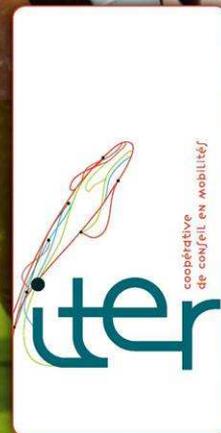


LES PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR LE PGD DU PAYS TOLOSAN

PGD Pays Tolosan

19/12/2011



Opération soutenue dans le cadre de PRELUDE

24 boulevard Riquet
31 000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75 012 Paris
T / 01 43 72 10 09

Impasse du Gabeau
Quartier La Banette n°1
83 270 St Cyr-sur-Mer
T / 09 72 12 85 24

iter@iternet.org

SOMMAIRE

1	LES PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR LE PGD DU PAYS TOLOSAN	5
1.1	Introduction	5
1.2	Les enjeux du PGD pour le Pays Tolosan	6
1.3	Les actions du PGD	6
1.4	Quelle stratégie pour le PGD du Pays Tolosan ?	7
2	LES FICHES ACTIONS DU PGD DU PAYS TOLOSAN	8
2.1	Fiche action 1 : Aménagement et planification	8
2.1.1	Les éléments de diagnostic	8
2.1.2	Les attentes et les enjeux	8
2.1.3	Les objectifs attendus	8
2.1.4	Le contenu de l'action	10
2.1.5	La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées	11
2.1.6	Les moyens nécessaires	12
2.1.7	Quelques références	12
2.2	Fiche action 2 : Les réseaux rapides	15
2.2.1	Les éléments de diagnostic	15
2.2.2	Les attentes et les enjeux	17
2.2.3	Les objectifs attendus	17
2.2.4	Le contenu de l'action	17
2.2.5	La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées	19
2.2.6	Les moyens nécessaires	20
2.3	Fiche action 3 : Des Transports À la Demande internes au Pays Tolosan et vers les pôles extérieurs	21
2.3.1	Les éléments de diagnostic	21
2.3.2	Les attentes et les enjeux	21
2.3.3	Les objectifs attendus	21
2.3.4	Le contenu de l'action	22
2.3.5	La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées	23
2.3.6	Les moyens nécessaires	24
2.3.7	Quelques références	24
2.4	Fiche action 4 : Favoriser l'émergence de PDE / PDIE / PDA	28
2.4.1	Les éléments de diagnostic	28
2.4.2	Les attentes et les enjeux	28
2.4.3	Les objectifs attendus	28
2.4.4	Le contenu de l'action	29
2.4.5	La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées	29
2.4.6	Les moyens nécessaires	30
2.4.7	Quelques références	31
2.5	Fiche action 5 : Développer et favoriser l'usage des modes doux	32
2.5.1	Les éléments de diagnostic	32
2.5.2	Les attentes et les enjeux	32

2.5.3	Les objectifs attendus.....	32
2.5.4	Le contenu de l'action	33
2.5.5	La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées.....	34
2.5.6	Les moyens nécessaires.....	35
2.5.7	Quelques références.....	35
2.6	Fiche action 6 : Comment augmenter la part modale du covoiturage ?	39
2.6.1	Les éléments de diagnostic.....	39
2.6.2	Les attentes et les enjeux.....	39
2.6.3	Les objectifs attendus.....	40
2.6.4	Le contenu de l'action	40
2.6.5	La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées.....	43
2.6.6	Les moyens nécessaires.....	43
2.6.7	Quelques références.....	43
2.7	Fiche action 7 : Permettre les usages multimodaux	45
2.7.1	Les éléments de diagnostic.....	45
2.7.2	Les attentes et les enjeux.....	46
2.7.3	Les objectifs attendus.....	47
2.7.4	Le contenu de l'action	47
2.7.5	La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées.....	48
2.7.6	Les moyens nécessaires.....	49
2.7.7	Quelques références.....	49
2.8	Fiche action 8 : L'information et la communication	51
2.8.1	Les éléments de diagnostic.....	51
2.8.2	Les attentes et les enjeux.....	51
2.8.3	Les objectifs attendus.....	51
2.8.4	Le contenu de l'action	52
2.8.5	La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées.....	52
2.8.6	Les moyens nécessaires.....	53
2.8.7	Quelques références.....	53
2.9	Fiche action 9 : la sensibilisation pour la prise en compte des publics en difficulté et les outils vers l'autonomie.....	56
2.9.1	Les éléments de diagnostic.....	56
2.9.2	Les attentes et les enjeux.....	56
2.9.3	Les objectifs attendus.....	56
2.9.4	Le contenu de l'action	57
2.9.5	La mise en œuvre et le rôle du Pays Tolosan	59
3	SYNTHESE DES PROPOSITIONS ET MISE EN ŒUVRE	59
3.1	Remarques préalables sur les actions du PGD	59
3.2	Les actions et leur coût pour le Pays Tolosan	60
3.3	Calendrier indicatif	62
3.4	Les financements.....	63
3.5	Conclusion	64
3.6	Quelle gouvernance de la mobilité en secteur périurbain ?	66

