



Plan de mobilité *Communauté d'Agglomération Gaillac Graulhet*

Plan d'actions



Métadonnées

Titre	Plan de mobilité Communauté d'Agglomération Gaillac Graulhet
Sous-titre	Plan d'actions
Nature	
Commanditaire	Communauté d'Agglomération Gaillac Graulhet 43446 Técou BP 80133 81604 Gaillac Cedex
Références client	Isabelle DUPONT
Réalisé par	Cerema Sud-Ouest DALETT / TAD
Affaire suivie par	Julien PHILIPOT julien.philipot@cerema.fr – 05 62 25 93 60
Références Cerema	Affaire n° C17ST0108

Issue de la fusion de 3 communautés de communes en janvier 2017 et du Pôle d'équilibre territorial et rural Vignoble Gaillacois Bastides et Val Dadou, la Communauté d'agglomération de Gaillac Graulhet souhaite déterminer sa stratégie mobilité sur les années à venir pour exercer pleinement sa compétence mobilité. Une approche globale a été lancée dès 2017 pour aboutir à un plan de mobilité, démarche intégrée incluant tous les modes de déplacements et aussi d'autres leviers (stationnement, urbanisme, etc.). Ce document présente les 3 objectifs décidés, décomposés en actions apportant des solutions concrètes pour le territoire, présentées avec des fiches synthétiques et justifiées de manière détaillée (échancier, clés de réussite, partenaires concernés, indicateurs, etc.) et couvrant la période 2018-2023.

Mots clés **Mots clés selon les thésaurus [URBAMET](#) et/ou [ECOPLANETE](#)**
Développement Durable, Mobilité, Ecologie, Risques Naturels, Risques Technologiques, Infrastructures, Transports, Sécurité Routière, Energie, Climat

Tarn, Gaillac, Graulhet, Occitanie

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

Référence documentaire

N° ISRN

CEREMA-DTERSO-2019-83-FR

Conditions de diffusion

Notice (auteurs, titre, résumé, etc.)

diffusable

non diffusable

Rapport d'étude

libre (document téléchargeable librement)

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

confidentiel (document non diffusable)

Historique versions

Version(s)	Date	Commentaire
2.0	Décembre 2019	Prise en compte des modifications internes et du MOA sur le doc transmis le 19/04/19 et changement date LOM en synthèse
1,1	19/04/19	Prise en compte des modifications internes et du MOA sur le doc transmis le 25/01/2019
1.0	2501/19	Transmis au maître d'ouvrage le 25/01/19

Validation du document

Rédacteur(s)

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

Plan de mobilité Gaillac Graulhet Agglomération 2018-2023 - Plan d'actions

Synthèse.....	1
1 - Proposer des déplacements alternatifs sécurisés, confortables et compétitifs.....	5
1.1 - Développer les infrastructures piétonnes et cyclables sécurisées et confortables.....	6
1.2 - Communiquer sur les offres alternatives à disposition sur le territoire.....	13
1.3 - Optimiser les réseaux de transports collectifs existants.....	18
2 - Renforcer le lien social grâce à la mobilité.....	28
2.1 - Proposer une plateforme communautaire et sociale de covoiturage.....	29
2.2 - Proposer des services itinérants aux habitants.....	39
3 - Confirmer la culture de la mobilité durable sur le territoire.....	41
3.1 - Intégrer la dimension mobilité dans les documents d'urbanisme.....	43
3.2 - S'organiser en interne pour faire vivre le plan de mobilité.....	47
3.3 - Sensibiliser et accompagner les scolaires à l'usage des modes actifs.....	58
3.4 - Accompagner la réalisation de PDE à Infaco, Inéopôle et siège de la Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet.....	63
Annexe 1 : Proposition de tableau de suivi et précisions.....	66
Annexe 2 : Fiches actions.....	67

Synthèse

Issue de la fusion de 3 communautés de communes et du Pôle d'équilibre territorial et rural Vignoble Gaillacois Bastides et Val Dadou en janvier 2017, la Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet a souhaité déterminer sa stratégie mobilité sur les années à venir pour exercer pleinement sa compétence mobilité et proposer à ses habitants et ses visiteurs (touristes, professionnels) des solutions de mobilités.

La mise en œuvre d'actions mobilité apparaît comme une nécessité : si les tendances d'attractivité du territoire se confirment, toute augmentation de population de 3000 habitants à l'horizon 2025 entraînerait un flux de déplacements supplémentaires de 12 à 15 000 déplacements quotidiens qu'il faudra absorber, au risque notamment d'une perte de qualité de vie (congestion routière, report de la circulation sur des voies secondaires, etc.).

Le plan d'actions que propose ce document fixe 3 grandes orientations stratégiques et opérationnelles durant ces prochaines années, couvrant la période 2018-2023 :

- 1 - Proposer des déplacements alternatifs sécurisés, confortables et compétitifs*
- 2 – Créer du lien social grâce à la mobilité-voirie-déplacements*
- 3 – Conforter la culture de la mobilité durable sur le territoire*

Ces objectifs ont été identifiés suite au partage du diagnostic, des réunions réalisées par secteur géographique avec les élus et techniciens (février à avril 2018), ainsi que des ateliers coopératifs de concertation avec la société civile (mai à septembre 2018). Chaque objectif est décomposé en actions apportant des solutions concrètes pour le territoire, présentées avec des fiches synthétiques et justifiées de manière détaillée (échancier, clés de réussite, partenaires concernés, indicateurs, etc.)

Souvent, la première étape de la réflexion d'un plan de mobilité se centre sur une volonté de renforcer ou de développer une ou plusieurs lignes de transports en commun. Ce qui peut effectivement correspondre aux besoins, la réussite de certains réseaux de transports collectifs de petite taille (1 ou 2 lignes) l'atteste. Mais investir les transports collectifs ne s'avère pas suffisant, même quand la structure porteuse dispose de moyens et de compétences adéquats. Car proposer un réseau de transport collectif qui se montre compétitif à la voiture sur l'ensemble du

territoire est impossible.

Le développement du covoiturage, la priorité

D'autres leviers d'actions que les transports collectifs, moins coûteux financièrement, appellent à être mobilisés. La voiture particulière, qui reste et restera au cœur des mobilités pour de nombreuses années encore, peut être partagée (covoiturage, système d'auto-stop renouvelé, etc.). Le covoiturage présente outre cette disponibilité, d'envisager un report modal d'ampleur pour des coûts publics sans commune mesure avec le déploiement à grande échelle d'un réseau de transport collectif compétitif. L'organisation d'un système de taxis solidaires sera également recherchée (action 2.1). Attention, la réalisation d'une aire de covoiturage ne signifie pas forcément le développement des pratiques de covoiturage, particulièrement les aires réalisées en dehors d'un tissu urbain, qui représente un frein relatif à la sécurité du véhicule et des occupants. Le critère foncier ne doit pas être le seul pris en compte pour la réalisation d'aires de covoiturage et doit être combiné avec les politiques de redynamisation de bourgs.

Des actions de communication et d'accompagnement

Proposer de telles offres de covoiturage ne suffit pas. Il est nécessaire d'informer les individus, et de les accompagner dans leur changement de comportement mobilité. Ainsi, l'animation d'un système de covoiturage type Rezo Pouce est une action phare du 2^e objectif du plan de mobilité. D'ailleurs, la mobilisation d'outils que propose le management de la mobilité, comme les centrales de mobilité ou les plans de mobilité employeur (ex-plans de déplacements d'établissement) vient compléter les actions prioritaires (actions 1.2 et 3.4). Ils agissent sur la demande de transport en favorisant l'information et la communication des offres alternatives à la voiture individuelle et en accompagnant les individus dans leur changement de comportement. C'est l'objectif des actions de communication et de plans de mobilité d'entreprises (Infaco, Ineopôle), entreprises disposant de flux importants de salariés ou de visiteurs. Par souci d'exemplarité, la communauté d'agglomération a décidé, elle aussi, d'établir un plan de mobilité. Ces plans seront à coup sûr sources d'une grande richesse en matière des connaissances pour réduire les freins aux changements de comportement de mobilité.

Proposer une alternative pour les déplacements courts

Les modes actifs (vélo et marche), en perte de vitesse depuis plusieurs années sur ces territoires, restent des modes de déplacements pertinents pour des courts trajets qui sont encore nombreux (on considère que les déplacements d'une longueur inférieure à 5 km représentant près de la moitié des déplacements). Les actions à court et moyen terme privilégieront la réalisation d'infrastructures confortables et sécurisées (action 1.1) pour permettre, dans un deuxième temps, la proposition de services (location par exemple).

Articuler urbanisme et mobilité

Enfin, les politiques de développement urbain et de planification peuvent être mobilisées pour travailler sur le moyen et le long terme pour compléter la politique de l'agglomération (action 3.1).

Une organisation à conforter

Comme on le voit, les leviers d'action sont multiples, et les marges de manœuvre des politiques publiques existent. Et même si la collectivité publique n'est pas directement compétente pour certaines actions (réseau interurbain par exemple), elle peut faciliter le développement de ces services (lorsqu'ils répondent à un intérêt général), en les faisant connaître ou en assurant la continuité de chaînes de déplacements. La collectivité devra poursuivre la construction d'une gouvernance solide, aussi bien en interne qu'avec ses partenaires externes et la société civile, pour être en mesure de mettre en œuvre et suivre les actions du plan de mobilité, les réorienter si besoin est, et de déposer des dossiers dans le cadre d'appels à projets qui représentent de plus en plus une source prioritaire de financement.

Ce plan de mobilité se veut dynamique : une marge de manœuvre importante est laissée aux élus et aux structures porteuses de ce plan (action 3.2). Sa mise en œuvre dépendra également des moyens humains et budgétaires, encore difficiles à évaluer, à fortiori sur plusieurs années, pour une autorité organisatrice de la mobilité naissante et connaissant une montée en ressources (versement mobilité particulièrement). De plus, les années 2019 et 2020 verront des événements présentant des impacts sur ce plan de mobilité : l'approbation du SRADDET et la définition d'actions mobilité portées par la Région Occitanie d'une part, la

publication de la loi d'orientation sur les mobilités attendue en décembre 2019, et la démarche « France mobilité - French mobility » lancée dès 2018 par le Gouvernement. Celle-ci propose déjà des appels à projet et une plateforme Internet (<https://www.francemobilites.fr/>) visant à proposer de nombreux retours d'expériences de mobilité réalisées dans des territoires ruraux et périurbains et de faciliter les échanges entre les différents porteurs de projets mobilité, sera bientôt disponible.

Plus largement, ces réflexions et différentes actions faciliteront la Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet à adopter le nouveau positionnement d'une autorité organisatrice de la mobilité. Celle-ci doit désormais prendre en compte l'arrivée de nouvelles offres de mobilités (privées, associatives, économie sociale et solidaire, etc.), ou contributions d'usagers utilisant en temps réel des outils collaboratifs, et assurer une coordination entre ces acteurs multiples. Cette transformation est due particulièrement à une plus grande disponibilité de l'information transport en raison du développement de l'accès à l'ensemble des données de mobilité des opérateurs (open data), ou encore de la connexion et de la géolocalisation des véhicules. Ce rôle sera vraisemblablement approfondi dans la future loi d'orientation sur les mobilités, actuellement en cours de discussion dans les chambres parlementaires et dont la publication est attendue pour septembre 2019, qu'il conviendra d'analyser avec attention.

Enfin, faire évoluer les mentalités et les habitudes de comportements est long, particulièrement dans le domaine de la mobilité. Pour une structure ou un individu pilotant ou participant à ce plan de mobilité, ceci implique de ne pas se montrer trop exigeant, et de faire preuve de persévérance et de patience. Se concentrer sur l'initialisation de la démarche et sur les premiers résultats positifs est une clé de réussite essentielle afin de garantir la pérennité du projet.

1 - Proposer des déplacements alternatifs sécurisés, confortables et compétitifs

La mobilisation et la combinaison des différents leviers d'action mobilité restent complexes, car il ne s'agit pas « seulement » de proposer une offre alternative à la voiture solo, mais une offre « de qualité », compétitive, en termes de temps de parcours et de confort, pour qu'elle parvienne à séduire et à impacter durablement les habitudes de déplacement des habitants.

L'enjeu de sécurité et de qualité de cadre de vie se retrouvent fortement dans la promotion de cheminements piétons et cyclables. Assurer le confort et la sécurité des déplacements doit être une priorité pour des trajets de courtes distances (moins de 5 km), trajets qui représentent près de la moitié des déplacements dans les territoires peu denses. Concrètement, cela se traduit par le développement d'infrastructures piétonnes et cyclables, ainsi qu'un schéma directeur modes actifs, véritable feuille de route pour la communauté d'agglomération. La nécessaire réalisation d'aménagements efficaces passe par un espace d'échanges et de formation, favorisant la diffusion des retours d'expériences et la résolution collective de problématiques mobilité entre techniciens du territoire (action 1.1).

Une priorité sera portée sur l'information et la communication de l'ensemble des offres alternatives pour que le citoyen (résident, touriste ou professionnel), puisse connaître, de manière simple, les moyens à sa disposition pour accéder à sa destination par plusieurs modes de déplacements (action 1.2).

Enfin, des améliorations concernant les réseaux de transport existants semblent nécessaires, comme des liaisons cadencées avec une tarification homogène en matière entre les principales polarités du territoire de Gaillac Graulhet Agglomération et les agglomérations voisines (action 1.3).

1.1 - Développer les infrastructures piétonnes et cyclables sécurisées et confortables

OBJECTIFS
<p>Axe 1 : Rendre les modes actifs (vélo et marche) attractifs</p> <p>1 Identifier les territoires privilégiés pour les modes actifs 2 Créer des cheminements actifs interurbains 3 Développer des infrastructures urbaines partagées et sécurisées (zone 30 et zones de rencontre)</p> <p>Axe 2 : Élaborer un schéma directeur cyclable global à l'échelle du territoire de la CA</p> <p>L'accessibilité des seniors et des personnes à mobilité réduite est également à intégrer dans la conception des aménagements</p>

PROGRAMME	COÛT
<p>2019</p> <p>Organisation d'une première rencontre entre techniciens du territoire. Capitalisation des retours d'expérience des communes ayant élaboré un réseau d'infrastructures modes actifs (Graulhet, Gaillac, Rabastens...) Ebauche de réflexion sur la réalisation d'un schéma d'infrastructures modes actifs (financement demandé dans l'appel à projet ADEME Vélo et territoires fin 2018). Rappel des règles de l'art des aménagements modes actifs. Diffusion d'éléments relatifs au réseau d'infrastructures modes actifs, à destination des élus et techniciens pour regrouper l'information pratique sur le thème (démarches, règlements, orientations, aménagements, services...)</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi...) et du service technique intercommunal Formation (2 jours)</p>
<p>2020</p> <p>Lancement, à l'échelle de l'intercommunalité, d'un schéma directeur d'infrastructures modes actifs visant à : Définir les itinéraires piétonniers et cyclables à aménager à l'échelle des polarités locales, et reliant les différents équipements structurants (gares, zones d'activités, commerces, services publics...) en travaillant particulièrement sur les continuités avec les aménagements existants et l'amélioration de la sécurité de ces déplacements</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi...) et du service technique intercommunal Prestation bureau d'études Coût des aménagements</p>
<p>2021</p> <p>Finalisation du schéma directeur intercommunal des infrastructures modes actifs (agrégation des schémas locaux et compléments pour un schéma cohérent à l'échelle de l'agglomération) Lancement des premières actions (aménagements, services...) Réflexion sur la mise en place de services (location par exemple)</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi...) et du service technique intercommunal Prestation bureau d'études</p>
<p>Au-delà</p> <p>Organiser les services nécessaires au développement de ces infrastructures (stationnement vélo sécurisé, bornes d'entretien/réparation...) Réaliser les aménagements modes actifs décidés Réflexion sur la mise en place de services (location par exemple)</p>	<p>Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues</p>
PILOTE(S) DE L'ACTION ET PARTENAIRES	FINANCEMENT
<p>Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet Communes</p> <p>Département du Tarn (partenaire) Structures locales : associations modes actifs (conseil) Office de tourisme</p>	<p>Communautés de communes Communes Département du Tarn Conseil Régional Occitanie Ademe État</p>

INDICATEUR(S) DE SUIVI
<p>Linéaire de pistes cyclables Fréquentation : comptage vélos sur les axes structurants/ piétons accidentologie cyclistes</p>



Axe 1 : Rendre les modes actifs (vélo et marche) attractifs

Le développement de l'espace piétonnier, un maillage fin de cheminements confortables et de qualité, la modération des vitesses et les aménagements de sécurité, la signalisation de repérage et de guidage, le rabattement vers les transports collectifs... sont des actions en faveur d'une politique d'aménagement et de gestion favorable aux piétons. Ces actions ont en toile de fond pour objectif de développer les infrastructures de déplacements des modes actifs afin de rendre leur pratique plus attractive et plus sécurisée.

