du lundi au vendredi en période scolaire

Corresp train dpt Boussens	06:44	07:51	09:07	10:02	11:49	12:37		15:44	17:49	19:29	19:29
Arrivée à TOULOUSE	07:37	08:50	10:03	10:36	12:22	13:25		16:21	18:38	20:06	20:06

Corresp train dpt Boussens	07:08	09:45	09:43	09:45	10:51	13:00	14:38	16:40	17:57	19:02	19:02
Arrivée à TARBES	08:23	10:44	10:42	10:10	11:16	14:03	15:40	17:40	18:58	19:59	19:59

TOULOUSE / BOUSSENS/ ST GIRONS

Jours de circulation de septembre au 12 décembre	L à V		Q	L à V	Q	L à V	L à V	Q	Q	Q
Renvoi à consulter	(1) (3)	(2)		(1)		(1)	(1)			
Toulouse (Gare Routière)								15:20		17:20
Toulouse (St Michel)								15:35		17:35
Toulouse (Croix de Pierre)								15:40		17:40
Toulouse (Langlade)								15:45		17:45
Portet/Garonne (RN 20)								15:50		17:50
Roques-31 (RN20)										17:55
Muret (Mermoz)								direct		18:09
Muret (Niel)										18:12
Muret (Debat)										18:15
Noé										18:25
St Elix (D117)										18:40
Cazères (Gare SNCF)										
Martres-Tolosane (centre ville)								16:35		18:50
Boussens (Gare SNCF)	07:15	08:40	08:40	10:05	13:10	15:50			18:00	18:55 20:50
Roquefort sur Garonne	07:19	08:45	08:45	10:10	13:15	15:55	16:45	18:05		20:55
Mazères sur Salat (Nord)	07:22	08:50	08:50	10:15	13:20	16:00	16:50	18:10		21:00
St Martory (Centre)	-	-	-	-						19:00
Montsaunes (Eglise)	-	-	-	-						19:03
Salies du Salat	07:25	08:55	08:55	10:20	13:25	16:05	16:55	18:15	19:15	21:05
Mane (Mairie)	07:29	09:00	09:00	10:25	13:30	16:10	17:00	18:20	19:20	21:10
His (Calvaire)	07:32	09:03	09:03	10:28	13:33	16:13	17:03	18:23	19:23	21:13
Castagnède (D117)	07:34	09:05	09:05	10:30	13:35	16:15	17:05	18:25	19:25	21:15
Lacave (Cimenterie D117)	07:36	09:07	09:07	10:32	13:37	16:17	17:07	18:30	19:27	21:17
Prat (D117)	07:40	09:10	09:10	10:35	13:39	16:19	17:09	18:35	19:29	21:20
Caumont (Eglise)	07:46	09:15	09:15	10:40	13:42	16:22	17:12	18:38	19:32	21:25
Lorp (Eglise)	07:50	09:19	09:19	10:44	13:44	16:24	17:14	18:40	19:34	21:29
St Lizier (Station ELF)	07:52	09:21	09:21	10:46	13:46	16:26	17:16	18:42	19:36	21:31
St Girons (gare/LEP BERGES)	07:55	09:23	09:23	10:48	13:48	16:28	17:18	18:44	19:38	21:33
St Girons (Place des Capots)	08:00	09:25	09:25	10:50	13:50	16:30	17:20	18:45	19:40	21:35
Eycheil (LEP CAMEL)	08:05	09:30								
Lacourt		09:35								
Soueix		09:45								
Seix		09:50								
Oust		09:52								
Erce		10:05								
Aulus les Bains (Pont)		10:15								
Latrape		10:25								
Guzet		10:50								
Guzet Neige (Prat Mataou)		11:00								

(1) Ne circule pas les samedi, dimanche et fêtes

(2) Circule entre ST GIRONS et GUZET les samedis et dimanches du 14 décembre au 29 mars 2009

circule tous les jours pendant les vacances de Noël et d'hiver.

(3) Dessert le LEP CAMEL du lundi au vendredi en période scolaire

Origine Tarbes	07:07	07:51		09:45	11:49	15:44	NS	17:49		19:29
----------------	-------	-------	--	-------	-------	-------	----	-------	--	-------

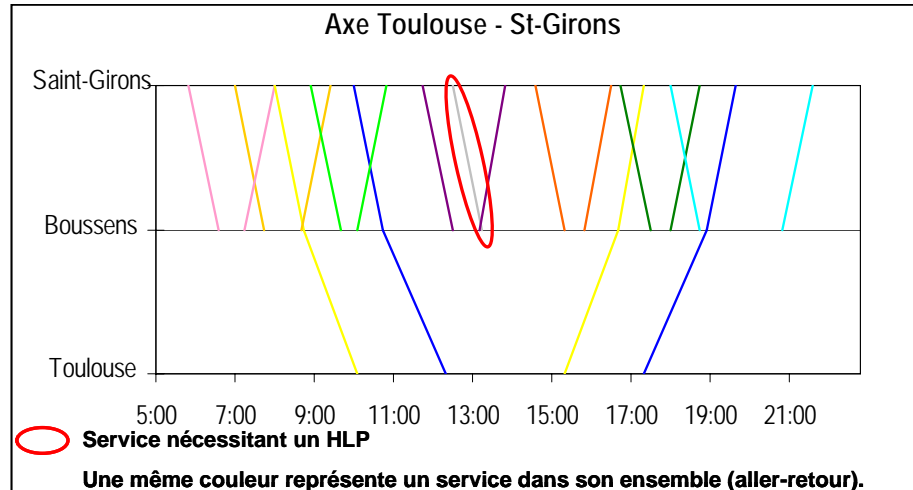
Origine Toulouse	07:08	08:23		10:02	13:00	15:40	NS	17:57		20:30
------------------	-------	-------	--	-------	-------	-------	----	-------	--	-------

Julien BÉNOS, Mémoire de Master TURP – Septembre 2008 Comment concilier la rationalisation de l'offre de transports en commun à l'échelle d'une Région tout en répondant aux objectifs de desserte des territoires ?

Les horaires présentés ci-dessus sont en correspondance avec les TER dans les deux sens quand cela est possible.

Afin de commenter les éléments expliquant les choix des horaires, les données relatives au fonctionnement de la ligne est nécessaire, notamment l'organisation des services, le graphique permet de mieux cerner cela.

Figure 30 Graphique pour l'axe Toulouse-Saint-Girons, septembre 2009



Dans le sens Saint-Girons => Toulouse

Les services de 5h50 et de 6h15 sont fusionnés. Le service de 5h50 étant le plus rempli, c'est celui-ci qui est conservé. De plus il permet d'assurer la correspondance pour Tarbes et Toulouse à 20 minutes.

Le service de 7h est modifié il ne dessert plus Toulouse directement mais cette liaison est assurée via une correspondance à Boussens. En effet, les usagers de ce service sont essentiellement des personnes actives qui souhaitent se rendre rapidement à Toulouse, dans leurs cars le temps de trajet est à privilégier plutôt que le mode.

Le service de 8h a été légèrement retardé afin de permettre les correspondances avec tous les services du CG 09 : Aulus, Massat, Foix... Comme expliqué précédemment ce service est direct afin de gagner 15 minutes sur le trajet.

Les services de 8h55 et de 11h45 permettent aux habitants du Bas Salat de se rendre à Saint-Girons sur une ½ journée.

L'offre de 10h correspond à une forte fréquentation et est donc inchangée.

Celle de 12h30 n'est active que le mercredi. Ce service permet le retour des scolaires chez eux en milieu de semaine. Dans le sens retour ce service est réalisé en HLP.

Celle de 14h35 a été créée pour répondre à la demande d'une offre en milieu de journée en semaine.

Le service de 16h45 est conservé pour permettre un retour vers Boussens dans l'après midi.

Celui de 18h est maintenu et son fonctionnement est étendu au dimanche. Il permet de se rendre en direction de Tarbes et Toulouse via des correspondances de 15 minutes.

Dans le sens Toulouse => Saint-Girons

Le service de 7h15 est maintenu, il assure la première correspondance avec les trains en provenance de Tarbes et Toulouse le matin et connaît une charge relativement importante.

Celui de 8h40 reste aussi inchangé, son taux de charge est similaire au précédent.

Le service de 10h est supprimé au départ de Toulouse mais son départ à lieu à partir de Boussens pour garantir une meilleure offre en milieu de matinée et permettre la rotation des véhicules.

Un service est créé à 13h10 à partir de Boussens pour offrir un retour à Saint-Girons en début d'après-midi pour les personnes venant de Toulouse par le train ou tout simplement du Bas –Salat, etc.

Le service de 15h50 répond à une très forte demande pour un service en milieu d'après-midi et il assure une bonne correspondance avec les trains, il est donc conservé tel quel.

Le service de 15h20 au départ de Toulouse est rétabli, il représente la demande la plus importante de la part de la clientèle du 3^{ème} âge.

Le service de 18h connaît les plus fortes fréquentations sur toute la semaine, ce service est aussi conservé.

Un service est créé à 20h50, il permet aux usagers de revenir à Saint-Girons en fin de journée notamment le vendredi. Cette offre est avant tout destinée à la clientèle la plus jeune et il est positionné aux seuls horaires de correspondance possible en soirée.

Réponse à la demande

Cette adaptation de l'offre ne semble répondre que partiellement à la demande.

Du fait des critères communs d'amélioration de l'offre considérés pour la proposition d'adaptation de décembre et de septembre, de nombreux éléments sont identiques entre les deux offres.

Quelques points discordent cependant. Ces différences proviennent essentiellement des contraintes engendrées par la modification des horaires SNCF.

Dans le cas présent, les échanges avec l'Ariège restent seulement possible en heure de pointe, les correspondances ne sont pas assurées sur le reste de la journée et l'offre n'est pas adaptée aux autres offres de transports exceptée celle du TER.

Les correspondances avec les TER représentent d'ailleurs une amélioration car le nombre de correspondances à moins de 30 minutes est augmenté de 54 % des services à 70 % des services journaliers pour se rendre à Toulouse et de 63 % à 70 % des services journaliers pour aller vers Tarbes

Par contre, tout comme dans l'offre de décembre 2009, l'arrivée tardive des scolaires à Saint-Girons n'est pas résolue. La correspondance avec le TER ne permet pas de répondre à la demande des lycées pour améliorer l'heure d'arrivée de leurs élèves.