La boîte à outils technique et réglementaire est bien garnie. L'accessibilité des seniors et des personnes à mobilité réduite est toujours un objectif central qui influe sur la conception des aménagements et qui favorise la fréquentation de l'ensemble des piétons et des cyclistes qui sont la principale clientèle des commerces.

Si globalement la voiture est le mode le plus utilisé pour effectuer des achats (plus de 9 déplacements sur 10 pour effectuer des achats en grands magasins ou centres commerciaux), la marche est un mode pertinent pour effectuer des achats de proximité (petits, moyens commerces et marchés). Ainsi, effectuer des achats ne signifie pas forcément devoir utiliser la voiture. Dès lors que l'on est situé dans un secteur doté d'un tissu commercial de proximité, un nombre important de déplacements d'achats peut être effectué à pied, ce qui justifie la mise en place de mesures limitant la vitesse et l'usage de la voiture.

Identifier les territoires privilégiés pour les modes actifs

Dans un premier temps, il s'agit d'identifier ces territoires dotés de services de proximité dans lequel les modes actifs peuvent répondre aux besoins de déplacements. Sur l'agglomération de Graulhet Gaillac, ces territoires concernent les traversées centres-bourg, les places, les zones scolaires, les équipements sportifs et culturels Gaillac, Graulhet, Rabastens-Couffouleux, et autres lieux avec une potentialité de déplacements courts élevés (commerces, services, habitat...). Les écoles primaires ou secondaires intéressées par une démarche de plan de mobilité, notamment sur un plan pédagogique, et disposant de cheminements piétons et cyclables relativement sécurisés dans son environnement immédiat sont à

privilégier.

Développer des infrastructures urbaines partagées et sécurisées (zone 30 et zones de rencontre, chemin à voie centrale banalisée)

Pour la réalisation de zones apaisées, nous recommandons :

- de laisser la possibilité de faire une proposition en plusieurs tranches de manière à obtenir un calendrier pluriannuel afin de caler au mieux aux possibilités financières de la collectivité*
- que le prestataire dimensionne les travaux de réseaux et branchement précédent ceux des revêtements, pour permettre des durées de travaux plus courtes, et donc moins de gêne pour les riverains et les usagers (permettant également un terrassement naturel des sols sur une période plus longue)*
- de favoriser le traitement identique des zones apaisées du territoire de la commune (reconnaissance de chaque zone par l'utilisation de matériaux différent pour la Zone 30, la zone de rencontre (ZdR), l'aire piétonne – exemple : bitume en Z30, béton désactivé en ZdR, pavés en aire piétonne.)*
- de généraliser le double sens cyclable dans les sens interdits*
- Pour le stationnement : pas de place de stationnement matérialisée en aire piétonne, quelques places matérialisées (non continues pour ne pas constituer une « barrière » en zone de rencontre si nécessaire), en zone 30 les places de stationnement placés en alternance de chaque côté peuvent être un moyen de réaliser des chicanes.*

Pour la mise en place de zone de rencontre, les propositions devront respecter les grands principes suivants :

- Conserver le plus possible des espaces continus dédiés aux piétons sur lesquels se trouveront les cheminements dégagés de tout obstacle prévus par la loi de 2005 sur l'accessibilité,*
- Pour les rues trop étroites, traiter l'aménagement pour que la perception soit celle d'un véhicule sur espace piéton et non d'un piéton sur une chaussée.*
- Casser les perspectives trop linéaires par tout type d'aménagement ou mobilier non routier (pergola, végétation, mobilier urbain arceau vélo etc...)*
- Bande de roulement partagée en matériaux se distinguant du bitume noir classique pour signaler aux véhicules que cet espace est différent (lisibilité)*

- éviter (bannir) l'utilisation de potelet (anti-stationnement) qui vont avoir pour effet d'affecter un espace pour les piétons et un espace pour les véhicules (contre-productif)
- Traversées suggérées si besoin (exceptionnel), pas de passage piéton, préférer des éléments de guidage plutôt que des passages piétons
- Signalisation minimale (panneau, marquage)
- Laisser la possibilité de réaliser des aménagements provisoires afin de les adapter aux réalités locales
- Pas de feu de signalisation ; privilégier priorité à droite, mini giratoire, giratoire compact, combinés avec des rampants pour éviter les reprises de vitesse
- Bien travailler les entrées et sorties de zone
- Pas d'aménagement cyclable en général (sauf voie réservée du double sens cyclable si nécessaire, by pass, côte...)
- Conservation des trottoirs (si possible de hauteur réduite) ou espaces dédiés aux piétons
- Bande de roulement de type classique dans le cas général (bitume foncé...)
- Traversées suggérées, peu de passages piétons (chiens guides) mais abaissés de trottoir avec bandes d'éveil et de vigilance régulièrement.
- Outils classiques de modération de la vitesse (coussin, plateau, rupture de perspective...)
- Signalisation (panneaux, marquage) minimale
- Stationnement sur voirie possible mais à aménager avec précautions (visibilité réciproque); utilisation pour constituer des chicanes

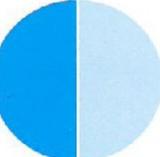
Statut de la zone ou de la voie	 Aire piétonne	 Zone de rencontre	 Zone 30	 Agglomération	 Section 70
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulation					
					

Illustration 1: Pertinence du statut de zone (source Cerema)

Quelques éléments de coût (en € HT/mètre linéaire)

reprise complète de la voirie : 1500 €

rue ne nécessitant pas une reprise complète : 700 €

Bandes cyclables : sans structure à réaliser (marquage en urbain) : 20 €

création sur accotement (interurbain) : 250 €

Pistes cyclable (sans aménagement lourd) : en urbain : 230 € / en interurbain : 150 € / piste au niveau du trottoir : 30 €

Reprise complète d'une voirie intégrant une piste cyclable en urbain : 1500 €

Faciliter la voie verte pour les cyclistes (hors acquisitions s et ouvrages)

forfait marquage/signalisation sur petites routes existantes revêtues : 20 €

voie verte sur chemin carrossable () : 80 €*

voie verte à créer sur chemin non carrossable () : 150 €*

Jalonnement cyclable(10 mâts par km) : 10x300=3000 €/km

** reprise structurelle + revêtement type bi-couche sur 4 m de large*

Les coûts des aménagements cyclables sont faibles au regard des coûts d'aménagement des espaces publics. La méthode est prépondérante : si les études pour les vélos sont intégrées à l'amont des études d'aménagement, les coûts sont faibles voire négatifs (économie de surfaces de chaussée lourdes).

Pour en savoir plus

Documentation Cerema

<http://www.cerema.fr/zones-de-circulation-apaisee-13-fiches-a-a1774.html>

<http://voiriepour tous.cerema.fr/documentation-et-informations-r31.html>

<http://www.certu-catalogue.fr/plan-d-actions-pour-les-mobilites-actives-pama.html>

pour les fiches 16 à 19 sur les marquages en Z30, ZdR et AP.

Créer des cheminements actifs interurbains

Nous recommandons de privilégier les liaisons entre deux communes proches, dont une est une polarité du territoire. La liaison Graulhet – Briatexte apparaît

indispensable et semble en mesure de pouvoir proposer des déplacements en vélo sécurisés et confortables, à la condition d'aménagements relativement approfondis dans la zone d'activité et commerciale de Graulhet. Il serait également intéressant d'évaluer la réalisation du cheminement actif de Sénouillac à Rivière en fait partie. De nombreux éléments sont disponibles ici : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/velo-au-coeur-territoires-retour-journee-voirie-tous-du-3>

A noter que la réalisation d'une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) peut parfaitement être adapté à ce besoin. Des éléments concernant ce type d'aménagement sont disponibles ici : http://voiriepourtous.cerema.fr/IMG/pdf/IBSR_fiche_CVCB-2.pdf (dossier global) <https://www.cerema.fr/fr/actualites/chaussee-voie-centrale-banalisee-amenagement-mieux-compris> concernant une CVCB permettant de desservir une zone d'activité périurbaine. <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/realisation-chaussee-voie-centrale-banalisee-cvcb-conseil> concernant un exemple de CVCB dans le Jura.

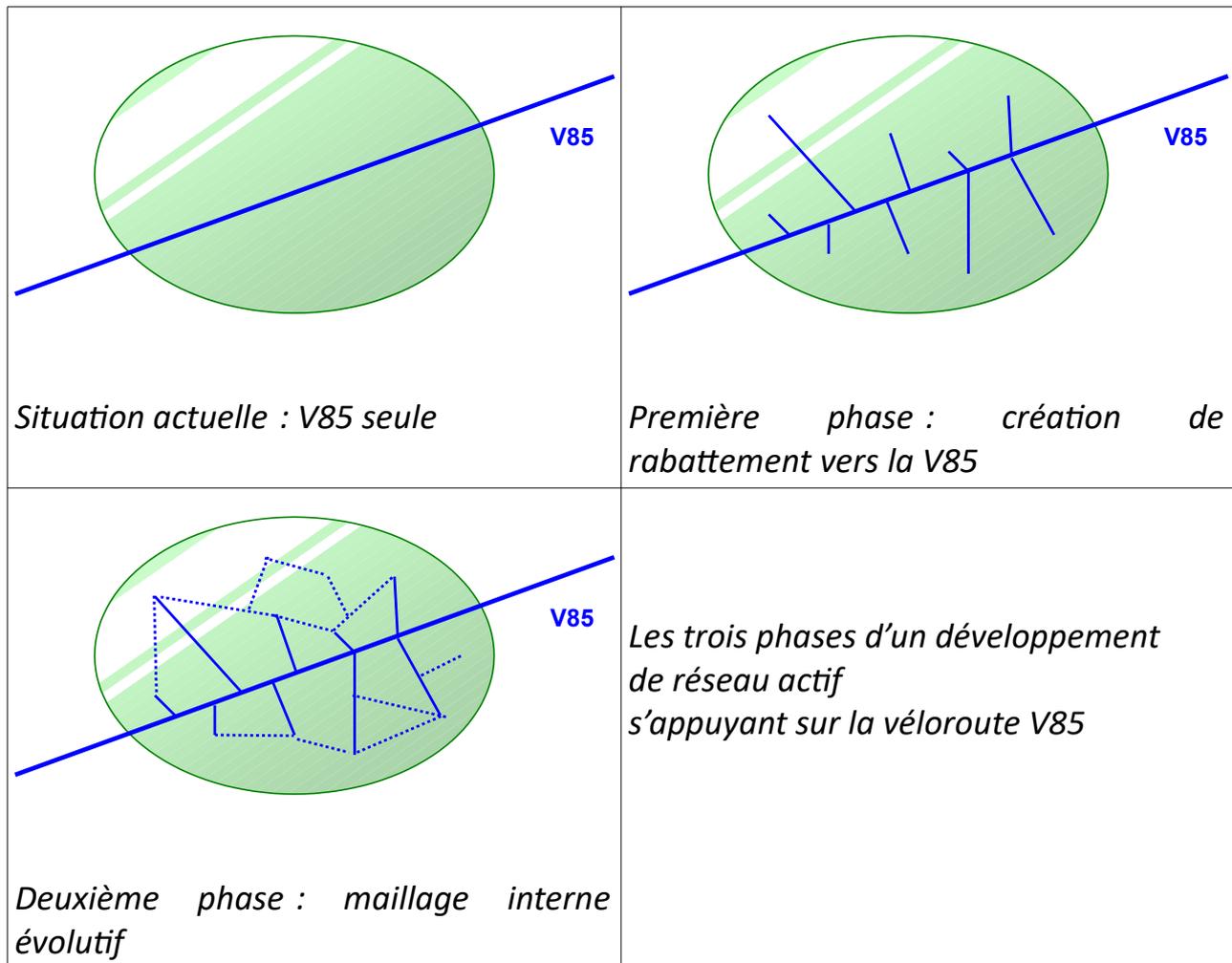
Axe 2 : Élaborer un schéma directeur cyclable global

Afin de disposer d'une feuille de route à l'échelle du territoire, il nous semble indispensable de lancer à l'échelle de l'agglomération un schéma cyclable visant à :

- Définir les itinéraires piétonniers et cyclables à aménager à l'échelle des polarités locales, dans les centres-bourgs et avec les quartiers voire les hameaux et reliant les différents équipements structurants (gares, zones d'activités, commerces, services publics...) en travaillant particulièrement sur les continuités avec les aménagements existants et l'amélioration de la sécurité de ces déplacements*
- Organiser les services nécessaires au développement de la pratique du vélo (mise à disposition, formation, stationnement...) en lien avec les initiatives locales*
- Identifier des rabattements à la véloroute voie verte qui traverse le territoire*
- identifier les points intermodaux*

***Illustration** : Sorède (fiche dans l'annexe du guide plan de mobilité rurale) – Centre-bourg - Contest/St Baudelle (Mayenne) – Hendaye – L'Isle Jourdain*

La véloroute présente sur le territoire pourrait, dans un premier temps, servir d'armature pour réaliser un réseau de déplacement actif à moyenne distance desservant le territoire de Gaillac Graulhet Agglomération, en s'appuyant sur des axes de rabattement vers et depuis la vallée du Tarn. Ce réseau utiliserait ainsi la V85 comme épine dorsale (backbone). Un complément en étoile pourrait ensuite être mis en place dans un deuxième temps, si nécessaire.



1.2 - Communiquer sur les offres alternatives à disposition sur le territoire

OBJECTIFS	
<p>Axe 1 : Faciliter l'accès à l'information sur les solutions de mobilités alternatives à l'échelle intercommunale</p> <p>1 Intégrer l'ensemble des offres de mobilité sur une plateforme d'information multimodale unique</p> <p>2 Etablir un plan de communication et élaborer des supports de communication</p> <p>Axe 2 : Animer des évènements pour informer des différentes solutions de mobilité</p> <p>1 Organiser un événement à destination des adolescents type City Raid Andros</p> <p>2 Organiser un événement ludique à destination du tout public</p>	
PROGRAMME	COÛT
<p>2019</p> <p>Création d'une rubrique « Mobilités » d'information multimodale sur le site internet de la Communauté d'agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none"> - qui présente, de manière lisible, complète et attractive, les offres de mobilités alternatives à l'autosolisme, recensées par thème (transports collectifs, covoiturage, vélo, etc..) - qui permette aux citoyens de s'exprimer sur la mobilité sur le territoire <p>Préparation d'un plan de communication événementielle en identifiant les événements sur lesquels il est opportun de positionner la Communauté d'agglomération (exemple : semaine de la mobilité, festivals, fêtes locales...) et le type d'animation à proposer en fonction du public ciblé (avec office de tourisme)</p> <p>Organisation d'un premier événement à définir avec animation par exemple sur le thème des mobilités alternatives</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité, du service de communication et du service informatique</p> <p>Investissements : budget à préciser (création des supports de communication)</p> <p>Fonctionnement : budget à préciser (impression de documents et location/achat de matériels divers).</p>
<p>2020</p> <p>Mise à jour des offres de mobilité, de la rubrique « Mobilités », du plan de communication – Distribution de plaquettes (type flyer) avec le lien du site et de la rubrique</p> <p>Organisation de 2 événements d'information et de sensibilisation</p> <p>Réflexion quant à la mise en place d'une centrale d'information multimodale à l'échelle de la Communauté d'agglomération (type n°vert)</p> <p>Mise en place d'une campagne de promotion sur les offres de mobilités alternatives via les bulletins d'information des collectivités locales et la radio locale</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (mise à jour et animation) et du service de communication</p> <p>Investissements : budget à préciser (production de la campagne de communication)</p> <p>Fonctionnement : budget à préciser (impression de documents et location/achat de matériels divers).</p>
<p>2021</p> <p>Mise à jour des offres de mobilité, de la rubrique « Mobilités », du plan de communication</p> <p>Organisation d'événements</p> <p>Réflexion quant à la mise en place d'une centrale d'information multimodale à l'échelle de la Communauté d'agglomération (type n°vert)</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (mise à jour et animation) et du service de communication</p> <p>Fonctionnement : budget à préciser (impression de documents et achat de matériels divers).</p>
<p>Au-delà</p> <p>Poursuite des actions engagées</p> <p>Mise en place d'une centrale d'information multimodale à l'échelle de la Communauté d'agglomération</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (mise à jour et animation) et du service informatique</p> <p>Fonctionnement : budget à préciser (impression de documents et achat de matériels divers).</p>
PILOTE(S) DE L'ACTION	FINANCEMENT
<p>Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet</p> <p>Autres autorités organisatrices : Région</p>	<p>Communauté d'Agglomération Région</p>



Département du Tarn (partenaire)
Communes
Structures locales : associations
Médias locaux

Communes
Département du Tarn
Ademe

INDICATEUR(S) DE SUIVI

Nombre de consultation de la rubrique « Déplacements et mobilité » sur le site internet de la Communauté d'agglomération
Nombre d'événements organisés

Faciliter l'accès à l'information sur les solutions de mobilités alternatives à l'échelle intercommunale

L'objectif de cet axe est d'utiliser les canaux de communication à disposition pour toucher un public large, les citoyens de la communauté d'agglomération et aussi les autres. Ce sont des potentiels utilisateurs de mobilités alternatives à la voiture. Le public « touristes » est à prendre en compte avec grand intérêt. Des modalités de communications seront à définir avec les acteurs du tourisme.