Enfin, l'offre de septembre présente une réelle différence entre l'offre du Lundi au Vendredi et celle du week -end. Les services proposés le week-end jusqu' à Toulouse sont nettement réduits, seul un service est réalisé entre Saint-Girons et Toulouse. Par ailleurs, le retour du Dimanche n'est retardé que de 1h20.

Si l'on ajoute à ces éléments le problème que risque de poser la double modification de l'offre en trois mois, il semble d'autant plus inadapté de proposer cette grille horaire.

**Quels impacts pour
la collectivité ?**

Comme nous l'avons cité dans le cas précédent, la modification de l'enveloppe kilométrique commerciale pour un volume inférieur à plus ou moins 2,1 % du lot 4 n'engendre pas d'avenants au contrat.

Si cette grille horaire était adoptée ce serait donc 346 200 km annuels qui seraient réalisés dont 296 600 en services commerciaux (soit 44 100 km HLP et 5 400 km de doublages) contre 318 500 km commerciaux actuels pour la ligne Toulouse –Saint-Girons.

Cette modification de l'offre engendrant une diminution de 1,1 % du volume de kilomètres totaux de la ligne, la participation forfaitaire de la Région resterait identique à celle actuelle.

Atouts de la démarche

La concertation, fer de lance d'une offre adaptée à la demande

Les deux offres présentées précédemment correspondent directement à la demande des populations dont les communes sont traversées par cette offre de transport en commun.

Ainsi, les premières personnes potentiellement utilisatrices du service ont une offre qui est adaptée à leurs souhaits dès que cela est possible.

La concertation est donc essentielle dans un processus de rationalisation de l'offre et plus largement dans les politiques ayant trait à l'aménagement du territoire. Parmi les multiples avantages qu'elle amène, **cette démarche permet d'améliorer le « sentiment de desserte »** présenté plus haut. Si la desserte en elle-même est améliorée, le fait que la population soit « associée » à la réflexion autour de la restructuration joue un rôle majeur : le sentiment d'amélioration de la desserte et la réalité d'amélioration n'évoluent pas de façon proportionnelle. Le premier élément varie en effet davantage que le second, du moins au début du changement de services.

Une offre rationalisée et assurant une bonne desserte des territoires

Le redéploiement de services n'engendre pas pour autant une hausse des charges pour la collectivité, l'objectif de rationalisation est donc bien atteint puisque avec la même somme de fonctionnement, un nombre plus important de kilomètres est réalisé.

En terme de « desserte de qualité des territoires », du point de vue de l'aménagement du territoire, la démarche fournie semble directement répondre à un niveau satisfaisant. En assurant des navettes plus importantes entre Saint-Girons et Bousens, le niveau de service est directement amélioré pour un itinéraire inchangé. Les mêmes territoires bénéficient donc d'un service plus intéressant qu'auparavant.

Sur la partie Toulouse-Bousens, les communes conservent elles aussi une desserte mais un service est supprimé ce qui laisse place à deux services par sens répartis en début et milieu de matinée ainsi qu'en début et milieu d'après-midi. Cette adaptation de l'offre semble plus adéquate aux réalités de déplacement car les personnes se déplaçant en direction de Toulouse en heures de pointe souhaitent se rendre rapidement vers Toulouse. L'analyse des Origines et Destinations a montré qu'actuellement aucune personne ne réalise un trajet interne à la section Toulouse – Bousens, en heure de pointe du matin et du soir. La congestion semble être la première cause de cette inutilisation. L'offre sur cette partie a donc tout intérêt à être proposée en heures creuses pour éviter que les cars ne circulent à vide.

Ainsi, en choisissant de desservir davantage les communes situées après Bousens les personnes se déplaçant le plus sur la ligne de car ont une offre les incitant à utiliser davantage la ligne.

En terme de desserte des territoires il semble donc que l'offre proposée réponde bien aux objectifs fixés de ne pas diminuer de manière trop importante le niveau d'offre des territoires actuellement traversés. L'offre proposée permet surtout de redistribuer les kilomètres parcourus pour que ceux-ci correspondent bien à la demande.

Limites de la démarche

Le recul nécessaire a-t-il toujours été considéré ?

Cette ligne a été modifiée il y a un an dans le cadre de la fusion des lignes LIR et TER. Dans ce cadre, des études ont été réalisées pour voir si celle-ci répondait toujours aux nécessités de déplacements des usagers. De ce fait nous avons considéré que les données relatives aux déplacements dans la zone d'étude ne devaient pas faire de nouveau le fruit de notre démarche et que la ligne en elle-même était bien adaptée aux pratiques de déplacements sur le territoire.

Ainsi, notre étude s'est focalisée à analyser les fréquentations sur les communes traversées par le car. Il est alors apparu que dans les communes situées entre Toulouse et Salies sur Salat très peu de personnes utilisent cette offre de transport en commun.

Par ailleurs, les personnes s'étant le plus exprimé sur cette ligne vivent dans la Bas-Salat et représentent les habitants de ce territoire. Ainsi, la Région a vivement insisté pour que nous rencontrions les acteurs de ces territoires, afin de calmer les ardeurs et d'adapter, de la manière la plus efficace possible, l'offre à leur demande.

Enfin, la liste de personnes à rencontrer nous a été proposée, celle-ci représentait l'ensemble des types d'acteurs que nous avons identifiés. Les rencontres ont, de ce fait, été effectuées en fonction de cette liste.

Tous ces éléments sont autant de biais qui nous ont influencés dans les zones à considérer pour la concertation.

Ainsi l'ensemble des avis recueillis hors enquête des usagers, correspond à ceux des personnes habitant le haut de la vallée. A aucun moment de notre démarche les personnes habitant plus vers Toulouse n'ont eu l'opportunité de s'exprimer sur les raisons de leur non utilisation du car. Pourtant, lors de notre entretien avec le Maire de Salies du Salat qui correspond à la personne rencontrée située la plus proche de Toulouse, nous avons rapidement pu voir que les habitudes de déplacements des personnes de Salies du Salat semblent distinctes de celles des territoires situés plus vers l'Ariège.

Ces éléments auraient donc dû nous pousser à étendre la zone de concertation et à venir rencontrer les habitants de ces communes. En effet, la faible fréquentation que connaît cet axe peut aussi être expliquée par la faible offre qui lui est proposée. Considérant que le train est actif sur les communes traversées, l'offre de cars semble moins importante. Pourtant, nous l'avons vu au travers des rencontres faites à Saint-Girons mais aussi lors de l'enquête, les personnes âgées notamment ne souhaitent pas toujours utiliser le train. Les personnes de ces communes sont donc peut être des personnes qui souhaiteraient pouvoir utiliser plus facilement l'offre régionale mais les services étant ce qu'ils sont, cet usage est fortement contraint.

Ces différents éléments montrent donc le complément d'enquête qu'il aurait été nécessaire de faire, afin de voir l'adaptation des services qu'il s'aurait nécessaire de proposer pour répondre au besoin.

Pour notre défense il faut considérer que le commanditaire a souhaité que les études se focalisent sur la section Boussens – Saint-Girons afin d'adapter la demande aux habitants de cet espace. Aussi une étude avec une concertation plus importante aurait nécessité un budget plus conséquent de la part du commanditaire.

L'intermodalité a-t-elle toujours été pensée comme un outil de rationalisation efficace ?

L'intermodalité au sein de l'étude de Boussens

Comme nous l'avons montré l'intermodalité entre le fer et le car peut s'avérer extrêmement intéressante pour la desserte des territoires ruraux. Alors que le mode fer va assurer la desserte des territoires les mieux équipés pour un coût important, le mode routier peut lui assurer un maillage fin des territoires moins équipés par des infrastructures de transports.

Dans le cadre de cette étude, il nous a été demandé d'intégrer les nouveaux objectifs de développement de l'intermodalité à l'échelle régionale. Cette intermodalité a été considérée selon des critères de correspondances horaires en des points organisés physiquement pour faciliter le transfert des usagers d'un mode vers un autre.

En premier lieu, l'intermodalité réalisée à Boussens a été prise en compte du fait de la teneur actuelle de la ligne. En proposant des services de rabattement sur la gare de Boussens, l'offre ne peut être pensée que de manière intermodale. Ainsi, dans les offres proposées, les correspondances avec le TER ont été pensées en termes d'horaires, les éléments relatifs à l'information des usagers, à la facilité de déplacement, etc. n'ont pas été considérés.

De même, les autres mises en réseau des différentes offres ont été plus ou moins prises en compte. Afin d'associer et de voir comment l'intermodalité pouvait être assurée, nous avons regardé que les correspondances avec le réseau départemental de l'Ariège soient conservées en heures de pointe mais ces correspondances n'ont pas été développées. De même, aucune correspondance avec le réseau département du Conseil Général de Haute Garonne n'a été considérée. Ainsi, les trajets directs en direction de Toulouse en heure de pointe (n'assurant pas la desserte entre Martres-Tolosane et Portet sur Garonne) n'ont pas été mis en place en fonction de l'offre proposée par le Conseil Général. Les communes qui ne sont plus traversées par le car de la Région ne bénéficient donc pas pour autant d'une desserte par l'offre départementale. Il peut arriver qu'à ces heures de pointe, les usagers qui jusque là bénéficiaient de la ligne Régionale n'aient plus aucune solution pour se déplacer en transports en commun vers Toulouse.

Ainsi, il nous a été demandé de prendre en compte les enjeux de la connexion physique et horaire en considérant toutefois la hiérarchie qui s'applique entre les réseaux considérés. En effet, il apparaît au cœur de cette étude que le réseau national ferré propose ces horaires, sur lesquels les TER sont calés. Suite à cela, nous l'avons vu, les services routiers régionaux sont placés à différents moments de la journée. Il semble donc nécessaire que les services départementaux se calent eux aussi sur l'offre des Conseils Régionaux, et que les services locaux viennent encore en complément de ceux-ci.

Il aurait donc été intéressant que dans un réel souci d'intermodalité, les services départementaux aient connaissance de cette étude et de ces résultats. Cela aurait permis d'une part d'assurer les correspondances horaires et physiques mais en plus de travailler réellement sur l'intermodalité avec toutes les composantes qu'elle comprend : travail de l'information voyageur, considération des différents modes de transports permettant l'accès aux réseaux de transports en commun...

Les éléments issus de la concertation ont bien mis en avant les réelles attentes des usagers sur ces sujets mais aussi les enjeux que cela représente.

**La plus value d'une
démarche
complémentaire
entre les
collectivités**

Pour exemple nous pouvons citer le cas du Conseil Régional du Languedoc Roussillon et du Conseil Général des Pyrénées Orientales qui réalisent actuellement une étude pour rendre complémentaire leurs deux réseaux de transports en commun.