Intégrer l'ensemble des offres de mobilité sur une plateforme d'information multimodale uniquement

Des plateformes d'information multimodales existent. Par exemple, le PETR Pays Quercy a mis en place une centrale d'information multimodale <https://partaj.fr/midi-quercy>.

Avant d'en arriver à cette plateforme, nous recommandons de créer une rubrique Internet sur la page Internet de l'agglomération avec une mise à jour régulière qui présenterait 3 avantages :

- 1) compiler et fournir une information d'accessibilité multimodale à tous les utilisateurs (donc tous modes de déplacements)
- 2) permettre aux citoyens de s'exprimer sur la mobilité sur le territoire (FAQ)
- 3) recueillir des points noirs (accidentologies, discontinuités, dégradation d'un arrêt TC, etc.)
- 4) communiquer sur les différents événements mobilité particuliers (festival des Lanternes Gaillac, le marché international de la Céramique contemporaine à Giroussens, etc.)

Il faut dans la mesure du possible éviter les doublons, source de perte de temps et d'énergie. Le renvoi sur une page Interne-t existante sera privilégiée.

Etablir un plan de communication et élaborer des supports de communication

Des financements liés à la communication et à l'information sont également à prévoir : charte graphique, habillage des véhicules de transport, site internet, campagne de lancement, etc. Pour un petit réseau de transport collectif, prévoir 30 000 à 50 000 € la première année puis 5000 à 15 000 € par an. Nous recommandons généralement que la CA gère elle-même la communication et l'information : certaines entreprises de transport ou de services de mobilité peuvent avoir la capacité d'exploiter le service mais non de gérer la communication.

L'objectif est de mettre en place une stratégie de communication adaptée aux différents publics afin de toucher un large panel de la population : du numérique (texte, audio ou vidéo) et/ou papier, faciles à lire, pour les personnes plus âgées, jouer sur des documents avec des schémas, des couleurs pour les publics illettrés ou les personnes mal comprenant. Penser à adapter les supports pour les actifs les jeunes et les touristes...

En complément des efforts menés pour répondre aux enjeux de mobilité via l'élaboration du programme d'actions, des stratégies de communication et de promotion de ces actions sont indispensables pour encourager les changements d'habitudes de déplacements. Les publics visés par cette communication sont aussi bien les usagers potentiels ainsi que les décideurs et les organisations en mesure de promouvoir le nouveau service auprès d'un groupe de personnes important. Généralement, on peut dissocier 2 parties à ce plan de communication : l'une informe sur la réflexion actuelle et la mise en place de l'ensemble des actions ; l'autre vise à promouvoir les offres locales de mobilité.

Le plan de communication vise à sensibiliser aux modes alternatifs à la voiture autosoliste, susciter la mobilisation citoyenne autour du projet, encourager l'adhésion des usagers potentiels. Il doit veiller à susciter l'intérêt de la population.

Axe 2 : Animer des événements à l'échelle de l'intercommunalité pour valoriser le dynamisme de la collectivité au travers des différentes solutions de mobilité mises en avant

Organiser un événement à destination des adolescents type City Raid Andros

Tisséo en 2013 qui participe à la huitième édition du City Raid ANDROS, évènement national sous forme de jeu de piste s'adressant aux jeunes âgés de 10 à 13 ans. Son but est de permettre aux enfants de découvrir de façon ludique leur ville, ses institutions, ses monuments, ses curiosités, sa culture à travers un parcours d'orientation. Ce jeu permet d'apprendre aux enfants différentes règles de la vie en société et de les familiariser à prendre des décisions de groupe, développer l'esprit d'équipe, etc. Cette manifestation se déroule autour du patrimoine du centre-ville de Toulouse et regroupe les quartiers de Bagatelle, Faourette, Empalot, Bordelongue, Izards, Bellefontaine et Reynerie. Un questionnaire éducatif sera distribué afin de sensibiliser les jeunes à l'apprentissage du civisme, des droits et devoirs régissant la société. A travers son implication, Tisséo orchestre le rapprochement entre les jeunes et ses agents mobilisés pour accompagner et encadrer ce grand jeu de piste. De plus, Tisséo met les espaces de transports publics urbains au cœur de la manifestation en les intégrant dans le questionnaire. Informations pratiques : Départ et arrivée des groupes place du Capitole de 10h à 15h30. 300 titres de transport seront distribués aux participants qui devront emprunter les transports en commun pour participer au jeu de piste. Annonce des résultats à 16 h, l'équipe gagnante participera à la grande finale à Paris le 19 juin 2013.

Organiser un événement ludique à destination du tout public

à l'image de l'opération organisée pour la semaine européenne de la mobilité 2018 : « Soyez sport, prenez les transports ! » par Lons-le-Saulnier. Durant toute l'après-midi, deux comédiens de la compagnie Les couleurs de Chap' ont animé les trajets en bus sur le réseau Tallis et distribué des brochures aux usagers. <https://www.leprogres.fr/jura-39-edition-lons-le-saunier/2018/09/21/une-semaine-europeenne-de-la-mobilite-tres-sportive>.

Par ailleurs, des associations comme la Prévention routière propose des formations/sensibilisations à destination des personnes âgées pour une remise à niveau Code de la route.



1.3 - Optimiser les réseaux de transports collectifs existants

OBJECTIFS
<p>Axe 1 : Structurer et hiérarchiser les réseaux existants <i>Réduire l'impact des interconnexions entre les TC (entre réseaux TC ou entre réseau TC et autre mode de déplacement)</i> <i>Améliorer la desserte des ZAE par les réseaux TC existants (Expérimenter la mise en œuvre de dessertes de proximité à l'échelle des polarités locales et des entreprises lancées dans une démarche de plan de mobilité)</i> <i>Analyser avec les autorités compétentes une amélioration de la fréquence et la régularité des lignes ferroviaire du réseau TER)</i></p> <p>Axe 2 : Améliorer l'accessibilité et l'attractivité des arrêts (Identifier des zones stratégiques en matière d'intermodalité et dessertes de TC, réaliser des aménagements (PEM : pôles d'échanges multimodaux)) <i>Pour les points d'arrêts TC</i> <i>Pour les pôles d'échanges multimodaux et gares TER</i> <i>Offrir un service d'information multimodal voyageurs</i></p> <p>Axe 3: Réaliser un schéma directeur d'accessibilité</p> <p><i>La mise en œuvre de ces actions doit s'inscrire dans les orientations stratégiques (schéma régional de l'intermodalité, schéma directeur des gares routières porté par les régions, etc.)</i></p>

PROGRAMME	MOYENS / COÛT
<p>2019</p> <p>Optimisation de lignes ou services peu fréquentés Réflexion sur l'offre d'un service d'information multimodal voyageurs Réflexion sur le schéma directeur d'accessibilité (SDAP)</p>	<p>Moyens humains : temps du personnel de l'AOM</p>
<p>2020</p> <p>Encouragement et accompagnement des communes qui le souhaitent à expérimenter la mise en œuvre de dessertes de proximité desservant les différents équipements structurants (gares, zones d'activités, commerces, services publics, marchés...) Identifier des zones stratégiques en matière d'intermodalité et dessertes de TC, réaliser des aménagements (PEM : pôles d'échanges multimodaux) Optimisation de lignes ou services peu fréquentés Réflexion sur l'offre d'un service d'information multimodal voyageurs Approbation du SDAP et mise en oeuvre</p>	<p>Moyens humains : temps du personnel de l'AOM Investissement : à définir (étude) Fonctionnement : xxx € (</p>
<p>2021</p> <p>Optimiser le maillage du réseau de transport collectif, complémentaire aux lignes ferroviaires et routières régulières du réseau TER Harmoniser et mutualiser les systèmes existants pour plus de cohérence, de lisibilité et d'efficacité Faire le bilan des systèmes actuels et redéfinir l'offre afin de répondre aux besoins de déplacements du plus grand nombre, Réflexion sur l'offre d'un service d'information multimodal voyageurs Approbation du SDAP et mise en oeuvre</p>	<p>Moyens humains : temps du conseiller en mobilité de l'animateur mobilité (suivi...) Fonctionnement : à définir</p>
<p>Au-delà</p> <p>Évaluation du réseau de transport collectif par l'AOM Enquête de satisfaction auprès des usagers Mise en place d'un service d'information multimodal voyageurs Mise en œuvre du SDAP</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi...)</p>

PILOTE(S) DE L'ACTION	FINANCEMENT
<p>Autorités organisatrices : Gaillac Graulhet Agglomération, Région Occitanie Structures locales : SPL D'un point à l'autre, associations, SNCF,</p>	<p>Gaillac Graulhet Agglomération Région Occitanie</p>



responsables de plans de mobilité d'établissements, Gares&connexion

ADEME

INDICATEUR(S) DE SUIVI

Nb Kilomètres commerciaux du réseau

Coût des réseaux TC (exploitation/investissement)

ratio sur : la population de l'agglomération, nombre de voyage journalier sur le réseau

Nb d'arrêts accessibles aux PMR, nombre d'arrêts accessibles aux autres modes

Ratio dépenses totales du réseau sur : Kilomètres commerciaux du réseau, le nombre de voyages et les recettes totales du réseau

Axe 1 : Structurer et hiérarchiser les réseaux existants

Les actions développées dans cet axe ont vocation à améliorer la structuration du réseau actuel. Bien hiérarchiser le réseau permet une meilleure compréhension de la part des habitants pour un usage efficient. Cela passe par une amélioration de l'existant mais aussi par un renforcement ou un cadencement des lignes de transport. Cet axe est décliné en différentes actions :

Améliorer les interconnexions entre les TC et les modes de déplacements

La rupture de charge pour utiliser les TC est un argument souvent affiché pour continuer l'autosolisme. Par exemple, pour les usagers du train qui arrivent de Toulouse et qui prennent le bus ou leur voiture après, l'objectif serait de trouver la meilleure action pour favoriser le report modal du « tout voiture » vers les TC. Plutôt que de se limiter sur un seul mode de transport en interconnexion aux TC ou d'investir fortement dans des réseaux de transport en commun, une des réponses publiques consiste à proposer un panel d'offres de transport disponible qui combinerait différents modes de déplacements (modes actifs, bus, voiture, covoiturage) en veillant à accorder une localisation favorable ou incitative aux modes de transport les plus écologiques.

On peut penser par exemple à proposer un stationnement au plus près de l'arrêt TC pour les usagers du covoiturage, proposer des places de stationnement réservées et/ou à des tarifs avantageux dans les parcs-relais, permettre des abonnements aux TC intégrant les services de covoiturage.

Ces actions passent par la mise en place d'une politique de mobilité combinée dont l'enjeu est de développer toutes les synergies possibles entre les modes de transport, au-delà d'une simple juxtaposition les uns à côté des autres. Pour instaurer une

bonne collaboration entre les modes de déplacements, les actions suivantes peuvent être préconisées :

- *Identifier des zones stratégiques en matière d'intermodalité*
- *Réaliser des aménagements d'intermodalité, par exemple : un stationnement hiérarchisé des modes de transports les plus écologiques au plus près de la gare (vélo → TC → 2RM → covoiturage → autosolisme)*
- *Veiller à fournir un service d'information voyageurs et des cheminements piétons de qualité. Le lien entre les modes de déplacements étant le plus souvent réalisé en marchant*
- *Améliorer l'interconnexion entre les TC et le train. Par exemple : cadencer les arrivées des TC avec les départs/arrivée de trains*
- *Prévoir un temps d'attente pour le changement de mode de transport et veiller à ce que ce temps soit identique et pas trop long. (Par exemple : arrivée du bus 10 min avant le départ du train et départ du bus 15 minutes après l'arrivée du train)*
- *La mise en œuvre de ces actions doit s'inscrire dans des orientations stratégiques quand elles existent (schéma régional de l'intermodalité, schéma directeur des gares routières porté par les régions, etc.).*

Proposition de terrain d'expérimentation : Gaillac, Graulhet, Couffouleux-Rabastens.

Toutefois, il est utile d'être conscient que les trajets intermodaux représentent une part faible dans ce type de territoire et qu'il paraît illusoire qu'elle se développe fortement (toujours pour des raisons de compétitivité par rapport au temps de parcours).

Améliorer la desserte des ZAE par les réseaux TC existants

Les ZAE sont des zones soumises à des déplacements pendulaires avec des périodes d'heures creuses. Il est possible de proposer une desserte alternative à l'autosolisme en développant des modes de dessertes de proximité en prenant en compte les polarités locales. Les ZAE comprenant une entreprise lancée dans une démarche de plan de mobilité seront privilégiées.

Optimiser la desserte des TC régionaux

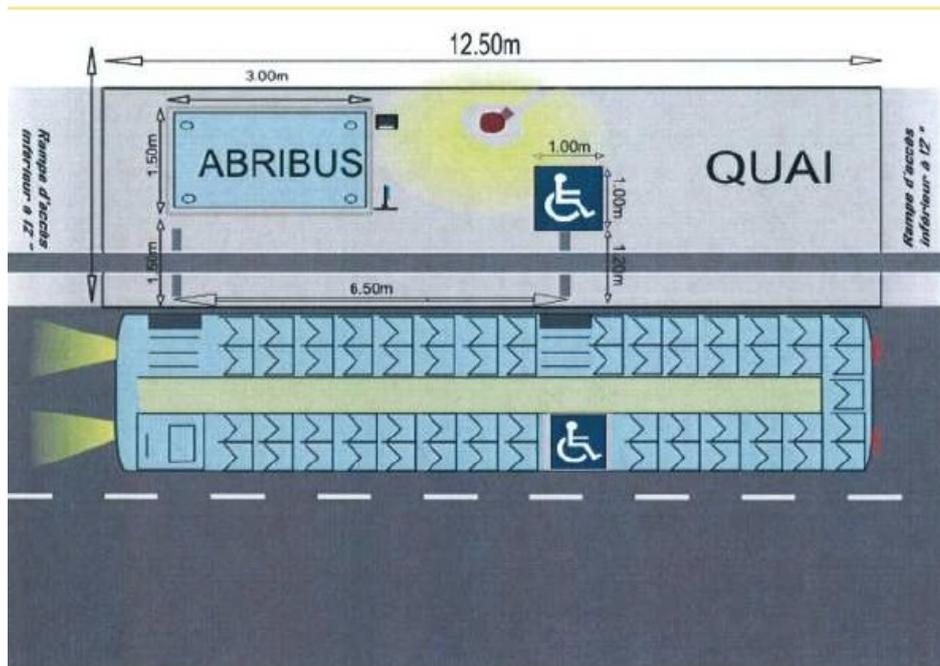
Pour cette action, les élus de l'agglomération peuvent saisir le conseil régional et leur service mobilité en vue d'améliorer la fréquence et la régularité des lignes ferroviaire du réseau TER Occitanie / ainsi que pour développer l'usage des lignes routières du réseau TER Occitanie (réseau Arc-en-ciel jusqu'au 1er septembre 2017) en hiérarchisant davantage la desserte en fonction des besoins et dans une logique d'intermodalité. Un travail sur l'optimisation de la desserte TC de Toulouse (ferrée et routière) sera forcément abordée, tout comme les liaisons entre les polarités du territoire et les aires urbaines de proximité (Graulhet – Toulouse particulièrement).

Axe 2 : Améliorer l'accessibilité et l'attractivité des arrêts

Suite à la hiérarchisation du réseau, les enjeux de cet axe sont à la fois d'identifier des zones stratégiques en matière d'intermodalité et dessertes de TC, et aussi de proposer des aménagements futurs pour renforcer le poids de ces arrêts (PEM : pôles d'échanges multimodaux) et élargir les canaux d'information sur les horaires de passage à ces arrêts.

Pour les points d'arrêts TC

Renforcer l'attractivité d'un arrêt du réseau TC passe par une identification rapide et efficace de ses points d'arrêts. Tout l'enjeu repose sur une signalétique claire, harmonisée. Les points d'arrêt doivent fournir une information à jour et lisible des horaires de passage en format papier et numérique (flashcode, etc.). Les formes et les contenus des arrêts de transports collectifs sont aujourd'hui encore variés et non standardisés. Cependant, quelques éléments paraissent indispensables pour les rendre lisibles et accueillant sur le territoire. En termes de bâti et d'aménagement : Partenaires = gestionnaire de la voirie, autorité organisatrice du transport, détenteur du pouvoir de Police. Le point d'arrêt doit être identifiable sur l'axe par un bâti en forme d'abri permettant d'accueillir les passagers (entre 2 et 10) en attente dans des conditions minimales de confort (assise ou banc) pour patienter. Une barrière de sécurité peut être apposée dans les contextes les plus risqués (forte proximité avec la voie de circulation. En terme d'aménagement, il est préconisé que, pour les infrastructures routières présentant un taux de fréquentation de plus de 5000 véhicules par jour, les aménagements des points d'arrêts soient réalisés en encoche pour améliorer la prise en compte du risque sécurité des usagers en attente et pour faciliter l'opération de pose/reprise de passager.



Coût de l'action : environ 2000 euros HT pour un abri bus classique en bois, à plusieurs centaines de milliers d'euros en fonction de la configuration des équipements additionnels proposés ou de la configuration par un designer

Pour les pôles d'échanges multimodaux et gares TER

Des communes du territoire bénéficient de la présence sur leur territoire d'une gare opérationnelle. Un enjeu essentiel consiste à préserver ces gares : il s'agit d'assurer un nombre d'usagers TER satisfaisant en mettant la gare au cœur de la stratégie territoriale. Car lorsque le territoire est doté d'un bon niveau de desserte, le TER offre une alternative sérieuse à l'usage de l'automobile pour les trajets quotidiens, pour peu que la localisation des emplois et de l'habitat s'appuie sur le réseau ferroviaire régional. Les enjeux sociaux et environnementaux sont conséquents. Le train est un mode de transport bien moins émetteur de gaz à effet de serre en comparaison de l'automobile. De surcroît, il est aussi plus économique, et on peut raisonnablement penser que l'écart se creusera encore à l'avenir compte tenu de la hausse inéluctable du prix du carburant, ce qui n'est pas sans conséquence pour de nombreux ménages dont l'habitation est éloignée de leur lieu de travail.

Sans aller jusqu'à concevoir des quartiers sans voiture (irréaliste sur le territoire de Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet), il est important qu'autour des

gares, la voiture ne crée pas l'urbanisme. Dans la période récente, plusieurs territoires ont connu une augmentation conséquente du trafic TER sans que l'urbanisation se soit nécessairement concentrée dans les secteurs desservis par le train, tout au contraire. On voit des gares TER entourées de parcs de stationnement voiture, peu compatibles avec une qualité paysagère appréciable. Agir sur le seul levier du transport public apparaît insuffisant si l'on souhaite mieux canaliser le processus d'étalement urbain et diminuer l'obligation du recours à l'automobile dans les territoires périurbains.

Plusieurs leviers d'actions sont disponibles :

- une densité renforcée à proximité de la gare. Par exemple, la commune de Montmélian (Var) (3 933 hab en 2009, 3 160 emplois et 1 760 actifs) a fixé dans les orientations d'aménagement de son PLU, 60 logements à l'hectare proche de la gare, et 40 en s'éloignant. Afin de densifier et faire évoluer les espaces routiers en rues urbaines, les reculs (article 6) ont été limités : alors que le POS prévoyait des reculs de 10 à 35 m, le PLU prévoit soit l'alignement, soit un recul de 3 ou 5 m ;*
- des stationnements automobiles maîtrisés : avec des places de stationnement en sous-sol des immeubles d'habitations, pour éviter que des usagers de la gare ne remplissent les stationnements résidentiels ; ou concevoir ces quartiers comme des quartiers économes en stationnement automobile (en fixant un taux réduit de stationnement / nombre de logements) afin que les personnes qui habitent ou travaillent dans les quartiers de gare deviennent à terme, pour une grande partie d'entre eux, des utilisateurs du train ;*
- des cheminements modes doux facilités : au moyen d'un graphique, le PLU peut placer des emplacements réservés pour compléter la trame des modes doux, notamment pour l'accès au pôle multimodal, également des tracés de principe au titre du L123.1.5.6°, qui correspondent aux cheminements que la commune souhaite aménager sur l'espace public ou les propriétés privées de la commune. De plus, l'OAP qualité environnementale peut préciser que les nouvelles opérations devront intégrer des stationnements vélos fonctionnels et sécurisés. L'OAP de tel secteur proche de la gare peut définir une liaison modes doux traversant l'îlot, l'accès voiture se réalisant autour de l'îlot, pour se connecter avec un jardin et pour relier la gare plus directement. Le*

règlement de toutes les zones peut préciser dans son article 3 : « pour toute opération d'habitat à partir de 5 logements ou 5 lots, des dessertes à usage exclusif des piétons et des cycles pourront être imposées. Elles devront alors présenter une largeur minimum de 1,5 m ». Ces dessertes pourront être négociées avec l'opérateur HLM qui réalisera les constructions; et dans son article 12 : « pour toute opération d'habitat collectif à partir de 3 logements, 1 ou plusieurs local ou emplacement couvert et sécurisé avec un accès à niveau ou un plan incliné, pour le stationnement des cycles, avec une surface de 1m² minimum par tranche de 65 m² de surface de plancher (équivalent à 70m² de SHON).

L'ensemble de ces dispositions sont tirées des fiches Cerema « Mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales » (mars 2012) et « Agir sur le stationnement autour des gares TER : un enjeu pour les politiques de mobilité et d'aménagement », (décembre 2013).

Prenons l'exemple de l'écoquartier près de la gare TER : le cas de Genlis (Côte d'Or, 2015). Commune d'un peu de plus de 5 000 habitants située à 20 km au sud de Dijon, Genlis constitue un des pôles relais du SCoT du Dijonnais. Le projet d'écoquartier conduit sur le territoire de la commune se situe à moins de 500 mètres à pied de la gare, qui est reliée en moins de 20 minutes à la gare de Dijon par le TER. Cette ZAC de 300 logements sur 6 hectares entend promouvoir les mobilités actives à l'intérieur du quartier mais aussi pour se rendre à la gare. L'automobile est ainsi canalisée au sein de l'écoquartier, avec l'aménagement d'îlots sans voiture et un réseau dense de cheminements confortables pour les piétons et les cyclistes. Si le projet respecte le PLU en prévoyant 1,4 place de stationnement automobile par logement pour le collectif et le semi-collectif, ces places seront dissociées des bâtiments d'habitation et regroupées dans un parc de stationnement de 375 places situé aux franges du quartier. Ces places seront aménagées le long de la voie de chemin de fer sur une zone non constructible optimisée pour l'occasion. Le projet anticipe enfin une possible évolution des besoins en matière de déplacements, puisque ce dispositif de stationnement sera réalisé à partir de structures démontables. Il est donc conçu pour être réversible. Des bornes électriques y seront également implantées pour permettre et favoriser l'usage de véhicules décarbonés.

Enfin, Gares&connexions est le gestionnaire des gares en France. Tout aménagement sur le parvis de la gare et à l'intérieur doit être réalisé en

collaboration avec cette structure. Leurs grandes missions sont de moderniser les gares, rendre les gares pratiques et accueillantes et gérer les millions de voyageurs dans leur 3000 gares. De par leur fonction de pôle générateur de mobilité, l'aménagement des gares pour leur permettre d'accueillir dans de bonnes conditions plusieurs modes de transport est garant de l'image de l'agglomération mais aussi de l'utilisation des transports collectifs.

Offrir un service d'information multimodal voyageurs

Il semble important que l'agglomération s'inscrive dans une démarche d'information multimodale, en particulier pour les voyages pendulaires à destination des aires urbaines de proximité (Toulouse, Montauban, Albi, Castres).

Axe 3 : Réaliser un schéma directeur d'accessibilité

L'arrêté du 27 mai 2015 publié au Journal Officiel du 6 juin, détaille les modalités des demandes de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs. Les décrets n° 2014-1321 et n° 2014-1323 du 4 novembre 2014, qui fixent les nouvelles dispositions en matière de mise en accessibilité des transports

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 « relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées », prévoit la mise en place du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée, qui donne la possibilité de prolonger au-delà de 2015 le délai permettant d'effectuer les travaux de mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs. L'ordonnance prévoit ainsi jusqu'à 9 ans supplémentaires pour la réalisation des travaux. En contrepartie, a été mis en place un dispositif de suivi de l'avancement des actions de mise en accessibilité. Il permet de sanctionner, dans le cadre d'une procédure de carence, les manquements à certains des engagements pris par le signataire dans le schéma – agenda. Il existe cependant des modalités de prorogation éventuelle des délais associés au dépôt du schéma – agenda ou à son exécution en cas de difficultés financières, techniques ou administratives.

L'arrêté du 27 mai 2015, détaille ces modalités. Ainsi, pour toute demande de prorogation des délais de dépôt il faut fournir l'identification du ou des services de transport public de voyageurs concernés

Pour une prorogation du délai de dépôt pour des raisons financières, les éléments à fournir sont :

- les comptes clos établis par la collectivité territoriale ou l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre pour le dernier exercice ;*
- la marge d'autofinancement courant de la collectivité territoriale ou de l'EPCI ;*
- le taux d'endettement ;*
- le plan de financement et le bilan prévisionnels pour les exercices correspondant à la durée de mise en accessibilité maximale pour le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée pour lequel la prorogation de délais de dépôt est demandée ;*
- pour chaque exercice de la prévision, la marge d'autofinancement courant de la collectivité territoriale ou de EPCI à fiscalité propre ;*
- pour chaque exercice de la prévision, le taux d'endettement.*

A noter : la situation budgétaire et financière d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est considérée comme « délicate » pour l'exercice considéré quand sa marge d'autofinancement courant pour cet exercice est supérieure ou égale à 0,97 et quand son taux d'endettement pour cet exercice est supérieur ou égal à 1,2.

Pour une demande de prorogation du délai d'exécution pour difficultés techniques ou financières ou pour un cas de force majeure, les éléments à fournir sont :

- l'identification du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée précédemment approuvé ;*
- lorsque l'autorité organisatrice de transport est une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, la délibération l'autorisant à demander la prorogation des délais ;*
- tous les éléments utiles de nature à établir les difficultés techniques. Ces éléments peuvent notamment concerner une modification substantielle du*

champ de compétence de l'autorité organisatrice de transport, des appels d'offre infructueux, des délais de livraison de matériel, des contraintes imprévues découvertes lors des études préalables aux travaux ou lors des travaux.

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a publié un guide méthodologique d'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée. Ce guide est un support à l'attention des chargés de mission accessibilité des autorités organisatrices : il rappelle dans un premier temps le contexte réglementaire et s'attache à décrypter les nouveaux textes de loi (ordonnance et décrets) permettant au lecteur de mieux les appréhender ; il décrit dans un second temps la démarche de SDA-Ad'AP étape par étape et l'illustre au travers d'exemples tirés d'entretiens menés avec d'autorités organisatrices. Il est disponible gratuitement à l'adresse suivante : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/schema-directeur-accessibilite-transport-sda-agenda>. A noter qu'une foire aux questions est actuellement disponible sur le site du Céréma : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/foire-aux-questions-savoir-sd-ap>

Il est possible de le mettre en œuvre en s'appuyant sur les référents accessibilité des collectivités sous forme de formation-action.

2 - Renforcer le lien social grâce à la mobilité

L'enjeu social de la mobilité a été régulièrement abordé tout au long de la démarche. Permettre la mobilité des demandeurs d'emplois, des personnes âgées en difficulté pour conduire, des jeunes sans permis et sans moyen de locomotion, des personnes captives, est un souci formulé dès le départ par la Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet et est une demande forte des techniciens et de la société civile.

Pour les personnes peu mobiles ou peu aisées, la peur de s'éloigner du domicile et de se rendre dans des lieux inconnus, la méconnaissance de l'offre de transport et des lieux où trouver l'information, le coût d'obtention du permis ou de l'achat d'un véhicule... sont autant de freins à la concrétisation des souhaits de formation et à l'insertion professionnelle. L'orientation consiste à travailler à lever ces freins, depuis l'école jusqu'à l'âge adulte, par l'information et la sensibilisation, des aides à l'équipement en moyen de locomotion (achat ou prêt), la tarification des transports et l'accompagnement, individuel ou en groupe, pour l'apprentissage de la mobilité. Elle porte également sur l'adaptation de l'offre de mobilité à ces publics.

Lever les freins aux personnes rencontrant des problèmes de mobilité, de favoriser les déplacements des populations fragiles et/ou non motorisées en développant prioritairement des systèmes d'autostop participatif ou taxis solidaires, créateurs de lien social (action 2.1).

L'organisation de services itinérants vient compléter cette exigence sociale (action 2.2).

2.1 - Proposer une plateforme communautaire et sociale de covoiturage

OBJECTIFS
<p>Axe 1 : Développer une plateforme de covoiturage solidaire</p> <p>1 Développer des facilitateurs pour les pratiques de covoiturage en particulier pour les publics captifs</p> <p>2 Développer un dispositif de type RezoPouce sur le territoire</p> <p>3 organiser un service de mobilité solidaire</p>

PROGRAMME	COÛT
<p>2019</p> <p>Lancement d'un service type Rezo Pouce – formation du référent mobilité et/ou d'un service privé ciblé sur les actifs</p> <p>Identification de structures potentiellement porteuses d'actions de taxis solidaires</p>	<p>Moyens humains : temps du personnel du service technique, du service de la Communication (recensement, contact...)</p>
<p>2020</p> <p>Poursuite de la couverture Rezo Pouce</p> <p>Identification de structures potentiellement porteuses d'actions de taxis solidaires (voir mise en place)</p> <p>Expérimentation de places réservées covoiturage sur les P+R le long de l'A68</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi...) et du personnel du service technique</p> <p>Investissement : budget à préciser (aménagement d'aires de covoiturage, matériel divers...)</p>
<p>2021</p> <p>Poursuite de la couverture Rezo Pouce</p> <p>Mise en place de taxis solidaires</p> <p>Expérimentation de places réservées covoiturage sur les P+R le long de l'A68 (ou augmentation de places réservées)</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi...)</p> <p>- Investissement : budget à préciser (aménagement d'aires de covoiturage, matériel divers...)</p> <p>- Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues (par exemple, Rézo Pouce demande une cotisation qui varie de 250 à 3 000 € selon la population de la collectivité concernée)</p>
<p>Au-delà</p> <p>Bilan de l'expérimentation du dispositif de covoiturage spontané</p> <p>Prise de décision quant à leur pérennisation, leur ajustement ou leur abandon</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi...)</p> <p>- Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues</p> <p>- Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues</p>

PILOTE(S) DE L'ACTION	FINANCEMENT
<p>Autorité organisatrice : Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet</p> <p>Région, Département</p> <p>Rezo Pouce, Karos, Klaxit, etc.</p> <p>Structures locales : Établissements publics et privés, communes, associations</p>	<p>ADEME</p> <p>Région Occitanie</p>

INDICATEUR(S) DE SUIVI
<p>Fréquentation des aires de covoiturage</p> <p>Nombre de déplacements covoiturage sur un axe préférentiel</p> <p>Nombre d'usagers réels du dispositif de covoiturage spontané</p>

Axe 1 : Développer une plateforme de covoiturage solidaire

Le développement d'une plateforme de covoiturage permettrait de favoriser l'usage partagé de la voiture dans le cadre des déplacements. En plus de diminuer la pratique de l'autosolisme, elle offrirait également une solution de mobilité à des publics captifs.

La stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre, adoptée par le Gouvernement en 2016, fait du covoiturage l'un des modes de déplacement à développer pour améliorer l'efficacité du système de transport, optimiser l'usage des infrastructures routières et limiter les impacts du trafic routier sur les émissions de gaz à effet de serre et les polluants à effet sur la santé et l'environnement. Cette stratégie propose que le taux d'occupation moyen des véhicules particuliers tende vers 1,8 – 2 occupants par véhicule en 2030 au niveau national. Cet objectif est ambitieux au regard des taux d'occupation couramment rencontrés, entre 1,1 et 1,5, avec une variabilité liée au territoire et au type de voirie concernés.