En effet, ces deux collectivités ont souhaité accompagner leurs souhaits respectifs de développement de l'intermodalité d'une réelle réflexion sur la façon de réaliser celle-ci. Ainsi, dans un souci de rationalisation de leurs offres, cette étude doit amener à des propositions de desserte rendant les TER, sous compétence régionale, directement complémentaires des réseaux départementaux.

Il apparaît ainsi que l'ensemble des lignes de substitution aux services régionaux vont être réétudiés. Les lignes interdépartementales vont être conservées, par contre, les parties des lignes à caractère plus local vont être à la charge des départements.

Cette complémentarité est en particulier recherchée sur des liaisons scolaires. En effet, les deux AOT ont pour ambition d'étendre une pratique déjà en place sur un axe du département. Le but de la démarche est de rendre utilisable les lignes de TER ferré aux scolaires. Cet élément permet ainsi de réels gains de temps de parcours pour les jeunes l'utilisant. En amont et en aval de l'utilisation du train, le Département en charge des transports scolaires, organise des lignes permettant de se rendre à la gare. Une fois arrivé à la gare de destination, d'autres navettes amènent les élèves jusqu'à leur établissement. Cette démarche laisse donc place à un reversement financier du Département à la Région.

Une telle initiative semble intéressante pour des liaisons vers des villes relativement importantes. Dans le cas catalan, ces liaisons sont à l'heure actuelle uniquement mises en place sur une ligne de TER, pour les élèves à destination de Perpignan. Si ce type de service est étendu sur certains axes, il semble toutefois que pour les trajets réalisés sur de courtes distances, le cabotage du car ainsi que le fait de ne pas réaliser de correspondance restent d'importants atouts.

Ce type de liaison est aussi actuellement étudié pour les liaisons en direction des principaux générateurs de flux du département.

Une démarche complémentaire telle que celle-ci semble donc œuvrer directement en faveur de l'intermodalité mais surtout pour la rationalisation de l'offre tout en maintenant un niveau de desserte minimum pour tous les territoires du département.

De plus, dans le cas présent cette complémentarité est un moyen direct de rationaliser l'offre et de rendre les réseaux non pas en simple correspondance mais en réelle interconnexion. Le travail de complémentarité s'accompagne donc d'une réflexion sur les pôles d'échanges multimodaux à développer, sur leurs localisations, leurs équipements en terme d'information, sur la mise en place d'une billetterie complémentaire, sur l'attention portée aux autres modes de transports, etc. tout ceci en prenant soin de bien identifier les compétences de chacun, d'estimer les investissements que cela nécessite et la part que le Conseil Général et le Conseil Régional paient pour chaque action.

Une telle démarche semble réellement être un exemple de rationalisation raisonnée de l'offre tout en maintenant un niveau de desserte de qualité. Une telle volonté semble toutefois être rarement mise en place entre les différentes collectivités organisatrices des transports.

Nous pouvons penser que ce type d'initiatives va être de plus en plus nécessaire parallèlement aux importants efforts financiers que chaque collectivité doit assumer pour assurer les compétences qui lui sont déléguées. De plus, une triple contrainte est atteinte et correspond aux critères recherchés par de multiples collectivités : l'offre est rationalisée tout en maintenant un niveau de desserte de qualité de leurs territoires et en développant du même coup l'intermodalité des réseaux.

Il semble donc qu'ici aussi, le « mille-feuille » administratif français et les transferts de compétences qu'il engendre viennent complexifier lourdement la mise en réseau des transports en commun.

Conclusion

Suite aux différents éléments présentés, il apparaît que rationalisation et aménagement du territoire sont conciliables si les choix menés dans le cadre de la rationalisation de l'offre ne sont pas réalisés sur de simples critères techniques. La concertation semble être un élément majeur dans cette politique tout comme dans l'ensemble des politiques d'aménagement. En effet, ne pas considérer les attentes et le ressenti de la population dans la refonte d'une offre semble être préjudiciable puisque les premiers utilisateurs, et clients, ne donnent pas leur avis sur les attentes et les améliorations à apporter à celle-ci. L'objectif de réponse au juste besoin ne sera pas nécessairement atteint.

La place de plus en plus importante accordée à la concertation au sein des politiques de l'aménagement du territoire se justifie donc directement par l'information et les explications qu'elle permet de relayer et l'écoute de la demande qu'elle représente. L'enjeu reste toutefois particulièrement complexe à mener à l'échelle d'une région entière. La concertation telle qu'elle a été menée au sein de cette étude nécessiterait des moyens colossaux si elle devait être étendue à l'échelle du territoire régional. Ainsi, les données techniques (temps de parcours, tarifs pour l'utilisateur et coûts pour les collectivités, etc.) doivent directement compléter un apport issu de la phase de concertation.

Par ailleurs, la restructuration d'un réseau semble être un moyen de répondre à la fois à de nouveaux enjeux des territoires et de refléter les nouvelles pratiques de déplacements au sein de ceux-ci.

L'intermodalité et la mise en connexion des réseaux semble alors un moyen efficace de satisfaire l'ensemble des exigences des collectivités. En rendant les réseaux interconnectés et en facilitant l'intermodalité, les collectivités assurent la desserte des territoires plus ou moins équipés par des infrastructures de transports tout en limitant les coûts de fonctionnement et d'investissement liés à ceux-ci.

L'intermodalité contribue directement à rendre les réseaux de transports collectifs plus attractifs (réduction des temps de parcours, desserte de territoires plus vastes, etc.) au sein d'une même collectivité, mais cette démarche est d'autant plus intéressante lorsqu'elle est menée à petite échelle (« petite échelle » signifiant sur un territoire étendu) par de multiples collectivités. Chaque collectivité se focalisant sur ses compétences respectives, les économies des deniers publics en sont directement impactées et la desserte des territoires reste assurée par la complémentarité des modes lourds et des modes plus légers, à l'exemple du fer et du car. Ainsi, dans le cadre de notre étude, une telle démarche permettrait aux Régions de se focaliser sur le fonctionnement du fer et des liaisons interdépartementales. Les liaisons de substitutions correspondraient finalement à des lignes départementales.

Il apparaît alors que la recherche de rationalisation d'un réseau tout en conservant un niveau de desserte de qualité puisse être menée de manière efficace avec des politiques actuelles telles que l'intermodalité.

Les usagers et les collectivités ont, semble-t-il, tout à gagner d'une évolution de ce type de manière à réaliser l'adéquation entre les exigences liées aux besoins des usagers et aux impératifs financiers des collectivités. L'interrogation subsiste quant à la capacité de certaines de celles-ci à surmonter les difficultés d'organisations liées au mille feuille administratif français et à son fonctionnement, qui lui aussi, n'est pas toujours interconnecté.

Enseignements du stage

D'un point de vue personnel, ce stage a été un véritable challenge nécessitant un important investissement. En choisissant de réaliser mon stage au sein d'un bureau d'études je souhaitais directement être confronté à des objectifs de productivité avec des délais à tenir et des enjeux financiers à considérer. Mon stage m'a permis de prendre l'entière mesure de ces exigences et de réaliser en conséquence les études qui m'ont été confiées.

La complexité et les fortes exigences de ce stage complétées par des expériences de terrain m'ont permis d'enrichir considérablement mes compétences. Non cantonné à un seul sujet de stage j'ai aussi été sollicité pour mener d'autres études de front et j'ai directement été mis en situation d'employé capable de remplir les mêmes missions qu'un chargé de mission ou qu'un ingénieur d'études débutant.

La difficulté majeure de ce stage a donc été de réaliser en parallèle plusieurs études avec des calendriers parfois très proches tout en écrivant mon mémoire. La gestion d'un calendrier et la planification des temps impartis à chaque affaire ont été autant d'éléments à intégrer à mes travaux.

Par ailleurs, au delà des apports techniques, le stage a aussi été l'occasion de m'imprégner directement du fonctionnement d'une entreprise privée en assistant aux réunions d'agences, à la présentation des bilans financier d'affaires, aux contrats d'objectifs, etc. Cette expérience me permet de mieux cerner le fonctionnement d'une entreprise afin de m'y intégrer.

Après ces cinq mois de stage, je pense aujourd'hui avoir acquis de nouvelles compétences, une philosophie et des outils de travail me permettant d'intégrer une structure telle que le groupe Egis. Ces nouvelles compétences me permettent d'être beaucoup plus sûr de mes capacités professionnelles et personnelles pour intégrer une telle structure en souhaitant apporter une plus value aux démarches entreprises.

Glossaire

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
A/R	Aller/Retour
CERTU	Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CPER	Contrat de Projet Etat Région
DSP	Délégation de Service Public
FEDER	Fond Européen de Développement Régional
GART	Groupement des Autorités Responsables des Transports
HLP	Haut Le Pied
JOB	Jours Ouvrables de Base
KM	Kilomètre
LIR	Ligne Interrégionale
LGV	Ligne Grande Vitesse
O/D	Origine/Destination
PRT	Plan Régional des Transports
PPS	Période de Pointe du Soir
PPM	Période de Pointe du Matin
RFF	Réseau Ferré de France
RRR	Réseau Routier Régional
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
SRU	Solidarité et Renouvellement Urbain
TAD	Transports A la Demande
TC	Transport Collectif
TER	Train Express Régional
TURP	Transports Urbains de Personnes
UTP	Union des Transports Publics et Ferroviaires

Bibliographie

- Ouvrages généraux** MARCONIS R., *Transports et aménagement du territoire : une lecture géographique*, 1995
- Ouvrages techniques** BONNET G, THOME B, HOULES L et CANET A, *Régionalisation des transports ferroviaires-Enseignements de l'expérimentation et perspectives*. CERTU, ENTPE, Université Lyon 2, 2001.
- Documents techniques** ADEME, *Urbanisation et Déplacements en Midi-Pyrénées, Profil Environnemental de la Région Midi-Pyrénées*, Octobre 2008.
- CERTU - *La billettique dans les transports collectifs, Etat de l'art, enjeux, panorama*, 2003.
- EFFIA, *Des idées novatrices pour l'intermodalité*, mai 2008
- GART, *Annuaire de la tarification des transports publics régionaux*, 2007
- Région Languedoc Roussillon, *Principes de l'intermodalité, Fiche technique*, Avril 2005
- Région Midi-Pyrénées, *Convention de délégation de Service Public de transport routier de voyageurs, 2008-2014, Lot n°4*, décembre 2007.
- Documents de planification** Région Basse-Normandie, *Schéma Régional des transports et de services collectifs de transport de voyageurs et de marchandises Basse-Normandie*, Document d'orientations stratégiques, Juin 2006.
- Région Midi-Pyrénées, *Charte d'interopérabilité Régionale Midi-Pyrénées*, Décembre 2003.
- Région Midi- Pyrénées, *Contrat de Plan Etat Région*, Novembre 2006.
- Région Midi-Pyrénées, *Plan Régional des Transports 2007 – 2013*, Décembre 2006.
- Région Midi- Pyrénées, *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire Midi Pyrénées, Phase 1 - Diagnostic Dynamique*, mai 2009.
- Région Midi- Pyrénées, *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire Midi Pyrénées, Phase 3 - La charte d'aménagement et de développement durable du territoire*, mai 2009.
- Région Midi- Pyrénées, *Schéma Régional des Infrastructures et des Transports*, Juin 2008.
- Région Midi-Pyrénées, *Second Plan Régional des Transports 2007-2013*, Janvier 2007.

- Etudes** Région Midi-Pyrénées - Egis Mobilité, *Etude de mise en cohérence des services routiers*, Janvier 2005
- Région Midi-Pyrénées - Egis Mobilité, *Etude socio-économique du réseau de transport collectif régional*, Janvier 2009.
- Articles et revues** BONARD Yves, *Enjeux et limites de la concertation en aménagement du territoire*, in Urbia, n°3, nov 2003
- DUMAS J-M., *Grandes lignes et TER: plus 8% de fréquentation, Bilan. En août, dans le Grand Sud aussi, les vacanciers ont préféré le train à la voiture*, in La Dépêche du Midi, 06 Septembre 2008.
- GUIHERY Laurent, *Régionalisation ferroviaire et conventions Régions-SNCF : quels enjeux et quelles perspectives ?*, in Pouvoir Locaux n°66, 2005
- FRACAR K., *Grille horaire du TER*, in La Dépêche du Midi, Octobre 2008.
- FRACAR K., *Le rideau est tombé sur l'agence CAP-Véolia*, in La Dépêche du Midi, Juin 2009.
- FRACAR K., « *On va vers la mort des vallées du Couserans* », in La Dépêche du Midi, Septembre 2008.
- FRACAR K., *Transports Régionaux : la parole aux usagers*, in La Dépêche du Midi, 7 Juillet 2009
- NYANG P., *TER Boussens/St-Girons*, in La Gazette du Couserans 08 Août 2008
- ROY Gil, *L'Allemagne, championne du monde de l'intermodalité*, in Entre Voisins - Théma N°11, Mai 2007
- VIENNET Robert, *Premier observatoire de la mobilité BVA UTP : un bon point pour l'image des transports publics en ville*, in Transport Public, UTP, 15 Janvier 2009.
- Documents de communication** INTERMODES, *Communiqué de presse INTERMODES 2009*, décembre 2008
- Région Languedoc Roussillon, *Principes de l'intermodalité, Fiche technique*, Avril 2005
- Région Midi-Pyrénées, *La Région Midi-Pyrénées et les transports*, 2009.

Travaux universitaires BELIIS Anne, *L'impact d'une politique publique régionale : le transport ferroviaire de personnes : concertation et communication : quels enjeux pour la décentralisation ferroviaire en région Midi-Pyrénées ?*, Mémoire de Maitrise IUP Aménagement et Développement des Territoires, Université Toulouse Le Mirail, 2005.

Sites internet http://www.ademe.fr/midi-pyrenees/documents/publications/bilan_oremip_2008.pdf, présentation de la fréquentation des TER en Midi-Pyrénées, site de l'ADEME, 10/08/09.

http://www.certu.fr/fr/Systèmes_de_transports-n26/Transports_publics-n71/Transports_publics_regionaux-n703/Tarification_des_transports_publics_regionaux-a773-s_article_theme.html (présentation des gammes tarifaires régionales en France), 16/08/09.

www.midi-pyrenees.equipement.gouv.fr (site sur les divers équipements en Midi-Pyrénées), 24/07/09

<http://www.midipyrenees.fr/Nouvel-article,3552> (présentation du SRADDT de Midi-Pyrénées), 15/08/09.

<http://www.midipyrenees.fr/Plan-Rail-Midi-Pyrenees-2008-2013> (présentation du Plan Rail de Midi-Pyrénées), 13/08/09.

<http://www.lineoz.net/forum/viewtopic.php?f=9&t=15502> (forum de discussion sur les projets de transports de la région Midi-Pyrénées) ,22/08/09.

<http://www.voyages-sncf.com/> (site de la SNCF permettant de connaître les temps de parcours et les couts de déplacements), 18/07/09.

Table des illustrations

<i>Figure 1 Evolution de la fréquentation du réseau Régional entre 1998 et 2005</i>	<i>p 14</i>
<i>Figure 2 Comparaison du tracé des lignes Toulouse – Saint-Girons en 2007 et 2009</i>	<i>p 17</i>
<i>Figure 3 Niveau d'offre au 1^{er} Juin 2009</i>	<i>p 19</i>
<i>Figure 4 Graphicage des services Saint-Girons – Toulouse au 1^{er} Juin 2009</i>	<i>p 19</i>
<i>Figure 5 Graphicage des services Toulouse – Saint-Girons au 1^{er} Juin 2009</i>	<i>p 20</i>
<i>Figure 6 Niveau d'offre au 1^{er} Juin 2009</i>	<i>p 21</i>
<i>Figure 7 Graphicage des services Toulouse – Saint-Girons au 1^{er} Juin 2007</i>	<i>p 21</i>
<i>Figure 8 Graphicage des services Saint-Girons - Toulouse au 1^{er} Juin 2007</i>	<i>p 22</i>
<i>Figure 9 Evolution des serpents de charges entre 2007 et 2009</i>	<i>p 26</i>
<i>Figure 10 Fréquentation par sens et par jours</i>	<i>p 27</i>
<i>Figure 11 Nombre de fréquentations par sens et par service</i>	<i>p 28</i>
<i>Figure 12 Principaux origines/destinations</i>	<i>p 29</i>
<i>Figure 13 Serpent de charge un JOB</i>	<i>p 32</i>
<i>Figure 14 Serpent de charge du Samedi</i>	<i>p 33</i>
<i>Figure 15 Serpent de charge du Dimanche</i>	<i>p 34</i>
<i>Figure 16 Temps de parcours</i>	<i>p 37</i>
<i>Figure 17 Temps de parcours par mode par O/D</i>	<i>p 38</i>
<i>Figure 18 Parts modales d'accès et de descente du car</i>	<i>p 42</i>
<i>Figure 19 Principaux motifs de déplacements</i>	<i>p 42</i>
<i>Figure 20 Cause du déplacement par ce mode</i>	<i>p 43</i>
<i>Figure 21 Indice de satisfaction de la ligne</i>	<i>p 43</i>
<i>Figure 22 Causes de la satisfaction/ insatisfaction de la ligne</i>	<i>p 44</i>
<i>Figure 23 Evolutions souhaitées</i>	<i>p 45</i>
<i>Figure 24 Intérêt pour l'intermodalité</i>	<i>p 45</i>
<i>Figure 25 Raisons du refus de l'intermodalité</i>	<i>p 46</i>
<i>Figure 26 Grille horaire de Décembre 2010</i>	<i>p 55</i>
<i>Figure 27 Graphicage pour l'axe Toulouse-Saint-Girons</i>	<i>p 56</i>
<i>Figure 28 Adéquation offre et demande pour l'offre de Décembre 2009</i>	<i>p 58</i>
<i>Figure 29 Grille horaire de Septembre 2009</i>	<i>p 62</i>
<i>Figure 30 Graphicage pour l'axe Toulouse-Saint-Girons, septembre 2009</i>	<i>p 63</i>
<i>Figure 31 Fiche horaire Saint-Girons - Toulouse en Septembre 2008</i>	<i>p 82</i>
<i>Figure 32 Fiche horaire Saint-Girons - Toulouse en Septembre 2008</i>	<i>p 83</i>
<i>Figure 33 Fiche horaire Saint-Girons - Toulouse en Juin 2009</i>	<i>p 84</i>
<i>Figure 34 Fiche horaire Toulouse - Saint-Girons en Juin 2009</i>	<i>p 85</i>
<i>Figure 35 Fiche horaire Saint-Girons - Toulouse en Septembre 2008</i>	<i>p 86</i>
<i>Figure 36 Questionnaire</i>	<i>p 87</i>
<i>Figure 37 Article de presse</i>	<i>p 89</i>
<i>Figure 38 Article de presse</i>	<i>p 89</i>

<i>Figure 39 Article de presse</i>	<i>p 90</i>
<i>Figure 40 Article de presse</i>	<i>p 90</i>
<i>Figure 41 Article de presse</i>	<i>p 91</i>
<i>Figure 42 Article de presse</i>	<i>p 91</i>

Table des matières

Fiche bibliographique	2
Publication data form.....	3
Sommaire	4
Remerciements.....	5
Introduction.....	6
Méthodologie du mémoire.....	8
La difficulté du choix du sujet.....	8
Une étude « sociale »	8
Les différentes étapes de mon travail au sein du bureau d'étude	9
Mais la difficulté de rattacher le sujet du mémoire à des données plus vastes.....	9
Politique des transports de la région Midi-Pyrénées	10
Un contexte favorable au développement des transports en commun	10
Les transports au cœur de l'aménagement du territoire régional	10
<i>La modernisation des réseaux au cœur du Contrat de Projet Etat-Région ...</i>	10
<i>... qui semble trop peu ambitieux</i>	11
<i>Des investissements soucieux de l'aménagement des territoires</i>	11
Deux offres complémentaires.....	12
<i>Un renforcement des liaisons ferrées de maillage entre les villes centres</i>	12
<i>Le réseau RRR pour un maillage fin</i>	12
...pour des coûts différents	13
Des efforts à poursuivre	14
<i>Des efforts qui semblent payer</i>	14
<i>Renforcé par d'autres éléments : l'exemple de l'agenda 21 régional</i>	15
Mais des investissements nécessitant une rationalisation de l'offre.....	15
La ligne Toulouse – Saint-Girons dans le contexte de la rationalisation.....	17
Des caractéristiques techniques inchangées.....	18
<i>Evolution de la ligne</i>	18
<i>L'offre actuelle</i>	19
<i>L'ancienne offre</i>	21
<i>...et des correspondances (cf. annexes 1)</i>	22
Une baisse de l'offre se répercutant sur la fréquentation	25
<i>Méthodologie</i>	25
<i>Une baisse globale de la fréquentation</i>	26
Les usages actuels	27
<i>Sur certains horaires</i>	27
<i>Sur des OD clés</i>	29
<i>...mais un meilleur taux de remplissage</i>	32
Eléments à prendre en compte dans la refonte d'une offre.....	36
Des données techniques à considérer.....	37
Des temps de parcours favorables à l'intermodalité	37
Pour une desserte différente des territoires	38
Des tarifs identiques entre fer et car	39
Et des coûts à maîtriser pour la collectivité	39
...pour des attentes à intégrer	40
La concertation Pour quoi faire ?	40
Sous quelle forme ?	40
Enquête : les principaux éléments d'attentes	41