Au-delà de la lutte contre l'autosolisme et ses effets sur l'environnement, le covoiturage permet une maîtrise des coûts pour les collectivités. Le coût de mise en place d'un service de covoiturage est relativement plus faible par rapport à l'organisation d'un service de transports en commun. Dans certains cas, il peut être employé comme substitut à un réseau TC régulier ou de transport à la demande à faible fréquentation en générant ainsi d'importantes économies.

La stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre, adoptée par le Gouvernement en 2016, a fait du covoiturage l'un des modes de déplacement à développer pour améliorer l'efficacité du système de transport, optimiser l'usage des infrastructures routières, et limiter les impacts du trafic routier sur les émissions de gaz à effet de serre et les polluants à effet sur la santé et l'environnement.

Les différentes enquêtes réalisées auprès des Français montrent un réel intérêt pour la pratique du covoiturage, dont les atouts sont bien identifiés (économie, impact sur l'environnement, renforcement de la solidarité...), mais se heurtent encore à des freins sur lesquels un travail important est encore à réaliser (étude Cerema « Covoiturage courte et moyenne distance – Retour d'expériences, freins et leviers », 2018). On peut notamment relever qu'environ 30 % des personnes ont déjà pratiqué le covoiturage courte-distance (Ifop 2017 donne 28 % et Ipsos 2016 donne 31 %).

Pour autant, le taux d'occupation des véhicules est en baisse constante depuis des décennies, démontrant la nécessaire intervention de la puissance publique afin de (re)lancer la pratique du covoiturage. La Loi d'Orientation des Mobilités permettra d'ouvrir davantage les possibilités d'action de développement du covoiturage pour les différents acteurs publics et privés.

Actuellement, grâce au développement des applications smartphone et d'offres innovantes et expérimentales, les services de covoiturage de proximité effectué sur de courtes distances aux motifs essentiellement domicile – travail/études se développent fortement.

Les offres de covoiturage de proximité déployées à l'initiative d'opérateurs privés, de l'économie solidaire ou de collectivités publiques peuvent ainsi prendre des formes variées :

- *plate-forme ou application de mise en relation ou ligne virtuelle de covoiturage*
- *service spontané ou anticipé*
- *service gratuit ou payant*

L'aspect solidaire au covoiturage permet de créer du lien social et de l'entre-aide entre les populations.

Territoire(s) privilégié(s) : ensemble du territoire + expérimentation approfondie sur une des anciennes communauté de communes sans couverture TAD + bonne couverture 4G

Développer des facilitateurs pour les pratiques de covoiturage en particulier pour les publics captifs

Un public cible : les trajets pendulaires. Compte tenu des résultats de l'enquête mobilité sur l'agglomération, l'usage de la voiture est important en particulier sur les trajets pendulaires. Plusieurs travaux d'envergure nationale montrent que le covoiturage courte et moyenne distance équivalant aux trajets jusqu'à quatre-vingts kilomètres, représente un mode de déplacement à fort potentiel. Cette pratique peine aujourd'hui à se développer. Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail est encore très faible bien que de plus en plus de français travaillent en dehors de leur commune de résidence. Le covoiturage représente une faible

proportion des déplacements domicile-études. Un grand nombre de personnes refusent des propositions d'emploi ou de formation faute de moyens de déplacement convenables. Le covoiturage pourrait constituer une solution pour une bonne partie d'entre elles. Les besoins de déplacements des populations dépendantes de la voiture individuelle et résidant dans les territoires périurbains et ruraux, difficiles à satisfaire par le seul développement de services de transports collectifs traditionnels, pourraient trouver dans le covoiturage une réponse économique et bénéfique sur les plans social et environnemental.

On commence à connaître ces services et nous pouvons identifier les clés de réussite suivantes (les recommandations suivantes sont issues du rapport Cerema : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/covoiturage-courte-distance-rapport-du-cerema-freins-leviers>).

Elargir le panel d'offres de covoiturage pour toucher un large public

Développer des services mobiles de covoiturage dynamique (temps réel) et spontané (autostop organisé), en complément des services de covoiturage planifiés (ceux-ci n'étant pas suffisants pour développer le covoiturage régulier), en tenant compte de la spécificité des territoires et publics concernés, sans se limiter au covoiturage domicile-travail et en tenant compte de la fracture numérique et des zones blanches relatives à la couverture 4G.

La mobilité pour les chercheurs d'emploi et plus globalement les populations en situation de fragilité est également à investir. A noter des plateformes mobilité comme celle de Wiimoov (<https://www.wimoov.org/plateforme-occitanie>) qui propose de nombreux retours d'expérience sur la mobilité inclusive.

Nous vous proposons ci-dessous un panel d'acteurs du covoiturage :

Rezo Pouce

Il s'agit d'un service d'autostop avec logo sur les véhicules, signalisation sur le terrain et avec des affichettes à disposition des passagers. Les usagers sont incités à envoyer des SMS de confirmation. Une application est aussi mise en place et donne des informations aux usagers.

EcoSyst'm

A l'instar de Rezo Pouce, ce système vise à développer l'entraide solidaire pour désenclaver les territoires au moyen du covoiturage, non lucratif. Toute transaction financière entre covoitureurs et covoiturés est évitée. Ceux-ci permettent de référencer chaque acteur du covoiturage, conducteur et passager, de les identifier à tout moment. Ce système va dans d'autres territoires, plus loin, en encourageant l'économie locale grâce à la mise en place d'une monnaie spécifique, nécessitant l'adhésion de plusieurs partenaires économiques.

Klaxit

Entreprise privée, s'affichant « leader sur le marché du covoiturage courte distance », Klaxit intervient particulièrement via les plans de mobilité employeur. Lorsqu'une structure (entreprise, administration, etc.) suivie par Coovia (Klaxit a fusionné avec Coovia en 2018) pour la réalisation de son Plan de mobilité. Une application mobile spécifique au covoiturage domicile-travail est ainsi proposée, couplée à une méthodologie d'accompagnement au changement.

Karos

Karos est une entreprise privée qui propose une application dynamique visant à transformer les véhicules individuels en véritables réseaux de transport collectif, complémentaires des lignes régulières de transport en commun. La particularité technique de Karos est la proposition d'un assistant de mobilité qui analyse les habitudes de déplacement des utilisateurs et leur propose des passagers qui empruntent le même parcours. L'application vise ainsi à créer par anticipation un réseau de transport sur plusieurs jours (anticipation de l'heure de départ, d'arrivée, de tel endroit, tel itinéraire, etc.).

Agréger les offres et les demandes pour plus de visibilité

Agréger les données et services de covoiturage dans un nombre limité de plateformes publiques de covoiturage (administrées par les Départements ou les Régions) pour éviter de fragmenter les offres et demandes de covoiturage, ce qui suppose de régler la question de l'ouverture des données relatives au covoiturage, de définir des règles permettant l'interopérabilité des services et la rétribution

financière des fournisseurs des services de covoiturage.

Il sera utile de cibler la communication et l'accompagnement sur les axes covoiturage structurants (les principaux, près d'une section routière à trafic relativement élevé).

Il est à noter que le département de l'Hérault vient de lancer une étude de création d'une application de mobilité rurale, regroupant les solutions de mobilité présentes sur le Département. L'expérimentation, suivie par le Cerema, permettra d'estimer financièrement et techniquement un tel projet.

Faciliter la circulation et le stationnement (public et privé) des covoitureurs

en développant des aires et places de stationnement dédiées, des arrêts (embarquement/débarquement) dédiés, des voies réservées à condition de ne pas dégrader les services de TC, ce qui suppose de réaliser des expérimentations, de définir les modalités de signalisation (arrêts, voies réservées), de contrôle, de sanction, de clarifier le droit relatif aux pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, et de mettre à disposition des guides techniques. Attention, la réalisation d'une aire de covoiturage ne signifie pas forcément développement des pratiques de covoiturage, particulièrement les aires en dehors d'un tissu urbain, qui représente un frein relatif à la sécurité du véhicule et des occupants. Le critère foncier ne doit pas être le seul pris en compte pour la réalisation d'aires de covoiturage à lier également avec une politique de redynamisation de bourgs. Pour plus d'informations : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/auto-stop-covoiturage-besoins-points-embarquement>

Assurer la garantie retour

Mettre en place des garanties pour assurer un moyen de déplacement aux passagers en cas de force majeure (panne du véhicule, enfant malade, défaillance du conducteur)

Mettre en place des réseaux de covoiturage structurés autour de lignes majeures de covoiturage

ponctuées d'arrêts et d'aires de stationnement dédiés, bien articulées et connectées avec les services de transport collectif préexistants ; ce qui suppose de réaliser des

études préalables pour analyser les opportunités, définir les niveaux de service et caractéristiques de ces lignes. La localisation d'arrêts structurants du territoire de la Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet n'est pas simple. On pourrait envisager des parcs-relais aux extrémités de lignes structurantes, mais le dimensionnement et la configuration des réseaux urbains actuels ne semblent pas pouvoir envisager une utilisation forte de ces parcs. Il semble incontournable de questionner la SPL D'un point à l'autre pour identifier des arrêts TC très fréquentés.

S'intégrer dans les stratégies régionales et départementales de covoiturage

cohérentes qui permettent la définition, la mise en œuvre et le suivi de plans d'actions territorialisés (infra-régionaux) de covoiturage et qui soient pris en compte par les plans et projets existants (PDU, PGD, plans de mobilité rurale, plans de mobilité des entreprises, SCoT, PLU, PCAET etc.) pour assurer un développement cohérent, lisible et optimal des services de covoiturage à des échelles territoriales pertinentes au regard des besoins de déplacement.

Développer un dispositif de type RezoPouce sur le territoire

Rezo Pouce, la réussite d'un réseau d'auto-stop organisé et sécurisé. 4 ans après le lancement de la démarche, l'association REZO POUCE créée par une dizaine de collectivités locales du Tarn-et-Garonne est en train de gagner son pari qui vise à proposer un système d'auto-stop organisé et sécurisé. Son action s'étend à présent sur un territoire qui va au-delà de ce seul département puisque l'association dénombre actuellement 82 communes desservies par 250 arrêts, soit une population de plus de 200 000 habitants. Le nombre d'inscrits est actuellement d'environ 1000 utilisateurs. En plus de créer du lien social, ce dispositif simple et solidaire permet d'optimiser le taux d'occupation des véhicules, principalement sur des distances inférieures à 20 km. Il propose aux passagers sans voiture de se rendre à un « Arrêt sur le Pouce » sans prise de rendez-vous préalable et munis d'une fiche destination estampillée REZO POUCE ; aux conducteurs de s'arrêter et de partager leur véhicule identifié par un macaron. Ce dispositif est sécurisé par l'attribution d'une carte d'identifiant et par la possibilité offerte au passager d'envoyer par sms le numéro d'immatriculation du véhicule avant toute prise en charge. C'est un système de transport peu coûteux à mettre en place, ne nécessitant pas d'investissements importants. REZO POUCE propose d'ailleurs un kit de duplication pour les collectivités hors de Midi-Pyrénées, donnant des conseils judicieux pour des créations locales (gestion de la base de données, actions

d'animation, localisation des arrêts sur le pouce, etc.). D'ores et déjà, 60 collectivités en France réfléchissent à sa mise en œuvre (Pays Haut Languedoc et Vignobles, Vallée de Chamonix, Conseil Départemental de l'Allier, Pays de Romans...).

Organiser un service de mobilité solidaire

La mise en place de ces mobilités solidaires peut s'inspirer d'expérimentations réussies telles que les taxis solidaires, des conducteurs bénévoles à la campagne dans trois villages d'Alsace (Alsace, 2015) ou RézoSenior. Une trentaine de volontaires transporte gratuitement des habitants privés de véhicules à l'hôpital ou à la banque, au marché ou au cinéma.

À Emlingen, Obermorschwiller et Wittersdorf, dans le sud de l'Alsace, rares sont les bus rejoignant Mulhouse ou Altkirch, les villes les plus proches. Il y a deux ans, l'association Culture et Solidarité, qui organise habituellement des expositions et des actions humanitaires, a eu cette idée : mettre en place un réseau de conducteurs bénévoles, afin de répondre aux besoins de mobilité ponctuels. Une trentaine d'habitants, majoritairement des jeunes retraités, se sont portés volontaires. Jean-Paul Céceille, coprésident de l'association, les inscrit sur un planning de permanences (en moyenne, un jour par mois). Il reçoit sur son téléphone portable les appels des demandeurs (en moyenne six à sept par semaine), au minimum quarante-huit heures avant la date souhaitée. Une trentaine d'habitants en a déjà bénéficié, essentiellement des personnes âgées (mais aussi quelques actifs ayant perdu leur permis ou en situation de handicap par exemple). Conducteurs et passagers doivent simplement adhérer à l'association (5 euros). Mais le service est gratuit, et les chauffeurs, qui utilisent leur voiture personnelle, ne se font pas rembourser les frais kilométriques, même si la « course » peut atteindre 30 km. « Nous voulons que cela reste un engagement désintéressé, car notre objectif premier est de créer du lien social. Cela marche, car les gens discutent beaucoup. Moi qui habite depuis trente ans dans mon village, je rencontre des personnes que je ne connaissais pas encore », se réjouit Jean-Paul Céceille. Rendez-vous chez le médecin, à l'hôpital ou à la banque, courses au marché, à la pharmacie, ou loisirs culturels : autant de bonnes raisons de sortir de chez soi, et de s'octroyer un moment d'amitié, en prime. Bien souvent, les passagers offrent à leur chauffeur ici une douzaine d'œufs, là un gâteau !

La création d'un groupe de réflexion sur la mobilité « inclusive » avec les acteurs publics concernés (CCAS, mission locale, associations, etc.) intervenant auprès des personnes rencontrant des problèmes de mobilité permettrait une mise en œuvre concertée et partagée.

D'après le code des transports (article L1231-15) « En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités [qui ont la compétence transport], seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers ».

Ainsi, les lignes régulières peuvent être remplacées par un service de covoiturage dans certaines zones ou les TC ne peuvent être rentables. Certaines zones de l'agglomération peuvent donner lieu à l'expérimentation de cette nouvelle pratique de mobilité.

Expérimenter dans certaines zones le covoiturage en substitution au TAD pour assurer le droit au transport

L'extension du TAD sur le reste du territoire n'est pas obligatoire. Ce territoire peut être un terrain d'expérimentation pour le covoiturage. Même si les services de transport à la demande offrent une solution « mobilité » pour les territoires peu denses, ils offrent également des possibilités de rabattement soit vers les lignes ferroviaires les plus proches, soit vers les lignes régulières départementales, voire sur les lignes de bus des agglomérations. Néanmoins, le TAD n'est pas « LA » réponse universelle aux problématiques transports dans les territoires peu denses, et ce, pour plusieurs raisons : dans la pratique, ce sont souvent les personnes âgées qui recourent à ces services bien que tous les publics l'utilisent ; le coût est encore jugé trop important par de nombreuses autorités organisatrices, qui sont financièrement contraintes ; le transport à la demande n'est pas encore suffisamment flexible pour susciter du report modal chez les détenteurs de véhicules particuliers, dans des zones à très fort taux de motorisation.

La bonne perception des transports à la demande par ses usagers pousse les organisateurs à poursuivre le développement de leurs offres (ouverture de nouveaux services, extensions horaires ou territoriales). Néanmoins, la clef pour offrir un

service mobilité complet sur les territoires peu denses, dans lesquels les taux de motorisation sont élevés, réside dans une diversification de l'offre, à travers d'autres procédés innovants (prêts de vélos ou de mobylettes, centrales de mobilité, covoiturage, autopartage...).

Le développement de cette offre nécessite un besoin d'accompagnement pour les générations de personnes n'ayant pas l'habitude de l'outil informatique ou personnes se situant en zones blanches. En général, les services de TAD sont localisés uniquement ds les zones. Dans ce cas il est possible d'exprimer les besoins sur un n°Vert.

Pour en savoir plus

Le Cerema vient de publier un rapport, commandé par le Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, qui présente des retours d'expériences, analyse les freins au développement de cette solution de mobilité et détaille les préconisations des acteurs pour faciliter la pratique du co-voiturage courte distance.