<i>Méthodologie et organisation de l'enquête</i>	41
<i>Une aire de chalandise du car relativement faible</i>	42
<i>Des usagers se déplaçant surtout pour leurs loisirs</i>	42
<i>Mais des usagers captifs</i>	43
<i>Contrairement aux idées reçues les usagers sont plutôt satisfaits du service rendu</i>	43
<i>Les améliorations à apporter au service</i>	45
Entretiens	47
<i>Des services à étendre en journée en correspondance avec les autres offres</i>	47
<i>...et un souci de répondre à la demande des scolaires</i>	48
<i>Plus qu'une ligne de transport en commun un véritable outil de désenclavement du territoire</i>	48
Les attentes des résidents	49
<i>Organisation de leur rencontre</i>	49
<i>En termes d'offre</i>	49
<i>En terme de réseau : une intermodalité à assurer</i>	49
<i>Pour une information à soigner</i>	50
Propositions d'adaptations du service et limites de la démarche	53
Propositions	53
Principes d'aménagements	53
Mais quelle adaptation préconiser ?	53
A long terme	54
<i>Les nouveaux horaires SNCF</i>	54
<i>Présentation des grilles horaires</i>	54
<i>Explications des grilles horaires</i>	56
<i>L'adaptation de l'offre à la demande</i>	57
<i>Quels impacts pour la collectivité ?</i>	59
A court terme	61
<i>Limites de la démarche</i>	61
<i>Explications de la grille horaire</i>	61
<i>Réponse à la demande</i>	64
<i>Quels impacts pour la collectivité ?</i>	65
Atouts de la démarche	66
La concertation, fer de lance d'une offre adaptée à la demande	66
Une offre rationalisée et assurant une bonne desserte des territoires	66
Limites de la démarche	67
Le recul nécessaire a-t-il toujours été considéré ?	67
L'intermodalité a-t-elle toujours été pensée comme un outil de rationalisation efficace ?	68
<i>L'intermodalité au sein de l'étude de Boussens</i>	68
<i>La plus value d'une démarche complémentaire entres les collectivités</i>	69
Conclusion	71
Enseignements du stage	72
Glossaire	73
Bibliographie	74
Table des illustrations	77
Table des matières	79
ANNEXES	82
Annexe 1 Horaires Toulouse –Saint-Girons Septembre 2008	82
Annexe 2 Horaires Toulouse – Saint-Girons Juin 2009	84

Annexe 3 Temps de correspondances en gare de Boussens en Juin 2009	86
Annexe 4 Le questionnaire.....	87
Annexe 5 Coupures de Presse Locale	89

ANNEXES

Annexe 1 Horaires Toulouse –Saint-Girons Septembre 2008

Figure 31 Fiche horaire Saint-Girons - Toulouse en Septembre 2008

ST GIRONS / BOUSSENS/ TOULOUSE

KM cumulés	Jours de circulation de septembre à juin		L à S	L à S	L à S	L à V	L à S	D et F	D et F
	Jours de circulation en juillet et août								
	Renvoi à consulter		(1)	(1)	(1)		(2)		
0	GUZET-NEIGE Prat Mataou						16:40		
14	AULUS-LES-BAINS Pont						17:10		
43	EYCHEIL						17:55		
46	ST GIRONS SNCF		07:40	10:00	12:30	16:45	18:00	10:00	16:45
48	SAINT LIZIER		07:42	10:02	12:32	16:47	18:02	10:02	16:47
50	LORP SENTARAILLE Eglise		07:45	10:08	12:35	16:50	18:05	10:08	16:53
52	CAUMONT Eglise		07:50	10:12	12:38	16:53	18:08	10:12	16:57
56	PRAT		07:55	10:15	12:40	16:55	18:10	10:15	17:00
58	LACAVE D117 / C1		07:57	10:18	12:43	16:58	18:13	10:18	17:03
60	CASTEGNEDE D117 / 134		08:00	10:20	12:45	17:00	18:15	10:21	17:06
61	HIS Calvaire		08:02	10:23	12:48	17:03	18:18	10:23	17:08
63	MANE Mairie		08:05	10:25	12:50	17:05	18:20	10:25	17:10
66	SALIES DU SALAT Pont		08:10	10:30	12:55	17:10	18:25	10:30	17:15
69	MONSAUNES		-	10:35	-	-	-	-	17:20
73	SAINT MARTORY		-	10:40	-	-	-	-	17:25
77	MAZERES SUR SALAT Nord		08:15	-	13:00	17:15	18:30	10:35	-
80	ROQUEFORT SUR GARONNE		08:17	-	13:05	17:20	18:35	10:40	-
82	BOUSSENS SNCF		08:20	10:45	13:08	17:23	18:38	10:45	17:30
86	MARTRES TOLOSANES		08:25	10:50	13:15			10:50	17:35
92	CAZERES		-	-	-			10:55	17:40
101	SAINT ELIX		08:30	10:55	13:20			11:00	17:45
115	NOE		08:35	11:10	13:35			11:05	17:50
127	MURET DEBAT		08:52	11:22	13:42			11:17	18:02
128	MURET NIEL		08:55	11:25	13:45			11:20	18:05
128	MURET MERMOZ		08:57	11:27	13:47			11:22	18:07
135	ROQUES		09:00	11:30	14:00			11:25	18:10
138	PORTET		09:05	11:35	14:05			11:30	18:15
145	LANGLADE		09:10	11:40	14:10			11:35	18:20
146	CROIX DE PIE		09:20	11:45	14:15			11:40	18:25
147	SAINT MICHEL		09:25	11:50	14:20			11:45	18:30
149	TOULOUSE GARE ROUTIERE		09:40	12:00	14:30			12:00	18:45

(1) Ne circulent pas les jours fériés

(2) Dessert de Guzet Déc-Avril : week-end et vacances scolaires

Bordeaux train	10:03 4752						19:08 4762
Nb jours circulation par an	304	304	304	253	304	62	62
Longueur services	103	103	103	39	81	103	103
Nombre km par an	31 312	31 312	31 312	9 867	24 624	6 306	6 386

Figure 32 Fiche horaire Saint-Girons - Toulouse en Septembre 2008

TOULOUSE / BOUSSENS/ ST GIRONS

Paris						16:50	16:50		
train						8519	8519		
Bordeaux			10:07			16:50	16:50	19:26	
train			71849			8519	8519	8539	
KM cumulés	Jours de circulation de septembre à juin		L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	D et F	D et F
	Jours de circulation en juillet et août		L à V	L à S	L à S	L à S	L à S	D et F	D et F
	Renvoi à consulter			(2)	(1)	(1)	(1)		
0	TOULOUSE GARE ROUTIERE				10:30	15:30	17:20	17:20	20:05
2	SAINT MICHEL				10:45	15:45	17:35	17:35	20:15
3	CROIX DE PIE				10:50	15:50	17:40	17:40	20:20
4	LANGLADE				10:55	15:55	17:45	17:45	20:25
11	PORTET				11:00	16:00	17:50	17:50	
14	ROQUES				11:05	16:05	17:55	17:55	
21	MURET MERMOZ				11:07	16:07	17:57	17:57	
21	MURET NIEL				11:10	16:25	18:00	18:00	
22	MURET DEBAT				11:13	16:13	18:03	18:03	
34	NOE				11:25	16:25	18:10	18:10	
48	SAINT ELIX				11:35	16:35	18:25	18:25	20:50
57	CAZERES				-	-	-	18:30	20:55
63	MARTRES TOLOSANES				11:45	16:45	18:35	18:35	21:00
67	BOUSSENS SNCF		07:15	08:27	11:50	16:50	18:40	18:40	21:05
69	ROQUEFORT SUR GARONNE		07:20	08:32	11:55	16:55	-	-	21:10
72	MAZERES SUR SALAT Nord		07:25	08:37	12:00	17:00	-	-	21:15
76	SAINT MARTORY		-	-	-	-	18:45	18:45	-
80	MON TSAUNES		-	-	-	-	18:48	18:48	-
83	SALIES DU SALAT Pont		07:30	08:42	12:05	17:05	19:00	19:00	21:25
86	MANE Mairie		07:35	08:47	12:10	17:10	19:05	19:05	21:30
88	HIS Calvaire		07:38	08:50	12:13	17:13	19:08	19:08	21:33
89	CASTEGNEDE D117 / 134		07:40	08:52	12:15	17:15	19:10	19:10	21:35
91	LACAVE D117 / C1		07:45	08:57	12:20	17:20	19:15	19:15	21:40
93	PRAT		07:50	09:02	12:25	17:25	19:20	19:20	21:45
97	CAUMONT Eglise		07:53	09:05	12:28	17:28	19:23	19:23	21:50
99	LORP SENTARAILLE Eglise		07:55	09:07	12:30	17:30	19:26	19:26	21:53
101	SAINT LIZIER		07:57	09:09	12:32	17:32	19:28	19:28	21:54
103	ST GIRONS SNCF		08:00	09:12	12:35	17:35	19:30	19:30	21:55
106	EYCHEIL			09:17					
135	AULUS-LES-BAINS Pont			10:02					
149	GUZET-NEIGE Prat Mataou			10:45					

(1) Ne circulent pas les jours fériés

Nb jours circulation par an	253	304	304	304	304	62	62
Longueur services	39	81	103	103	103	103	103
Nombre km par an	9 867	24 624	31 312	31 312	31 312	6 386	6 386