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/covoiturage-courte-distance-rapport-du-cerema-freins-leviers>

2.2 - Proposer des services itinérants aux habitants

OBJECTIFS
<p>Proposer des services mobiles pour réduire les déplacements Développer de services itinérants Valoriser les circuits courts</p>

PROGRAMME	COÛT
<p>2019</p> <p>Lancement de réflexions pour définir les modalités d'implantation de structures d'accueil mutualisé sous forme de relais de services publics (RSP), de maisons de services au public (MSAP), et/ou des navettes de service publique itinérantes Proposition de sites en lien avec les actions engagées dans le cadre du plan de mobilité rurale en matière de desserte (en transport à la demande par exemple) Réflexion sur le développement de commerces et services ambulants</p>	<p>Moyens humains : temps du personnel de la communauté d'agglomération (échanges, suivi)</p>
<p>2020</p> <p>Travail avec les partenaires pressentis et lancement d'études pour le développement de structures d'accueil mutualisé afin de : – Préciser les services publics à associer en fonction des besoins locaux (information dans les démarches administratives et de retour à l'emploi, accompagnement aux technologies de l'information et de la communication, organisation de permanences délocalisées des partenaires...) – Définir un modèle d'accompagnement concernant le développement de commerces et services ambulants</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (échanges, suivi...) Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues (structure d'accueil mutualisé : relais ou maisons de services au public, navettes de service)</p>
<p>2021</p> <p>Expérimentation des premières structures d'accueil mutualisé et/ou des services ambulants</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (échanges, suivi...) Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues (structure d'accueil mutualisé : relais ou maisons de services au public, navettes de service) Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues</p>
<p>Au-delà</p> <p>Bilan de l'expérimentation des structures d'accueil mutualisé et/ou des services ambulants, et prise de décision quant à leur pérennisation, leur ajustement ou leur abandon</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (échanges, suivi...)</p>

PILOTE(S) DE L'ACTION	FINANCEMENT
<p>Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet Région Occitanie Département du Tarn Structures locales : organismes de service public, entreprises locales, associations</p>	<p>Communauté d'agglomération Communes Région Occitanie CCI Investisseurs privés</p>

INDICATEUR(S) DE SUIVI
<p>Suivi des actions du Plan de Mobilité Rurale</p>

Axe 1 : Proposer des services mobiles pour réduire les déplacements

Développer la mobilité des services publics et faciliter leur accessibilité dans les territoires ruraux pour remédier à la concentration des services publics, en déployant des structures locales d'accueil mutualisé entre différents services publics, voire des navettes de service publique itinérantes peuvent permettre de limiter la mobilité.

Développement de services publics itinérants

Les prestations de La Poste sont intéressantes (télétravail, service itinérant dans le Gers mis en place depuis plusieurs années). Ils proposent des maisons de service public itinérantes. L'objectif étant de cibler dans un premier temps des communes sans services avec personnes âgées. Plusieurs expérimentations existent, comme le « car des services publics » dans le Lot. Autour de Cahors, les services publics se déplacent en camping-car afin de rapprocher les gens et l'administration dans les villages éloignés. Le « car des services publics » est un des éléments d'une démarche d'ensemble, lancée en décembre 2017, dans le Lot. L'expérimentation s'achèvera en janvier 2019. Un bilan en sera tiré.

Valoriser les circuits courts

La problématique des déplacements des marchandises est complexe, nécessitant un temps important pour établir un état des lieux relativement satisfaisant. Ce qui explique qu'elle est rarement abordée dans une première génération de plan de mobilité.

Cependant, des actions relatives à la promotion des circuits courts participe bien évidemment aux objectifs stratégiques du plan de mobilité. Plusieurs actions peuvent être portées par les collectivités, notamment concernant la restauration scolaire.

Pour aider les producteurs agricoles à évaluer le coût réel des livraisons qu'ils effectuent dans le cadre des circuits courts, le Cerema a développé en partenariat un logiciel d'aide à la décision appelé Logicout. En calculant les coûts économiques et environnementaux de leurs déplacements effectués lors des livraisons, cet outil désormais disponible permet aux producteurs de connaître les coûts cachés de leur

organisation en matière de logistique.

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/cerema-developpe-logiciel-evaluer-cout-livraisons-circuit>

3 - Confirmer la culture de la mobilité durable sur le territoire

La collectivité de Gaillac Graulhet Agglomération dispose d'ores et déjà de compétences mobilité relativement soutenues dans de nombreux domaines de la mobilité.

Dans le domaine des transports collectifs, elle échange régulièrement avec les autres autorités organisatrices de la mobilité intervenants sur son territoire et de ses délégataires pour l'organisation et le suivi des réseaux urbains et interurbains. Elles bénéficient dans ce champ d'interlocuteurs solides qui sont connus pour avoir porté des réflexions et des actions innovantes, particulièrement la restructuration du réseau interurbain dès le début des années 2000 combinée à une offre de parc-relais situés à plusieurs échangeurs de l'A68.

Dans le domaine des modes actifs, des schémas cyclables et des aménagements ont été réalisés dans certaines communes (ex : le schéma des modes de déplacements doux à Graulhet). Le stationnement a également été investi, ce qui est relativement rare pour ce genre de territoires (voir la politique de stationnement à Rabastens ou encore à Gaillac avec l'instauration d'arrêts minute).

Cet axe stratégique vise ainsi à consolider ces compétences et connaissances et à les développer.

La prise en compte des déplacements dans les documents d'urbanisme et notamment les PLU est une condition indispensable à l'atteinte des objectifs d'une mobilité plus durable. Mobiliser les moyens dont disposent un document d'urbanisme s'inscrit dans une logique de structuration de l'urbanisation plus économe de l'espace, moins génératrice de déplacements, qui est le cœur même d'un plan de mobilité (action 3.1). Le lancement en 2019 d'un PLU intercommunal pour une partie du territoire est une opportunité.

Elle suppose également de s'organiser en interne pour mettre en œuvre et suivre les actions identifiées du plan de mobilité. La maîtrise des réponses aux appels à projets



est également essentielle pour obtenir des financements supplémentaires.

3.1 - Intégrer la dimension mobilité dans les documents d'urbanisme

OBJECTIFS
<p><u>Axe 1 : Intégrer le concept de report modal dans les documents de planification :</u></p> <p>1 Réserver des emplacements dans les PLU(i) 2 Intégrer des stationnements vélo fonctionnels et sécurisés dans les constructions neuves 3 Favoriser l'accessibilité multimodale du quartier proche d'une gare</p>

PROGRAMME	COÛT
<p>2019</p> <p>Organisation d'échanges entre les différents interlocuteurs des principaux documents de planification pour présenter le plan de mobilité rurale Rédaction d'un guide méthodologique pour la prise en compte de la mobilité dans les plans locaux d'urbanisme Association aux démarches d'élaboration ou de révision de plans locaux d'urbanisme, à l'échelle communale (PLU) ou communautaire (PLUi) pour veiller à la prise en compte des mobilités alternatives et des démarches engagées en ce sens (schéma de déplacements des modes actifs, aires de covoiturage...), via les orientations d'aménagement et de programmation (OAP)</p>	<p>Moyens humains : temps du personnel de la communauté d'agglomération Gaillac Graulhet et du service de Communication (échanges...) et élus...</p>
<p>2020</p> <p>Association du conseiller en mobilité aux démarches d'élaboration ou de révision de plans locaux d'urbanisme Intégration du plan de mobilité rurale aux futurs documents de planification (cohérence avec les mesures d'urbanisme concernées des ScoT, PLU, PCAET ...)</p>	<p>Moyens humains : temps du de l'animateur mobilité (échanges...)</p>
<p>2021</p> <p>Association du conseiller en mobilité aux démarches d'élaboration ou de révision de plans locaux d'urbanisme</p>	<p>Moyens humains : temps du de l'animateur mobilité (échanges...)</p>
<p>Au-delà</p> <p>Association du conseiller en mobilité aux démarches d'élaboration ou de révision de plans locaux d'urbanisme</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (échanges...)</p>

PILOTE(S) DE L'ACTION	FINANCEMENT
<p>Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet Communes, associations</p>	

INDICATEUR(S) DE SUIVI
<p>Nombre de communes concernées par un PLU ou PLUi prenant en compte les actions du Plan de Mobilité Rurale portant sur le développement des transports collectifs, sur les modes actifs, et le développement des services mobiles aux habitants</p>

Axe 1 : Intégrer le concept de report modal dans les documents de planification

Afin de réduire l'autosolisme et ses effets, les orientations des documents de planification urbaine et territoriale peuvent être utilisées. Pour induire un report modal, il faut :

- dans un premier temps proposer une offre de transports alternatifs la plus large possible pour permettre de ne pas utiliser systématiquement l'automobile. Quelques actions simples vont dans ce sens. Par exemple développer des cheminements piétons et cyclables agréables, efficaces (directs, desservant les services, commerces, équipements, zones d'habitat...) et sécurisés).*
- Dans un deuxième temps, activer les leviers offerts par les documents de planification. En effet, l'avantage de la voiture sur les autres modes de transport, et en particulier les modes non motorisés, est important : il permet non seulement de se libérer des contraintes de distance pesant sur les modes non motorisés (marche et vélo) mais aussi des contraintes horaires imposés par les modes de transports collectifs.*

De plus, par l'intermédiaire des documents de planification on peut :

- maîtriser l'étalement de l'habitat*
- privilégier la mixité des activités*
- densifier les secteurs desservis en transports collectifs pour augmenter la population et les activités desservies par ce mode*
- supprimer les coupures défavorables aux modes doux*
- améliorer la perméabilité des îlots...*

Territoire(s) privilégié(s) : communes/intercommunalités devant prochainement s'engager dans une révision de leurs documents d'urbanisme. La cohérence entre les mesures d'urbanisme concernées des SCoT et des PLU est donc essentielle.

Réserver des emplacements dans les PLU(i)

Le PLUi apparaît comme une opportunité forte pour s'inscrire dans une logique de structuration de l'urbanisation plus économe de l'espace, moins génératrice de déplacements. Les objectifs du PLUi pourront se décliner en actions en faveur :

- *de la lutte contre la dispersion et l'étalement de l'urbanisation ;*
- *du développement des logements locatifs aidés dans les secteurs desservis par les transports collectifs départementaux et à proximité des pôles de services ;*
- *de l'optimisation de la répartition des équipements scolaires, notamment en les regroupant pour faciliter leur desserte ;*
- *du développement d'alternatives crédibles à la voiture individuelle ;*
- *de l'exploitation et du développement du potentiel de cheminements doux.*

Comment favoriser la porosité et les circulations douces ?

des cheminements modes doux facilités : au moyen d'un graphique, le PLU peut placer des emplacements réservés pour compléter la trame des modes doux, notamment pour l'accès au pôle multimodal, également des tracés de principe au titre du L123.1.5.6°, qui correspondent aux cheminements que la commune souhaite aménager sur l'espace public ou les propriétés privées de la commune.

Intégrer des stationnements vélo fonctionnels et sécurisés dans les constructions neuves

De plus, l'OAP qualité environnementale peut préciser que les nouvelles opérations devront intégrer des stationnements vélos fonctionnels et sécurisés.

Favoriser l'accessibilité multimodale du quartier proche d'une gare

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) de tel secteur proche de la gare peut définir une liaison modes doux traversant l'îlot, l'accès voiture se réalisant autour de l'îlot, pour se connecter avec un jardin et pour relier la gare plus directement. Le règlement de toutes les zones peut préciser dans son article 3 : « pour toute opération d'habitat à partir de 5 logements ou 5 lots, des dessertes à usage exclusif des piétons et des cycles pourront être imposées. Elles devront alors présenter une largeur minimum de 1,5 m ». Ces dessertes pourront être négociées avec l'opérateur HLM qui réalisera les constructions; et dans son article 12 : « pour toute opération d'habitat collectif à partir de 3 logements, 1 ou plusieurs local ou emplacement couvert et sécurisé avec un accès à niveau ou un plan incliné, pour le stationnement des cycles, avec une surface de 1m² minimum par tranche de 65 m² de surface de plancher (équivalent à 70m² de SHON) ».

Pour en savoir +

fiches Cerema « PLU et déplacements : analyse de cas ». Cet ouvrage, qui fait suite à la publication en avril 2007 de « PLU et déplacements : l'essentiel » a ainsi vocation à présenter et analyser les pratiques actuelles des collectivités dans l'intégration de la thématique mobilité dans l'élaboration de leur PLU. Pour cela, il s'appuie notamment sur l'analyse de 19 PLU communaux, approuvés récemment et comportant une approche intéressante de cette thématique. Les cas sont sélectionnés de manière à présenter une diversité de contextes importante. Il s'adresse principalement aux professionnels de l'urbanisme, notamment les acteurs associés de façon directe ou indirecte à l'élaboration des PLU ou des PLUi : collectivités, services déconcentrés de l'État, départements, régions, bureaux d'études et représentants de la société civile et économique.

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plu-deplacements-0>

3.2 - S'organiser en interne pour faire vivre le plan de mobilité

OBJECTIFS
<p><u>Mettre en place une gouvernance solide autour du COTECH existant</u> Candidater à divers appels à projets et obtenir des financements Communiquer régulièrement sur les actions du plan de mobilité Valoriser et soutenir les dispositifs d'aide à la mobilité existants Anticiper la mise en place des nouvelles mobilités</p> <p><u>Développer un travail en réseau entre les techniciens et animateurs mobilité / voire des communes de l'agglomération pour le développement des modes alternatifs à la voiture</u> Organiser des formations pour les techniciens, animateurs en mobilité sur les aménagements modes actifs covoiturage et transport collectifs Capitaliser les retours d'expériences sur cette question par les communes de l'agglomération Mettre en place un espace d'échanges entre techniciens de mobilité</p> <p><u>Assurer une concertation la plus large possible</u> Mettre en place un groupe de travail citoyen mobilité pérenne ou permettre la consultation par le COTECH d'« ambassadeurs mobilité » : Communiquer régulièrement sur les actions du plan de mobilité</p>

PROGRAMME	COÛT
<p>2019</p> <p>Candidater à divers appels à projets (French Mobility, ADEME, Caisse des dépôts, etc.) Organiser une action-formation aménagements modes actifs (2 ou 3 jrs) Réaliser un plan de communication Communiquer sur les actions/événements en cours Création d'un groupe de réflexion sur la mobilité avec les acteurs publics identifiés Réalisation d'une enquête publique Consultation auprès du public par des groupes de travail pérennes</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi) et des partenaires (participation au groupe de réflexion, mise en œuvre des actions...)</p>
<p>2020</p> <p>Candidater à divers appels à projets (French Mobility, ADEME, Caisse des dépôts, etc.) Réunir techniciens du territoire (1 ou 2 jrs) Appliquer le plan de communication Communiquer sur les actions/événements en cours Réunions du groupe de réflexion sur la mobilité et association de nouveaux partenaires le cas échéant sur le même modèle que l'année précédente Identification de projets communs à développer, étendre, expérimenter et définition d'un plan d'action et des portages</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi) et des partenaires (participation au groupe de réflexion, mise en œuvre des actions...)</p>
<p>2021</p> <p>Candidater à divers appels à projets (French Mobility, ADEME, Caisse des dépôts, etc.) Réunir techniciens du territoire (1 ou 2 jrs) Appliquer le plan de communication Communiquer sur les actions/événements en cours Réunions du groupe de réflexion sur la mobilité et association de nouveaux partenaires le cas échéant Présentation des projets aux acteurs de la mobilité pour coordonner et faire coopérer les différentes parties prenantes</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi) et des partenaires (participation au groupe de réflexion, mise en œuvre des actions...)</p>
<p>Au-delà</p> <p>Candidater à divers appels à projets (French Mobility, ADEME, Caisse des dépôts, etc.) Réunions du groupe de réflexion sur la mobilité et association de nouveaux partenaires le cas échéant Présentation des projets aux acteurs de la mobilité pour coordonner et faire coopérer les différentes parties prenantes</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi) et des partenaires</p>



	(participation au groupe de réflexion, mise en œuvre des actions...)
--	--

PILOTE(S) DE L'ACTION	FINANCEMENT
Gaillac Graulhet Agglomération Autorités organisatrices : Région Occitanie Département de la Haute-Garonne	Gaillac Graulhet Agglomération

INDICATEUR(S) DE SUIVI
Nombre de réunions COTECH/COFIL Nombre de participants au GT citoyen Nombre de financements obtenus Nombre de participants/an aux réunion entre techniciens

Axe 1 Mettre en place une gouvernance solide

Cette gouvernance repose généralement sur la composition suivante :

- *Un comité de pilotage composé d'élus*
- *Un comité technique composé de techniciens et d'un élu pilote*
- *un groupe de travail mobilité consultatif issu de la société civile*
- *un espace transversal (Composé des élus de la commission Aménagement de la Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet, ainsi que les partenaires concernés par la mise en œuvre du plan)*
- *un(e) référent(e) mobilité au sein de la CA*

Ils pourraient se réunir chaque année, au cours d'une séance commune et dédiée au plan de mobilité. Dans ce cadre, ils établiront conjointement le bilan des actions réalisées dans l'année écoulée et identifieront des propositions de programme d'actions prioritaires pour l'année suivante, à soumettre aux instances respectives de la CA2G et des communes. Un comité technique composé des représentants des acteurs concernés par la mise en œuvre du plan préparera les réunions du comité de pilotage.