Annexe 2 Horaires Toulouse – Saint-Girons Juin 2009

Figure 33 Fiche horaire Saint-Girons - Toulouse en Juin 2009

Numéro de circulation			55870		55872		55876	55878		55880	55882
COURSE	0874	4202	0870	4204	0872	4206	0876	0878		0880	0882
Mission	0	4	0	4	2	4	4	6		0	2
Jours de circulation de	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	Me sco	L à V	L à S	L à S	D et F	D et F
Jours de circulation en juillet et août	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S		L à V	L à S	L à S	D et F	D et F
Renvoi à consulter	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)(2)	(1)(3)		
Guzet Neige (Prat Mataou)								16:40			
Guzet								16:43			
Latrape								16:58			
Aulus les Bains (Pont)								17:10			
Erce								17:20			
Oust								17:33			
Seix								17:35			
Soueix								17:40			
Lacourt								17:51			
Eycheil (LEP CAMEL)								17:55	17:30		
St Girons (Place des Capots)	05:50	06:15	07:00	07:50	10:00	12:30	16:45	18:00	18:00	10:00	16:45
St Girons (gare/LEP BERGES)	05:53	06:18	07:03	07:53	10:03	12:33	16:48	18:03	18:03	10:01	16:46
St Lizier (Station ELF)	05:55	06:20	07:05	07:55	10:05	12:35	16:50	18:05	18:05	10:02	16:47
Lorp (Eglise)	05:57	06:22	07:07	07:57	10:08	12:37	16:52	18:07	18:07	10:08	16:53
Caumont (Eglise)	06:00	06:25	07:10	08:00	10:12	12:40	16:55	18:10	18:10	10:12	16:57
Prat (D117)	06:05	06:29	07:15	08:05	10:15	12:45	17:00	18:15	18:15	10:15	17:00
Lacave (Cimenterie D117)	06:08	06:32	07:18	08:08	10:18	12:48	17:03	18:18	18:18	10:18	17:03
Castagnède (D117)	06:11	06:35	07:21	08:11	10:20	12:51	17:06	18:20	18:20	10:21	17:06
His (Calvaire)	06:13	06:37	07:23	08:13	10:23	12:53	17:08	18:23	18:23	10:23	17:08
Mane (Mairie)	06:16	06:40	07:26	08:16	10:25	12:56	17:10	18:26	18:26	10:25	17:10
Salies du Salat	06:21	06:44	07:30	08:21	10:30	13:00	17:14	18:30	18:30	10:30	17:15
Montsaunes (Eglise)					10:35		-	-	-	-	17:20
St Martory (Centre)					10:40		-	-	-	-	17:25
Mazères sur Salat (Nord)	06:26	06:50	07:35	08:26	-	13:06	17:20	18:36	18:36	10:35	-
Roquefort sur Garonne	06:28	06:53	07:38	08:28	-	13:09	17:23	18:39	18:39	10:40	-
Boussens (Gare SNCF)	06:35	07:00	07:45	08:35	10:45	13:15	17:30	18:45	18:45	10:45	17:30
Martres-Tolosane (Centre ville)	06:50		08:00		11:00					11:00	17:35
Cazères (Gare SNCF)					-					11:05	17:40
St Elix (D117)	06:55		08:05		11:05					11:10	17:45
Noé	07:10		08:20		11:20					11:25	17:50
Muret (Debat)	07:20		08:30		11:30					11:35	18:02
Muret (Niel)	07:25		08:35		11:35					11:38	18:05
Muret Mermoz	07:26		08:36		11:36					11:39	18:07
Roques-31 (RN20)	07:40		08:50		11:50					11:50	18:10
Portet/Garonne (RN 20)	07:45		08:55		11:55					11:55	18:15
Toulouse (Langlade)	07:50		09:00		12:00					12:00	18:20
Toulouse (Croix de Pierre)	07:55		09:05		12:05					12:05	18:25
Toulouse (St Michel)	08:05		09:10		12:10					12:10	18:30
Toulouse (Gare Routière)	08:15		09:20		12:20					12:20	18:45

Corresp train dpt Boussens Arrivée TOULOUSE	06:44 07:37	07:06 07:55	07:51 08:50	09:07 10:03	11:49 12:22	15:44 16:21	17:48 18:37	18:59 19:50	18:59 19:50	11:49 12:22	18:59 19:50
---	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Corresp train dpt Boussens Arrivée TARBES	07:10 08:23	08:24 10:42	08:24 10:42	09:43 10:42	12:58 13:59	14:37 15:36	17:56 18:55	19:02 19:59	19:02 19:59	14:38 15:37	17:56 18:55
---	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Figure 34 Fiche horaire Toulouse - Saint-Girons en Juin 2009

Corresp TER arrivée Boussens	07:07	08:30	09:44	17:37	17:56	18:35	17:56	17:56	20:29
Train en provenance de Toulouse	872701	872881		872883		872713			
Corresp TER arrivée Boussens	07:06	07:50	09:03	17:48	17:48	17:48	17:48	15:43	15:43
Train en provenance de Tarbes						872717			

course	0871	0873	0875	4201	0879	4203	0877	0881	0883
Mission	5	7	1	5	3	5	3	9	11
Jours de circulation de	L à V	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	D et F	D et F
Jours de circulation	L à V	L à S	L à S	L à V	L à S	L à S	L à S	D et F	D et F
Renvoi à consulter	1 (3)	(1) (2)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)		
Toulouse (Gare Routière)			10:00		17:20		18:20	17:20	20:05
Toulouse (St Michel)			10:15		17:35		18:35	17:35	20:15
Toulouse (Croix de Pierre)			10:20		17:40		18:40	17:40	20:20
Toulouse (Langlade)			10:25		17:45		18:45	17:45	20:25
Portet/Garonne (RN 20)			10:30		17:50		18:50	17:50	
Roques-31 (RN20)			10:35		17:55		18:55	17:55	
Muret (Mermoz)			10:49		18:09		19:09	17:57	
Muret (Niel)			10:50		18:12		19:12	18:00	
Muret (Debat)			10:53		18:15		19:15	18:03	
Noé			11:03		18:25		19:25	18:10	
St Elix (D117)			11:18		18:40		19:40	18:25	20:50
Cazères (Gare SNCF)			-					18:30	20:55
Martres-Tolosane (centre ville)			11:23		18:50		19:50	18:35	21:00
Boussens (Gare SNCF)	07:15	08:40	11:30	18:00	18:55	19:05	19:55	18:40	21:05
Roquefort sur Garonne	07:19	08:45	11:35	18:05		19:10	20:00	-	21:10
Mazères sur Salat (Nord)	07:22	08:50	11:40	18:10		19:15	20:05	-	21:15
St Martory (Centre)	-	-	-		19:00			18:45	-
Montsaunes (Eglise)	-	-	-		19:03			18:48	-
Salies du Salat	07:25	08:55	11:45	18:15	19:15	19:20	20:10	19:00	21:25
Mane (Mairie)	07:29	09:00	11:50	18:20	19:20	19:25	20:15	19:05	21:30
His (Calvaire)	07:32	09:03	11:53	18:23	19:23	19:28	20:18	19:08	21:33
Castagnède (D117)	07:34	09:05	11:55	18:25	19:25	19:30	20:20	19:10	21:35
Lacave (Cimenterie D117)	07:36	09:07	11:57	18:30	19:27	19:35	20:22	19:15	21:40
Prat (D117)	07:40	09:10	12:00	18:35	19:29	19:40	20:24	19:20	21:45
Caumont (Eglise)	07:46	09:15	12:05	18:38	19:32	19:43	20:27	19:23	21:50
Lorp (Eglise)	07:50	09:19	12:09	18:40	19:34	19:45	20:29	19:26	21:53
St Lizier (Station ELF)	07:52	09:21	12:11	18:42	19:36	19:47	20:31	19:28	21:54
St Girons (gare/LEP BERGES)	07:55	09:23	12:13	18:44	19:38	19:49	20:33	19:29	21:55
St Girons (Place des Capots)	08:00	09:25	12:15	18:45	19:40	19:50	20:35	19:30	21:55
Eycheil (LEP CAMEL)	08:05	09:30							
Lacourt		09:35							
Soueix		09:45							
Seix		09:50							
Oust		09:52							
Erce		10:05							
Aulus les Bains (Pont)		10:15							
Latrape		10:25							
Guzet		10:50							
Guzet Neige (Prat Mataou)		11:00							

(1) Ne circule pas les Dim et Fêtes

(2) Circule entre ST GIRONS et GUZET les samedis et dimanches du 14 décembre au 29 mars 2009
circule tous les jours du 20 dec 2008 au 04 janvier 2009 et du 07 février au 08 mars 2009

(3) Dessert le LEP CAMEL du lundi au vendredi en période scolaire

Annexe 3 Temps de correspondances en gare de Boussens en Juin 2009

Figure 35 Fiche horaire Saint-Girons - Toulouse en Septembre 2008

Dans le sens de Saint-Girons - Toulouse

Jours de fonctionnements	Offre du Lundi au Vendredi											D et JF	
	D											D	D
Type de service													
Horaire du car en gare de Boussens	06:35	07:00	07:45	08:35	10:45	13:15	17:30	18:45				10:45	17:30
Train en provenance de Toulouse Heure de passage du TER en gare de Boussens	07:10	08:24	08:24	09:43	12:58	14:37	17:56	19:02	14:38				17:56
Train en provenance de Tarbes Heure de passage du TER en gare de Boussens	06:44	07:06	07:51	09:07	11:49	15:44	17:48	18:59	11:49				18:59

Dans le sens de Toulouse-Saint-Girons

Jours de fonctionnements	Offre du Lundi au Vendredi											D et JF	
	D											D	D
Type de service													
Horaire du car en gare de Boussens	07:15	08:40	11:30	18:00	18:55	19:05	19:55	18:40	21:05				
Train en provenance de Toulouse Heure de passage du TER en gare de Boussens	07:07	08:30	09:44	17:37	17:56	18:35	17:56	17:56	20:29				
Train en provenance de Tarbes Heure de passage du TER en gare de Boussens	07:06	07:50	09:03	17:48	17:48	17:48	17:48	15:43	15:43				

- Correspondance à plus d'une heure
- Correspondance entre 30 min. et 1 heure
- Correspondance assurée à moins de 30 min.

Annexe 4 Le questionnaire

Figure 36 Questionnaire



ENQUÊTE TOULOUSE - BOUSSENS - SAINT GIRONS

Madame, Mademoiselle, Monsieur,
 Nous vous souhaitons la bienvenue à bord de ce car. En septembre 2008, les horaires et les fréquences ont été modifiés sur ce trajet. Afin de mieux comprendre vos habitudes de déplacement, la Région Midi-Pyrénées réalise aujourd'hui une enquête de satisfaction.

Merci de nous consacrer quelques instants : votre participation à cette enquête permettra de mieux répondre à vos besoins.

VOTRE VOYAGE

Q01. A quel arrêt êtes-vous monté(e) pour emprunter ce car ? (cocher /l'arrêt correspondant)

Toulouse Gare routière	1	Toulouse St Michel	2	Toulouse Croix de Pierre	3	Toulouse Langlade	4	Portet sur Garonne RN20	5	Portet sur Garonne RN20	6	Muret Mermoz	7	Muret (Niel)	8	Muret (Debat-Ponsan)	9	Noë	10	St Elix le Château D17	11	Cazères sur Garonne SNCF	12	Martres Tolosane SNCF	13	St Giron's-gare LEP-Berges	14	Boussens des capots	15	Roquefort sur Ycheil-LEP-Camel
------------------------	---	--------------------	---	--------------------------	---	-------------------	---	-------------------------	---	-------------------------	---	--------------	---	--------------	---	----------------------	---	-----	----	------------------------	----	--------------------------	----	-----------------------	----	----------------------------	----	---------------------	----	--------------------------------

Q02. Par quel(s) mode(s) de transport êtes-vous arrivé(e) à cet arrêt ?

01 A pied	04 Voiture (conducteur)	07 Train	10 Autre, précisez : _____
02 Vélo	05 Voiture (passager)	08 Métro	
03 Moto / Scooter	06 Bus, Car	09 Taxi	

Q03. A quel arrêt allez-vous descendre de ce car ?

Toulouse Gare routière	1	Toulouse St Michel	2	Toulouse Croix de Pierre	3	Toulouse Langlade	4	Portet sur Garonne RN20	5	Portet sur Garonne RN20	6	Muret Mermoz	7	Muret (Niel)	8	Muret (Debat-Ponsan)	9	Noë	10	St Elix le Château D17	11	Cazères sur Garonne SNCF	12	Martres Tolosane SNCF	13	St Giron's-gare LEP-Berges	14	Boussens des capots	15	Roquefort sur Ycheil-LEP-Camel
------------------------	---	--------------------	---	--------------------------	---	-------------------	---	-------------------------	---	-------------------------	---	--------------	---	--------------	---	----------------------	---	-----	----	------------------------	----	--------------------------	----	-----------------------	----	----------------------------	----	---------------------	----	--------------------------------

Q04. Quel(s) mode(s) de transport utiliserez-vous, à votre descente du car, pour arriver à votre lieu de destination ?

01 A pied	04 Voiture (conducteur)	07 Train	10 Autre, précisez : _____
02 Vélo	05 Voiture (passager)	08 Métro	
03 Moto / Scooter	06 Bus, Car	09 Taxi	

Q05. Pouvez-vous qualifier votre lieu... ..de départ : ...d'arrivée :

01 Domicile	01 Domicile
02 Lieu de travail	02 Lieu de travail
03 Rendez-vous professionnel	03 Rendez-vous professionnel
04 Scolarité (école, collège, lycée)	04 Scolarité (école, collège, lycée)
05 Études (Université, ...)	05 Études (Université, ...)
06 Loisir, tourisme, vacances, famille/proche	06 Loisir, tourisme, vacances, famille/proche
07 Démarches administratives,	07 Démarches administratives,
08 Autre, précisez : _____	08 Autre, précisez : _____

Q06. Combien de fois vous arrive-t-il de faire le même trajet qu'aujourd'hui (même arrêt d'origine et même arrêt de destination) ?

01 Tous les jours ou presque	04 1 à 3 fois par mois
02 2 à 3 fois par semaine	05 Moins d'une fois par mois
03 1 fois par semaine	06 Rarement

Q07. Vous réalisez ce trajet... ..

01 La semaine (du lundi au vendredi)	02 Le week-end	03 Les deux
--------------------------------------	----------------	-------------

Q08. Quel type de tarif utilisez-vous pour ce car, aujourd'hui ?

01 Plein tarif	08 Carte famille nombreuse
02 Carnet Car 6 voyages	09 Carte commerciale (enfant +, 12-25, senior, escapade)
03 Abonnement travail (MPA)	10 Découverte (12-25, Senior, Enfant+)
04 Midi-Pyrénées Emploi	11 Militaire
05 Midi-Pyrénées Loisirs	12 Carnet TER « 10 trajets »
06 Abonnement Scolaire	13 Personnel SNCF ou ayant droit
07 Abonnement Etudiant	14 Autre, précisez : _____

Q09. Le plus souvent, avez-vous des bagages en soute ?

01 Oui	02 Non
--------	--------

VOTRE OPINION

Q10. Globalement, concernant vos déplacements sur la ligne Toulouse - Bouspens - St Girons, pouvez-vous m'indiquer votre satisfaction sur une échelle de 0 à 10 ? _____ / 10

10 = Très satisfait, 0 = Pas du tout satisfait, les autres notes permettent de nuancer votre jugement

Q11. Pouvez-vous nous indiquer votre satisfaction sur chacun des critères suivants... ?
10 = Très satisfait, 0 = Pas du tout satisfait, les autres notes permettent de nuancer votre jugement

Le prix	_____ / 10	Le nombre de cars dans la journée	_____ / 10
Le confort à bord	_____ / 10	La rapidité des cars	_____ / 10
Les horaires	_____ / 10	Les correspondances avec le train	_____ / 10
La ponctualité	_____ / 10		

Q12. En septembre 2008, les horaires des cars ont été modifiés. Utilisez-vous le car avant cette date ?

01 Oui → **Allez en Q13** 02 Non → **Allez directement en Q14**

Q13. Selon vous, par rapport à avant, cette nouvelle offre de car est-elle ?

01 Beaucoup plus satisfaisante	02 Un peu plus satisfaisante	03 Aussi satisfaisante	04 Moins satisfaisante
--------------------------------	------------------------------	------------------------	------------------------

Q14. Vous faites ce trajet en car parce que c'est le moyen de transport... ?

01 le plus pratique	03 le moins cher	05 Je n'ai pas le choix
02 le plus sûr	04 le plus rapide	

Q15. Envisagez-vous de continuer à réaliser ce même trajet en car dans un avenir plus ou moins lointain ?

01 Oui 02 Non

Q16. Pour chacune des propositions suivantes, pouvez nous dire si vous la trouvez intéressante pour vous :

	Intéressant	Pas intéressant
1 - Augmenter le nombre de cars entre Bouspens et St Girons		
2 - Mettre en place des cars directs avec seulement 3 arrêts principaux : Toulouse, Bouspens et St Girons		
3 - Emprunter l'autoroute entre Toulouse et Bouspens		
4 - Un billet de transport unique pour l'ensemble des modes de transports (bus, car, train)		
5 - Réaliser la partie du trajet Toulouse - Bouspens en train		

Q17. Pour les trajets Toulouse - Bouspens - St Girons, seriez-vous intéressé(e) pour réaliser la portion Toulouse - Bouspens en train puis la portion Bouspens - St Girons en car ?

01 Oui → **Allez directement en Q19** 02 Non → **Allez en Q18**

Q18. Pour quelles raisons n'êtes-vous pas intéressé(e) ?

01 J'ai souvent des bagages	04 Mon arrêt n'est pas / est mal desservi par le train
02 Je me déplace difficilement	05 Le car est plus confortable / il y a moins de monde
03 Je préfère le car	06 je n'ai pas envie d'attendre à Bouspens
07 Autre, précisez :	

Q19. Selon vous, réaliser la partie du trajet Toulouse - Bouspens en train serait un gain de temps ?

01 Oui 02 Non

POUR MIEUX VOUS CONNAITRE

Q20. Vous êtes ?

01 Un homme 02 Une femme

Q21. Quel âge avez-vous ? _____ ans

Q22. Quelle est votre catégorie socioprofessionnelle ?

01 Artisans, Commerçant, Chef d'entreprise	08 Retraité
02 Profession libérale, Cadre	09 Sans profession
03 Profession intermédiaire	10 Chômeur
04 Enseignant	11 Militaire
05 Commercial	12 Etudiant, scolaire
06 Employé	13 Agent SNCF
07 Ouvrier	14 Autre, précisez : _____

Q23. Avez-vous des remarques ou des suggestions à nous formuler ?

.....

.....

.....

.....

.....

Merci de bien vouloir remettre ce questionnaire aux enquêteurs ou le laisser sur votre siège. La Région Midi-Pyrénées vous remercie et vous souhaite un agréable voyage.

Ne rien inscrire. Partie à remplir par l'enquêteur :
N° enquêteur : _____ N° car _____
JOUR _____

Annexe 5 Coupures de Presse Locale

Figure 37 Article de presse

TER Boussens/St-Girons

En accord avec ses collègues Rolande Sassano et Emile Franco, Marc Carballido, vice-président du conseiller régional, apporte des précisions aux usagers

En réponse aux inquiétudes des usagers de la ligne TER Saint-Girons-Boussens-Toulouse, la Région s'engage à apporter une solution modulée et responsable en fonction de la réalité, parce que les élus sont attentifs aux besoins des différentes catégories d'usagers mais aussi comptables des deniers publics.

Toutes les catégories d'usagers concernées par l'ancienne grille horaire doivent avoir une réponse de qualité équivalente. Cependant, chacun comprendra, parce qu'il est citoyen et contribuable, qu'il serait déraisonnable du point de vue de l'environnement comme du point de vue économique, de maintenir des moyens surdimensionnés par rapport aux besoins réels des usagers avec des navettes qui circulent à vide.

Ainsi, la grille horaire proposée à la rentrée sera adaptée pour permettre tout type de déplacement (travail, scolaire, loisir, ...) avec, par exemple, un premier départ de Saint-Girons qui garantira une arrivée à 8 h à Toulouse par la correspondance TER à Boussens.

Si malgré les ajustements successifs, des situations ponctuelles restaient encore sans réponse, la Région envisagera des solutions particulières avec le service de transport à la demande du Pays Couserans.

La Région porte depuis de nombreuses années une politique ambitieuse de développement des transports collectifs sous toutes ses formes. J'attends de vérifier que l'engouement qui semble se manifester aujourd'hui pour cette ligne au travers de pétitions se traduira par une augmentation du nombre de voyageurs. Si tel était le cas, la Région saura adapter le service en conséquence. ■

Source : La Gazette du Couserans, *TER Boussens/St-Girons*, 08 Août 2008

Figure 38 Article de presse

Transports. La nouvelle grille horaire de la ligne Saint-Girons-Boussens irrite Roger Ronfort, dirigeant de la boutique SNCF.