Identifier un référent mobilité au sein de la communauté d'agglomération

Ce poste est important dans le suivi et l'animation d'un plan de mobilité à l'échelle de l'agglomération. Ses missions sont généralement de :

- *De porter, suivre et évaluer la mise en œuvre du plan de mobilité, notamment en matière de communication et d'évaluation ;*
- *de piloter les réponses aux divers appels à projets mobilité pour obtenir des financements supplémentaires ;*
- *Force de proposition dans les différentes actions permettant l'atteinte d'objectifs (financiers, nombre d'usagers, qualité des déplacements...)*
- *Interlocuteur privilégié des autorités organisatrices et des acteurs locaux, publics et privés, en matière de mobilité à l'échelle de l'agglomération Gaillac Graulhet,*
- *Suivre les innovations et initiatives en matière de mobilités alternatives (veille)*
- *Assurer l'organisation de formations du personnel des structures locales*

(mairies, centres communaux ou intercommunaux d'action sociale...) pour les aider à conseiller leurs publics sur les mobilités alternatives

En outre, la collectivité pourra valoriser et soutenir les démarches d'aides à la mobilité existante. Elle peut aussi relayer des dispositifs de subventions voire même en proposer certains (pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique par exemple).

La recherche de financement nécessite une véritable organisation pour tout d'abord connaître les sources multiples : le site <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/> a pour ambition de rechercher facilement les aides publiques disponibles et pertinentes (Ministère transition écologique et solidaire, Région Occitanie, Agence régional de santé – de nombreux appels à projets de l'ARS concerne la mobilité, particulièrement la mobilité active), l'ADEME, la dotation de soutien à l'investissement local, le programme de financement de stationnement vélo Alvéole, etc. La plateforme France mobilités est consacrée spécifiquement à la mobilité, avec comme objectif notamment de favoriser la mise en relation et le partage d'expérience à l'échelle régional (<https://www.francemobilites.fr>).

Etre en mesure de suivre l'évolution des mobilités sur le territoire

Il est essentiel de définir des modalités de suivi et d'évaluation. La question du portage est récurrente en matière d'évaluation et peut se résumer aux trois enjeux suivants :

- l'identification des services, partenaires et éventuels prestataires à mobiliser ;*
- l'estimation des moyens à consacrer ;*
- l'implication du politique.*

S'agissant des moyens consacrés à l'évaluation, ils dépendent bien évidemment de la taille des collectivités. Néanmoins, plusieurs enseignements importants peuvent être tirés des évaluations menées dans le cadre des plans de déplacements urbains. L'association d'acteurs extérieurs comme les agences techniques départementales ou le réseau scientifique et technique du ministère du développement durable (Cerema, Ademe) peut s'avérer bénéfique, en particulier pour le recueil et l'analyse croisée des données nécessaires à l'évaluation.

Une phase d'expérimentation recommandée

Il est important de se montrer patient, et de ne pas s'attendre à obtenir des résultats positifs dès les premières semaines ou les premiers mois de la mise en œuvre. Dans ce domaine, la mise en œuvre des actions nécessite du temps, particulièrement pour changer les habitudes de mobilité des usagers (6 mois minimum).

En tout état de cause, il est essentiel de définir un nombre d'indicateurs au regard des moyens humains de l'AOM. Recueillir une donnée peut prendre un certain temps.

Exemple d'indicateurs pour le suivi et l'évaluation des actions des plans de mobilité rurale

Thématique	Indicateurs d'offre	Indicateurs d'usage
Transports collectifs (TC)	Offre TC : nombre d'arrêts, emplacements, nombres de lignes, fréquence et horaires de passage, amplitude horaire... Superficie du territoire couverte (lignes régulières, lignes à la demande)	Usage TC : nombre de voyages annuels, nombre de montées/descentes aux principaux arrêts
Vélo	Aménagement d'itinéraires : longueur des itinéraires aménagés pour le vélo (en distinguant bandes et pistes cyclables) Aménagements de stationnement : nombre de supports de stationnement vélo sur l'espace public, dont sécurisés	Comptages de flux vélos sur certains axes Comptages de vélos stationnés sur certains supports
Marche	Aménagements d'itinéraires : surfaces d'aires piétonnes, longueurs de trottoirs de largeur <1,40 m Aménagements ponctuels : nombre de traversées dangereuses réaménagées	Comptages piétons sur certains axes
Deux-roues motorisés	Nombre d'emplacement de stationnement	Comptages de flux sur certains axes
Circulation automobile	Schéma de hiérarchisation de la voirie Schéma de modération des vitesses	Comptages de flux sur certains axes
Stationnement automobile	Offre de stationnement sur voirie par type (gratuit, gratuit à durée limitée, payant) et en parc	Tarifification éventuelle Taux d'occupation et de rotation du stationnement voirie sur certaines zones Fréquentation des parcs Nombre de procès-verbaux observation du stationnement illicite
Partage de la voirie	Longueur des voies aménagées en zone de circulation apaisée	

Management de la mobilité et services	Nombre de plan de mobilité d'établissement	Nombre d'abonnées covoiturage, nombre d'utilisations / jour par voiture Nombre d'inscrits sur les portails de covoiturage Nombre de salariés couverts par un plan de mobilité d'établissement
Thèmes transversaux	Sécurité des déplacements accessibilité des territoires	nombre d'accidents, niveau de gravité... mesure des temps de parcours avec différents modes...

Axe 2 : développer un travail en réseau entre les techniciens et animateurs mobilité / voirie des communes de l'agglomération pour le développement des modes alternatifs à la voiture solo

Dans cet axe, l'objectif est de faire vivre le réseau mobilité de l'agglomération Gaillac Graulhet afin de faire monter en compétences les animateurs, techniciens animateur mobilité-voirie-déplacements et de valoriser les actions réussies pour favoriser l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture.

L'accessibilité des seniors et des personnes à mobilité réduite est un objectif central qui influe sur la conception des aménagements et qui favorise la fréquentation de l'ensemble des piétons et des cyclistes. Des formations publiques sont disponibles sur l'aménagement et le partage de la voirie ainsi que les nouvelles réglementations en vigueur.

La marche, le vélo, les TC et le covoiturage sont des modes pertinents pour effectuer des achats de proximité, pour l'accès aux services, comme pour les déplacements domicile-travail. Ainsi, se déplacer ne signifie pas forcément devoir utiliser la voiture.

Organiser des formations pour les techniciens animateurs en mobilité sur les aménagement modes actifs covoiturage et transport collectifs

Les actions en faveur d'une politique d'aménagement et de gestion favorable aux piétons sont nombreuses et la boîte à outils techniques et réglementaires est bien garnie. On peut citer comme exemple :

- *Développement de l'espace piétonnier*
- *maillage fin de cheminements confortables et de qualité*
- *modération des vitesses et aménagements de sécurité*
- *signalisation de repérage et de guidage*
- *rabattement vers les transports collectifs, etc.*

Par exemple, cet espace sera l'occasion d'aborder les principales normes de circulation à respecter, issues de la loi du 11 février 2005 :

- *une largeur de cheminement de 1,40 m libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel ; cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement ;*
- *des cheminements praticables : absence de ressauts de plus de 2 cm, trous ou fentes dans le sol résultant de la présence de grilles ou autres équipements d'un diamètre ou une largeur inférieurs à 2 cm, etc.*
- *Tout mobilier urbain sur poteaux ou sur pieds doit comporter un élément bas situé à l'aplomb des parties surélevées lorsque celles-ci ne ménagent pas un passage libre d'au moins 2,20 m de hauteur ; s'ils sont en saillie latérale de plus de 15 cm et laissent un passage libre inférieur à 2,20 m de hauteur, ils sont rappelés par un élément bas installé au maximum à 0,40 m du sol ou par une surépaisseur au sol d'au moins 3 cm de hauteur.*

Ces normes prennent en compte à la fois les obstacles fixes (mobilier urbain, panneaux, boîtes aux lettres, arbres, etc.) et les obstacles mobiles (véhicules garés sur trottoir, bacs à ordures ménagères, tables et chaises, etc.). L'article R417-10 du Code de la Route stipule de surcroît qu'est notamment considéré comme gênant la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule sur les trottoirs, les passages ou accotements réservés à la circulation des piétons. Les propositions d'actions veilleront à intégrer l'ensemble des fonctions assurées par l'espace routier (déplacement des VL, mais aussi des marchandises et circulation des véhicules agricoles). Le gabarit de ces véhicules sont à prendre en compte dans la conception d'aménagements.

Exemples de formations proposées

Ponts Formation : coût inscription 1815 € HT (3 jours) / Voirie pour tous : inscription gratuite pour les agents de collectivités territoriales

Mise en œuvre d'une politique cyclable : enjeux, conception et signalisation (Ponts Formation). La mise en œuvre d'une politique cyclable est une opération délicate et stratégique. Les collectivités doivent en effet composer avec des enjeux multiples (techniques, juridiques, organisationnels...) pour créer les conditions favorables au développement de l'usage du vélo. Un module concerne l'évolution réglementaire la nouveauté des aménagements, l'incitation financière et les outils.

<http://formation-continue.enpc.fr/nos-formations-courtes/9-mobilite-reseaux-et-systemes-de-transportes-infrastructures/257-exploitation-traffic--securite-routiere-its/32489-mise-en-uvre-dune-politique-cyclable--enjeux-conception-et-signalisation.html>

VOIRIE POUR TOUS : "Plan d'Actions pour les Mobilités Actives" (PAMA)

En juin 2013, un comité de pilotage chargé d'élaborer le Plan National d'Actions pour les Mobilités Actives a été mis en place par le ministre des transports. L'axe 2 de ce plan d'action concerne le partage de l'espace public et la sécurité des modes actifs et entraîne une évolution réglementaire en faveur des cyclistes et des piétons. Cette demi-journée sur le PAMA a pour objectif de présenter le contenu de toutes les nouvelles règles, d'expliquer leur raison d'être et de donner des indications de mise en œuvre possible mais aussi de répondre aux différentes questions des acteurs concernés.

<https://www.cerema.fr/fr/evenements/voirie-tous-plan-actions-mobilites-actives-pama-demi-journee>

VOIRIE POUR TOUS : 1.« Les zones de rencontres – réalisation et savoir-faire », 2.« Petits bourgs, Villes moyennes : comment apaiser la circulation et favoriser le partage de la voirie ».Formation à l'attention des collectivités territoriales : réglementation, outils, logique d'aménagement, construire un projet.

<http://voiriepour tous.cerema.fr/12-09-2017-tarbes-journee-petits-bourgs-villes-a1460.html>

PONTS FORMATION : Intégrer les nouveaux services à la mobilité (VLS, auto-partage, covoiturage) dans votre politique de transport. Face à des transports en commun de masse, se développent de nouveaux modes de déplacement répondant notamment à des besoins de flexibilité en termes de lieux (zone rural par exemple) ou en termes d'horaire. Ces nouveaux services tels que le VLS, le co-voiturage, l'auto partage...doivent être pris en compte par les collectivités car constituent de plus en

plus des modes de déplacement à part entière au même titre que le bus.

<http://formation-continue.enpc.fr/nos-formations-courtes/9-mobilite-reseaux-et-systemes-de-transports-infrastructures/206-deplacements-mobilite-transports/31785-integrer-les-nouveaux-services-a-la-mobilite-dans-votre-politique-de-transport.html>

PONTS FORMATION : Tarification des transports urbains : concilier rendement tarifaire et efficacité globale. Face aux difficultés financières des collectivités locales, il devient crucial d'augmenter le rendement tarifaire du transport collectif urbain tout en maintenant un accès équitable à tous et ce afin d'éviter une diminution du service public incompatible avec les objectifs de développement durable.

<http://formation-continue.enpc.fr/nos-formations-courtes/9-mobilite-reseaux-et-systemes-de-transports-infrastructures/206-deplacements-mobilite-transports/32272-tarification-des-transports-urbains--concilier-rendement-tarifaire-et-efficacite-globale.html>

PONTS FORMATION : Encourager la marche en ville : aménagements et offre de services. Formation sur l'importance de la marche dans les déplacements urbains et son potentiel de développement. Le cadre réglementaire et méthodologique. Les actions en faveur du piéton et les plans piétons : démarche et résultats. La marche dans la chaîne de l'intermodalité. Le cheminement des piétons et l'organisation de la ville.

<http://formation-continue.enpc.fr/nos-formations-courtes/9-mobilite-reseaux-et-systemes-de-transports-infrastructures/206-deplacements-mobilite-transports/31257-encourager-la-marche-en-ville--amenagements-et-offre-de-services.html>

Capitaliser les retours d'expériences sur cette question par les communes de l'agglomération

Un travail de capitalisation de retours d'expérience et expérimentations réussies d'actions mises en place dans certaines communes de la communauté d'agglomération peuvent constituer la base d'actions futures à mettre en place à l'échelle de l'agglomération.

On peut citer comme exemple :

- *Le schéma des modes de déplacements doux ou des liaisons douces structurantes (Graulhet)*
- *La politique de stationnement (Rabastens)...*

Mettre en place un espace d'échanges entre techniciens du territoire

Au-delà de la capitalisation des expériences à l'échelle de l'agglomération, il est nécessaire que les techniciens, conseillers, animateurs en mobilité ainsi que les élus aient accès à une (des) formation(s) leurs présentant les techniques ainsi que la réglementation en vigueur. Cet espace d'échanges peut avoir 2 formes :

- *Rencontres régulières (1 à 3 par an) via des journées d'échange Voirie pour tous, réunion de réseau ou Ponts Formation*
- *Réseau collaboratif (espace internet) permettant le partage et la mise à disposition en ligne partagée de documents.*

Autre exemple :

- *Utiliser l'expérimentation d'un cheminement actif (Sénoillac – Rivière).*
- *Réfléchir sur un schéma directeur global à l'échelle du territoire de la CA.*

Anticiper la mise en place des nouvelles mobilités

On parle beaucoup de véhicule connecté, de véhicule autonome, de mobilités de type UAM (urban aërian mobility) dont l'objectif est de desservir les territoires situés dans un rayon d'une heure. Equivalent-voiture autour de Toulouse, ou plus généralement de dispositifs de type Maas (Mobility as a service). Ces nouvelles mobilités et dispositif sont en cours de mise en place et pourraient modifier, à moyen terme, la perception et l'usage du territoire. À ce titre, Gaillac Graulhet Agglomération pourrait se positionner comme un living lab périrubain et rural.

Des expérimentations sont en cours. Par exemple la RATP lance des expérimentations dans le cadre d'un projet de recherche SESNA (Supervision Et Sécurité de l'Exploitation d'un service de Navettes Autonomes sur site sensible) financé par BPI France et la Région Ile-de-France, par le mécanisme du FUI (Fonds Unique Interministériel) qui vise à développer, évaluer et valider, dans des conditions réelles d'exploitation de transport collectif. A terme, l'objectif consiste à pouvoir

déployer un service commercial de transport collectif par navettes autonomes, fiable et répondant au besoin capacitaire, sécuritaire, dès le terme du projet puis de l'étendre en prévision de l'arrivée du métro sur le plateau de Saclay. Pour la RATP, le véhicule autonome constitue une opportunité de nouveaux services et complète l'offre de mobilité existante, en offrant des solutions pour les demandes de mobilité non satisfaites aujourd'hui (territoires peu dense, faibles flux, premiers et derniers kilomètres...).

A l'heure actuelle, les offres de ces services n'existent pas. Pour être utilisées, elles devront répondre à plusieurs critères, notamment d'offrir une sécurisation et une compétitivité par rapport aux offres de TAD actuelles.

Axe 3 : Assurer la concertation la plus large possible

Mettre en place un groupe de travail mobilité pérenne ou permettre la consultation par le COTECH d'« ambassadeurs mobilité »

La mise en place de ces groupes de travail et la consultation par des ambassadeurs de mobilité poursuit l'objectif de mobilisation des acteurs du territoire, et de consultation du public, autour de la question de la mobilité, engagé en 2018 avec les ateliers participatifs de mai et juin.

Cette mobilisation a l'avantage de :

- identifier des personnes ressources qui permettront de relayer les informations d'actions mobilité mises en œuvre sur le territoire de la CA, voire d'aider au portage d'actions*
- recueillir des « remontées territoire » par des usagers*
- leur permettre d'être force de proposition d'actions*
- construire du lien social au sein de la population*

3.3 - Sensibiliser et accompagner les scolaires à l'usage des modes actifs

OBJECTIFS
<p>Développer une culture de la mobilité durable auprès des publics jeunes</p> <p>1 Mettre en place des pédibus, vélobus ou système de covoiturage</p> <p>2 Intervention ludique et pédagogique autour de la mobilité durable</p>

PROGRAMME	COÛT
<p>2019</p> <p>Accompagnement des établissements scolaires par la communauté d'agglomération :</p> <p>Identifier des établissements scolaires</p> <p>Animation de réseau de l'ensemble des établissements de son territoire</p> <p>Réflexion sur la gouvernance</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi...) et du personnel du service technique</p> <p>Investissement : budget à préciser (aménagement, ...)</p>
<p>2020</p> <p>Développer/renforcer les aménagements aux abords des écoles (schéma communautaire modes actifs, cheminements piétons sécurisés...)</p> <p>S'appuyer sur le tissu associatif existant pour accompagner et dynamiser ces démarches volontaristes (réunions d'information sur la sécurité routière, la santé, les enjeux environnementaux, animation d'ateliers autour du vélo, prêt gratuit de matériel aux écoles, organisation du diagnostic d'accessibilité aux abords des écoles, vélobus, pédibus)</p> <p>Réflexion sur la gouvernance</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi...) et du personnel du service technique</p> <p>Investissement : budget à préciser (aménagement, ...)</p>
<p>2021</p> <p>Encourager les mesures incitatives à la pratique des modes actifs par les scolaires : flotte de vélos au sein des établissements scolaires, stationnements sécurisés, kits cyclistes, journées réparation / contrôle technique vélo, organisation de journées vélos</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi...)</p> <p>Investissement : budget à préciser (aménagement, ...)</p>
<p>Au-delà</p> <p>Poursuivre le développement des aménagements et des mesures incitatives à la pratique des modes actifs</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi...)</p>

PILOTE(S) DE L'ACTION	FINANCEMENT
<p>Communauté d'agglomération</p> <p>Communes concernées</p> <p>Structures locales : Etablissements scolaires, associations de parents d'élèves, enseignants</p> <p>Sécurité routière</p>	<p>Communauté d'agglomération</p> <p>Assoc Prévention routière</p> <p>Région Occitanie</p> <p>Département du Tarn</p> <p>Communes</p> <p>Etat</p>

INDICATEUR(S) DE SUIVI
<p>Nombre de vélobus/pédibus/système de covoiturage actif</p>

Développer une culture de la mobilité durable auprès des publics jeunes (et aussi des parents)

Les motifs travail et école, obligés et récurrents dans le temps, représentent le tiers de l'ensemble de nos déplacements. Qu'ils soient transportés par leurs parents ou par le transport scolaire entre leur domicile et leur établissement, les élèves sont souvent totalement pris en charge pour leurs déplacements. Pour leurs loisirs, les élèves n'ont souvent pas possibilité d'utiliser le TC, et quand ils le peuvent, ils n'en ont pas le réflexe, souvent par méconnaissance. Le manque d'infrastructures pour faire du vélo ou de la marche, ainsi que la peur des parents de laisser leur enfant aller seul à l'école ou au collège, sont des freins à l'apprentissage de la marche, du vélo et des transports collectifs en autonomie. Pourtant, cet apprentissage est un passeport pour l'avenir : il servira plus tard pour se rendre au lycée, à l'université ou au travail. En accompagnant les démarches d'écomobilité scolaire, les collectivités favorisent l'émergence de solutions alternatives permettant aux parents d'utiliser plus facilement les transports collectifs, les modes actifs ou le covoiturage vers leur travail.

Mettre en place des pédibus, vélobus ou système de covoiturage

Cette expérimentation mérite d'être réalisée sur 2 ou 3 écoles volontaires et pour lesquelles l'animateur en mobilité peut assurer un accompagnement et s'appuyer sur une équipe enseignante volontaire (dans le cadre d'une séquence pédagogique sur le développement durable et le monde des transports par exemple). Le principal défaut des pédibus actuellement organisés est le fait que ces systèmes reposent essentiellement sur des parents volontaires qui assurent ce service les 3 ou 4 années de fréquentation de l'école par leurs enfants. La mise en place d'une gouvernance intégrant la Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet, les enseignants et la direction de l'école et/ou un agent/élu de la commune pourrait consolider davantage la gouvernance et assurer ainsi une certaine pérennité.

Il est recommandé de privilégier des écoles dont l'environnement immédiat propose déjà un minimum d'aménagements modes actifs (cheminements piétons et cyclables de qualité), pour être en mesure de proposer aux parents et enfants une solution alternative à la voiture, et donc de pouvoir fixer des objectifs raisonnables et pouvant être atteints. Dans un deuxième temps, cette démarche sera également l'occasion de faire l'inventaire des imperfections en matière d'aménagements de la

voirie en vue d'améliorer l'accessibilité tous modes de déplacements.

Les territoires privilégiés seraient les établissements primaires et secondaires relativement importantes afin de bénéficier d'une masse de scolaires suffisante. Après, rien n'empêche une école d'une commune moins dotée en population de se lancer dans une telle démarche.

Pour information, le dispositif de « rue scolaire » se développe en Belgique. Un aménagement apaisé concerne l'entrée principale d'une école, et son accès peut être fermé à la circulation routière à certaines heures aux véhicules motorisés à l'aide d'une barrière mobile (seuls les cyclistes et les piétons peuvent emprunter l'axe).

Intervention ludique et pédagogique autour de la mobilité durable

Pilier essentiel pour construire la ville durable de demain, il est important que les enfants prennent conscience de l'impact des choix de déplacements sur notre environnement et la santé. Pour ce faire, la mise en place de démarches éducatives visant le jeune public et notamment celles qui se traduisent par l'action de la mobilité durable et de l'écologie sont essentielles. Par exemple, la CREM (www.ecomobilite.org).

Bien évidemment, l'aspect sécurité routière est primordiale dans ce genre de démarche. Des associations comme la Prévention routière interviennent régulièrement dans ces établissements.

A noter que le 17 avril 2019, le gouvernement a lancé son programme « Savoir Rouler à Vélo ». Destiné aux enfants de 6 à 11 ans, ce dispositif vise à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège. Cette initiative interministérielle, pensée au bénéfice direct des enfants et des familles, est pilotée par la ministre des Sports, avec le ministre de l'Éducation nationale et de la Jeunesse, le ministre de l'Intérieur, la ministre des Transports. C'est un programme qui propose aux enfants de 6 à 11 ans, de suivre une formation encadrée de 10 heures réparties en 3 étapes.

Bloc 1 - Savoir pédaler = maîtriser les fondamentaux du vélo.

Bloc 2 - Savoir circuler = découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé.

Bloc 3 - Savoir rouler à vélo = circuler en autonomie sur la voie publique.

Cette formation est dispensée sur tout le territoire dans le temps scolaire, périscolaire ou extrascolaire et par le biais des nombreux partenaires du Programme « Savoir Rouler à Vélo », comme la Fédération Française de Cyclisme ou la Fédération des Usagers de la Bicyclette, qui mobilisent tous leurs clubs, en association avec la Prévention Routière. Pour plus d'informations : www.savoirroulervelo.fr

Le Programme « Savoir Rouler à Vélo » propose aux familles un dispositif accessible et utile destiné à renforcer la pratique du vélo chez les enfants, mais aussi les conditions de sécurité de cette pratique sur la voie publique. Par ailleurs, il s'inscrit dans le cadre du Plan vélo et mobilités actives, initié par le Gouvernement, dont l'objectif est de multiplier par trois l'usage du vélo en France et atteindre les 9 % de déplacements à l'horizon des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Le Programme « Savoir Rouler à Vélo », comme d'autres programmes notamment développés au sein des établissements scolaires, fait la promotion de la pratique d'une activité physique régulière, auprès des plus jeunes qui sont de plus en plus touchés par la sédentarité, tout en encourageant un mode économique et écologique de déplacement.

Pour en savoir plus

Portail national sur l'écomobilité scolaire : <https://mobiscol.org>, le Club des Villes et Territoires Cyclables et Vivacités ont décidé d'unir leurs réseaux, compétences, expériences pour créer un portail dédié à l'écomobilité scolaire. Ce site permet d'accéder à des ressources méthodologiques et pédagogiques, d'identifier des acteurs impliqués dans ces démarches, de consulter des expériences et expérimentations inspirantes.

Il est possible de s'inspirer d'expériences réussies telles que :

- Émile le serpent mobile à Houplines (59)
http://www.ecomobilite.org/IMG/pdf/fbp_emile_le_serpent_mobile_a_houplines.pdf*
- Le S'cool Bus à Rouen : un vélo collectif importé des Pays-Bas ; il se compose*

de 9 places, dont un conducteur, est équipé de pédales pour chaque enfant et est spécialement adapté à leur taille pour des questions de sécurité et de confort. Il est également équipé d'une légère assistance électrique. Impossible de le louper pour ses premières sorties en ville, le « S'Cool Bus » attire les regards <https://www.scool-bus.org/scolaire>

- L'éducation à l'écomobilité dans le cadre Temps d'Activités Périscolaires (TAP) à Villeneuve d'Ascq.
- La Ville de Villeneuve d'Ascq a profité de la mise en œuvre des Temps d'Activités Périscolaires pour élargir l'apprentissage de l'écomobilité auprès des élèves de CM2
- Pedibus à Bulles (60) qui a fonctionné près de 10 ans : <https://ecomobilite-ademepicardie.fr/pedibus-a-bulles-60-7-ans-deja>
- Pedibus de Mesnard-la-Barotière, 1300 habitants en Vendée : <http://www.mesnard-labarotiere.fr>
- Le pedibus Vélobus des Rosiers-sur-Loire 2000 habitants : <https://www.parc-loire-anjoutouraine.fr/fr/telechargements/climat-et-energies/mobilite-en-actions/fiche-techniquevelobus>. Ville avec de nombreux hameaux situé dans le Parc naturel régional Loire-Anjou
- Réseau Millepattes : <http://www.reseaumillepattes.org/>

3.4 - Accompagner la réalisation de PDE à Infaco, Inéopôle et siège de la Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet

OBJECTIFS
<p><u>Accompagner les PDE des gros employeurs de l'agglomération</u> Sensibiliser les porteurs de la démarche dans la structure Accompagner la démarche et la valoriser Identifier d'autres structures intéressées</p>

PROGRAMME	COÛT
<p>2019</p> <p>Rencontrer les directions des entreprises qui se sont déclarées intéressées par la démarche en 2018</p> <p>Proposer une méthodologie et un accompagnement aux établissements concernés dans la réalisation de leur PDE. Apporter des réponses dans leur démarche de gestion de la mobilité.</p> <p>Identifier les responsables PDE et les référents associés en tant qu'interlocuteurs privilégiés.</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi, formation...)</p> <p>- Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues</p> <p>- Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues</p>
<p>2020</p> <p>Proposer une méthodologie et un accompagnement aux établissements concernés dans la réalisation de leur PDE. Apporter des réponses dans leur démarche de gestion de la mobilité.</p> <p>Organiser des échanges pour suivre la plan de mobilité.</p> <p>Identifier d'autres structures intéressées</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi, formation...)</p> <p>- Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues</p> <p>- Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues</p>
<p>2021</p> <p>Organiser des échanges pour suivre la plan de mobilité.</p> <p>Identifier d'autres structures intéressées</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi, formation...)</p> <p>- Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues</p> <p>- Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues</p>
<p>Au-delà</p> <p>Organiser des échanges pour suivre la plan de mobilité.</p> <p>Poursuivre l'accompagnement et la pérennisation de leur démarche, ainsi que l'organisation des journées d'information mobilité</p> <p>Identifier d'autres structures intéressées</p>	<p>Moyens humains : temps de l'animateur mobilité (suivi, formation...)</p> <p>- Investissement : budget à préciser selon les orientations retenues</p> <p>- Fonctionnement : budget à préciser selon les orientations retenues</p>

PILOTE(S) DE L'ACTION	FINANCEMENT
<p>Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet Infaco Inéopôle</p>	<p>ADEME Communauté d'agglomération Entreprises</p>

INDICATEUR(S) DE SUIVI
<p>Nombre de plans de mobilité approuvés / en cours</p>

Accompagner les entreprises dans la réalisation de PDE intégrant les principes de mobilité durable

L'objectif d'un PDE est d'apporter un éclairage objectif sur des solutions de mobilité aux établissements en phase avec le plan de mobilité du territoire, afin de les orienter au mieux dans leur stratégie d'actions de mobilité pour leurs salariés. Un plan de mobilité efficace et durable n'est pas très gourmand en temps. Des solutions simples et concrètes peuvent rapidement être mises en place (par exemple la réservation des places de stationnement placées près de l'entrée pour du covoiturage combinée à un « café gourmand covoiturage » pour identifier les personnes qui ont des habitudes de déplacements domicile-travail similaires).

Sensibiliser les porteurs de la démarche dans la structure

Il convient de sensibiliser les entreprises volontaires mais en particulier les entreprises les plus importantes (avec des effectifs relativement importants). INFACO et INEPOLE disposent d'une masse de salariés ou de visiteurs importante à l'échelle de la communauté d'agglomération. Il représente un atout essentiel pour la réalisation et l'accompagnement pour un PDE (à fortiori de première génération) intégrant des notions de mobilité durable défendues par la collectivité.

Les profils de ces structures sont très intéressants notamment en raison de leur différence de populations cibles (salariés et stagiaires formation). Afin de sensibiliser les porteurs de la démarche dans ces deux structures, il est possible de mettre en place une réunion de présentation et une mini-formation : 0,5 jour aux chefs de projets préalablement identifiés et animateurs de mobilité de la Communauté d'agglomération Gaillac Graulhet. Les réunions avec INFACO et INEPOLE pourraient suivre le plan d'action suivant :

- présentation de la démarche et pistes d'action*
- première analyse de l'accessibilité du site*
- fonctionnement du site – analyse déplacements des salariés, intervenants extérieurs et logistique*
- Présentation d'aides éventuelles (exemple : schéma régional d'innovation, AAP Vélos et territoires...)*
- évaluation du plan de mobilité (simple)*

Identifier d'autres structures intéressées par un plan de mobilité

La mise en place de plans de déplacements inter entreprises (regroupant plusieurs petites entreprises d'une même zone d'activités) nécessitant une organisation à définir et relativement complexe à mettre en œuvre sera à envisager dans un deuxième temps, une fois l'expérience acquise. La communication des actions réalisées sera très utile. Cette action permettra de mettre en place des actions d'information personnalisée, de promotion, d'animation de communautés et d'accompagnement individualisé dans les territoires en intervenant directement auprès d'usagers.

Quand un certain nombre d'établissements se seront lancés dans une telle démarche, la Communauté d'Agglomération peut très bien, à moyen terme, valoriser ces plans de mobilité en attribuant des trophées et/ou en leur proposant un accompagnement plus complet (moyens humains et/ou matériels).

Récompenser les structures engagées dans une démarche d'écomobilité

Une telle récompense se fait souvent au moyen d'une communication ponctuelle (article dans le magazine institutionnel ou presse régionale), d'une remise de trophées par l'AOM, et/ou d'une tarification préférentielle pour utiliser le réseau TC concerné.



Annexe 1 : Proposition de tableau de suivi et précisions

Voir document joint



Annexe 2 : Fiches actions

Voir document joint

Envoyé en préfecture le 24/12/2019

Reçu en préfecture le 24/12/2019

Affiché le

SLOW

ID : 081-200066124-20191216-250_2019A-DE

Cerema Sud-Ouest_Intervention en production_modele_rapport

Connaissance et prévention des risques – Développement des infrastructures – Énergie et climat – Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé – Mobilités et transports – Territoires durables et ressources naturelles – Ville et bâtiments durables

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement



Cerema Sud-Ouest

rue Pierre Ramond – CS 60013 – 33166 Saint-Médard-en-Jalles – Téléphone +33 (0)5 56 70 66 33 – www.cerema.fr

Siège social : Cité des mobilités – 25, avenue François Mitterrand – CS 92 803 – F-69674 Bron Cedex – Tél : +33 (0)4 72 14 30 30

Cerema Effi-sciences intègre le réseau des instituts Carnot