«On va vers la mort des vallées du Couserans»

Roger Ronfort, dirigeant de la boutique SNCF de Saint-Girons est visiblement très en colère contre les pouvoirs publics suite à la suppression de plusieurs bus, substitués du rail, sur la ligne Saint-Girons-Boussens. «Après les trains en 1990, puis la gare SNCF, voici maintenant qu'on nous supprime également des autocars, explique Roger, pour le moins affecté. Vous n'avez qu'à constater vous-même, les autobus suivants, au départ de Saint-Girons, ne fonctionneront plus et ce, dès ce lundi: 9h03; 11h38; 12h50; 14h34; 21 heures et pour le retour de Boussens:

«Après les trains en 1990, puis la gare SNCF, voici maintenant qu'on nous supprime également des autocars», explique Roger Ronfort

10h45; 13h10; 14h45; 15h50; 20h22; 22h04. En somme, sur 13 aller-retour en semaine, il n'en reste plus que 7»

Il évoque aussi le cas des dimanches et jours de fête: «Six aller-retour étaient programmés et il n'en restera dorénavant plus que deux. Et comme si cela ne suffisait pas, la station de Guzet ne sera, elle aussi, plus desservie ces jours-là. L'ensemble de nos clients qui se rendent sur leur lieu de travail ou au lycée sont complètement désorientés et tout aussi mécontents que moi. J'ai l'impression qu'à moyen terme, l'avenir s'assombrit pour notre boutique; navrant lorsqu'on que 69.000 passagers sont transportés, par an, sur la ligne Saint-Girons-Boussens. On va tout droit



Roger Ronfort devant le bus de 9h03, l'un des cars supprimés, dès le 1er septembre. Photo N.M.H.

vers la mort des vallées et du Couserans car, ne l'oublions pas, les correspondances entre Saint-

Lary, Sentein, Massat et Aulus-Bains pour Toulouse, ne seront plus assurées, elles aussi.

Concernant nos élus, aucun d'entre eux n'est encore venu à notre rencontre.

Liaison autocar : la grille horaire de la rentrée

La nouvelle grille horaire de la ligne Saint-Girons-Boussens-Toulouse qui entre en vigueur aujourd'hui est la suivante : quatre départs de Saint-Girons, chaque matin : deux jusqu'à Boussens : 6h30-7h08 et 7h30-8h08.

Deux jusqu'à Toulouse : 6heures, 8heures et 7heures-9heures.

Dans le sens des retours, sont ajoutés à la grille initialement prévue : deux trajets Boussens-Saint-Girons : 18heures-18h45 et 19h05-19h50.

Un trajet Toulouse-Saint-Girons : 18h20-20h40.

La région Midi-Pyrénées explique : «L'évaluation des services et de la fréquentation s'effectuera en con-

tinu, afin que des adaptations puissent être apportées. Si de nouvelles demandes apparaissent de la part des usagers, la Région pourrait envisager soit l'affrètement d'un bus supplémentaire, dans le cas où le nombre d'usagers serait suffisant et avéré, soit proposer d'autres solutions comme le transport à la demande.

Par cet aménagement de grille horaire, la Région Midi-Pyrénées souhaite adapter l'offre de transports à la demande et aux besoins des usagers du Couserans. La nouvelle grille horaire est actuellement disponible à la boutique SNCF du centre-ville. Pour plus de précisions, contacter le 04 61 66 61 12

Source : La dépêche du Midi, « On va vers la mort des vallées du Couserans », Septembre 2008.

Figure 39 Article de presse

Grille horaire du TER

Concernant la nouvelle grille horaire de la ligne Saint-Girons-Boussens, l'union locale CGT communique :

La décision du conseil régional de supprimer plus de la moitié des allers-retours desservant le Couserans à partir de Boussens, diminuant ainsi l'offre de transport public vers l'agglomération toulousaine et les grandes lignes ferroviaires, est un mauvais coup porté à l'aménagement du territoire et au développement durable.

Il est particulièrement scandaleux qu'une telle décision soit décidée sans consultation des usagers et de leurs représentants, dont les syndicats, sans débat avec les assemblées élus ; c'est une décision essentiellement bureaucratique, purement gestionnaire, excluant toute référence au service public, à l'aménagement du territoire et au développement durable.

De nombreux salariés et étudiants vont faire les frais de cette décision qui de plus diminue l'attractivité du Couserans. On était en droit d'attendre une autre décision du conseil régional Midi-Pyrénées, notamment dans une réflexion de la mise en place de navettes sur Boussens avec un cadencement performant pour la desserte du Couserans.

L'union locale CGT du Couserans est disponible, par l'intermédiaire de son comité régional, pour participer à toutes réflexions allant dans le sens de l'amélioration de la desserte du Couserans par des transports publics performants.

Source : La dépêche du Midi, *Grille horaire du TER*, Octobre 2008

Figure 40 Article de presse

Bus. À la réunion sur les transports, les usagers en colère ont fait part à la région d'une longue liste de doléances.

« Saint-Girons rayé de la carte »

Mardi, à la mairie de Saint-Girons, Marc Carballido, vice-président du conseil régional, est venu presque incognito à la réunion organisée par l'association Vivre en bas Salat sur les transports publics en Couserans. Avant de prendre la parole, il a entendu une longue, une très longue liste de doléances de la part d'une centaine d'usagers en colère sur les difficultés qu'ils rencontrent depuis le 1er septembre pour circuler dans le Couserans : réduction de la fréquence des cars Saint-Girons-Boussens-Saint-Girons, les nombreuses incohérences dans les horaires, le manque de correspondances et la sous-utilisation du rail au profit de la route (puisque les lignes de bus vers Toulouse, quoique plus longues, ont été privilégiées par rapport aux correspondances avec le train à Boussens). François Cal-

vet, président de l'association, a même fait remarquer que le retrait de la SNCF, qui gère ces lignes de bus avant qu'elles ne soient prises en charge par la région, a eu pour conséquence la suppression de Saint-Girons sur le site de réservation voyage.sncf.com : « Saint-Girons rayé de la carte, avec toutes les conséquences que cela peut avoir sur le tourisme ! » Marc Carballido s'est dit « réjoui de la création de ce collectif », avec qui il « souhaite, en relation permanente, travailler à l'amélioration des transports ». Alors que beaucoup veulent revenir en partie à la situation d'avant le 1er septembre, qui donnait une relative satisfaction, le vice-président de la région, aussi « comptable des deniers publics », a rappelé que certains problèmes particuliers pouvaient en partie être réglés par le service à la demande. Il a apporté également

certaines changements d'horaires, qui n'ont cependant pas convaincu les usagers ni certains chauffeurs de bus présents dans la salle et qui sont confrontés quotidiennement aux exaspérations de leurs passagers. Il a aussi signalé qu'il se réunira prochainement sur ce dossier avec la sous-préfète. Un usager a répondu que « ce n'est pas avec la sous-préfète qu'il faut faire des réunions mais avec les usagers et les chauffeurs de bus ! » Finalement, il s'est engagé à revenir rapidement sur ce dossier et a chargé la conseillère régionale Rolande Sassano de s'en occuper. Vivre en bas Salat demande qu'une étude approfondie soit mise en œuvre par les services compétents, en concertation étroite avec les usagers, et veillera à ce que des modifications soient apportées aux horaires, qui correspondent aux besoins réels des Couserannais.

Source : La dépêche du Midi, *Saint-Girons rayé de la Carte*, Novembre 2008

Figure 41 Article de presse

Transports. Les membres de l'association Vivre en bas Salat ont manifesté, place des Capots, contre la fermeture de l'agence.

Le rideau est tombé sur l'agence CAP-Véolia

La fermeture de l'agence CAP-Véolia, située au centre-ville de Saint-Girons, est un nouveau coup dur porté à l'attractivité des transports publics en Couserans.

«Le maintien des services publics de transport est essentiel à la bonne vie des Couserannais et des Couserannaises», s'accordent à dire les membres de l'association Vivre en bas Salat, qui ont appris que le bureau des cars serait transféré d'ici peu sur le site de Sentaraille...

Une aberration selon eux, compte tenu la situation.

MOT D'ORDRE: ORGANISATION

«Pour l'organisation et la structuration des transports publics en Couserans, dévolue à divers partenaires (pays, conseil général, conseil régional), explique F. Calvet, président de l'association Vivre en bas Salat, des objectifs sont désormais nécessaires et indispensables: entre autres, réduire le recours à l'automobile; limiter les consommations énergétiques et la production de gaz à effet de serre; favoriser la qualité de vie; maîtriser l'impact des aménagements; améliorer la facilité d'accès aux services. Pour

tout cela, poursuit le président, nous souhaitons que le pays Couserannais soit le porteur d'une politique territoriale de transport en commun. Les élus ont reconnu honnêtement un dysfonctionnement et ont répondu favorablement à une meilleure coordination. Par ailleurs, la réorganisation des horaires de la ligne Saint-Girons, BousSENS, Toulouse, le maintien de l'agence SNCF (peut-être en sursis) et la création d'une gare routière font assurément partie des projets les plus prometteurs.» Pour obtenir plus de précisions, contacter M. Calvet au 05.61.96.64.32 ou M. Paumier au 05.61.04.61.80.

Source : La dépêche du Midi, *Le rideau est tombé sur l'agence CAP-Véolia*, Juin 2009.

Figure 42 Article de presse

EN BREF EN VILLE

Transports régionaux : la parole est aux usagers

La liaison routière Toulouse, BousSENS, Saint-Girons (Guzet) fait l'objet d'une nouvelle exploitation depuis le 1er septembre 2008. En effet, sur l'axe Toulouse-Saint-Girons, trois lignes coexistaient. La région Midi-Pyrénées a donc souhaité supprimer les doublons et moderniser les services. Une nouvelle offre, en une seule ligne, a été mise en place. Suite à la demande des usagers, de nombreuses adaptations horaires ainsi que des services ont été ajoutés à la desserte initialement proposée.

Après dix mois d'exploitation, le bureau d'étude EGIS Mobilité est chargé par le conseil régional de diligenter une étude pour, le cas échéant, améliorer encore l'offre de transports régionaux pour répondre aux besoins réels du Couserans.

Il s'agira en particulier d'assurer des correspondances adaptées avec le futur service TER, dont les dessertes seront elles aussi améliorées.

Les élus et usagers sont consultés. A cette fin, une permanence se tiendra aujourd'hui et demain, de 10 heures à 19 heures, à la mairie de Saint-Girons pour recueillir les avis sur cette desserte.

Source : La dépêche du Midi, *Transports Régionaux : la parole aux usagers*, 7 Juillet 2009