3.7	L'aménagement du parking de la gare de Castelnau d'Estrétefonds (au 01-09-2010)	67
3.7.1	Préambule.....	67
3.7.2	Etat des lieux de la gare de Castelnau d'Estrétefonds.....	68
3.7.3	Projets d'aménagement des parkings	69
3.7.4	Récapitulatif des actions d'aménagement	71
3.7.5	Devis estimatif des coûts d'aménagements.....	72
3.8	Glossaire.....	72
3.9	Bibliographie	73
4	TRANCHE COMPLEMENTAIRE : L'ACTUALISATION DES ELEMENTS DE DIAGNOSTIC	75
4.1	Les pôles générateurs en Pays Tolosan.....	75
4.2	Les publics en difficulté	81
5	LES ATELIERS ET LE SOLUTIONS ENVISAGEES	83
5.1	Les ateliers de participation : méthode et résultats obtenus	83
5.1.1	Les résultats de la concertation pour l'atelier de Paulhac	84
5.1.2	Les résultats de la concertation pour l'atelier de Pechbonnieu	85
5.1.3	Les résultats de la concertation pour l'atelier de Bouloc.....	87
5.1.4	Les résultats de la concertation pour l'atelier de Cadours	88
5.2	Les solutions étudiées dans la tranche complémentaire.....	89
	ANNEXE 1 : FACILITER LA MOBILITE DES PUBLICS CAPTIFS, EXEMPLES D' ACTIONS	
	OPERATIONNELLES	90
	Rappel des besoins et enjeux	90
	Objectifs.....	90
	Bénéfices attendus en termes d'amélioration de la mobilité durable.....	90
	Description de l'action	90
	Procédure de mise en œuvre	91
	Modalités de mise en œuvre	91
	Retour d'expérience : La bourse au permis de conduire de Suresnes.....	92
	Rappel des besoins et enjeux	94
	Objectifs.....	94
	Bénéfices attendus en termes d'amélioration de la mobilité durable.....	94
	Description de l'action	94
	Procédure de mise en œuvre	94
	Modalités de mise en œuvre	95
	ANNEXE 2 : GLOSSAIRE	96
	ANNEXE 3 : LISTE DES ACTIONS CITEES LORS DES 4 ATELIERS	97

1 LES PROPOSITIONS D' ACTIONS POUR LE PGD DU PAYS TOLOSAN

1.1 Introduction

Soucieux de promouvoir une croissance équilibrée de son territoire, tout en prenant en compte les préceptes du développement durable, le Pays Tolosan a décidé d'élaborer son Plan Global de Déplacement (PGD). Cette démarche est complémentaire de l'Agenda 21, actuellement en cours de réalisation. N'étant pas Autorité Organisatrice de Transport (AOT), le Pays Tolosan ne peut prétendre à instaurer directement une offre de transport. Toutefois, en sollicitant les différents partenaires en charge des politiques de transport, le Pays Tolosan peut veiller à ce que l'offre de mobilité sur son territoire corresponde au mieux à la demande et aux besoins des usagers du territoire.

Les objectifs du PGD s'inscrivent de ce cadre, il s'agit d' :

- Accompagner des démarches de politique globale des déplacements ;
- Aider aux démarches d'expérimentation pour diminuer l'usage de la voiture ;
- Promouvoir l'offre et le recours aux modes de transport alternatifs à la voiture ;
- Impulser et suivre la mise en oeuvre des programmes d'actions ;

La problématique particulière des publics captifs (jeunes, seniors, PMR, personnes en insertion socio-économique) a fait l'objet d'une étude complémentaire, présentée à la suite de ce rapport et dont les conclusions sont intégrées dans les fiches actions.

Le Conseil Général de la Haute Garonne et la Région Midi-Pyrénées participent à la démarche notamment dans le processus de concertation et de décision (Comité de Pilotage). Ils constituent en outre des acteurs incontournables pour la mise en oeuvre du PGD (en tant que AOT).

Iter et **MobiGIS** ont choisi de répondre en commun, via un groupement, en associant leurs compétences.

Iter a assuré le pilotage de la mission en apportant sa connaissance du domaine de la mobilité et son approche des modes alternatifs à la voiture, MobiGIS a mis en oeuvre son outil cartographique qui offre un complément graphique nécessaire à la synthèse des enjeux et aux propositions formulées par Iter.

La méthode utilisée par Iter pour réaliser ce PGD laisse une large part à l'analyse des usages et des besoins des acteurs locaux. En effet, si l'étude des différents documents et données locales a permis d'appréhender la réalité du territoire et l'offre de mobilité en Pays Tolosan, c'est la concertation avec les acteurs locaux, au travers d'ateliers et de réunions publiques, qui a fourni les éléments d'une lecture fine et partagée du territoire et de ses enjeux.

Après une phase de diagnostic prospectif, différentes actions permettant de répondre aux objectifs du Pays Tolosan ont été identifiées. Le Comité de Pilotage les a retenues pour une étude détaillée dans les fiches actions.

1.2 Les enjeux du PGD pour le Pays Tolosan

Ils sont de natures diverses et surtout s'appliquent à différentes échelles territoriales. Leur mise en œuvre relève donc de collectivités de rangs différents.

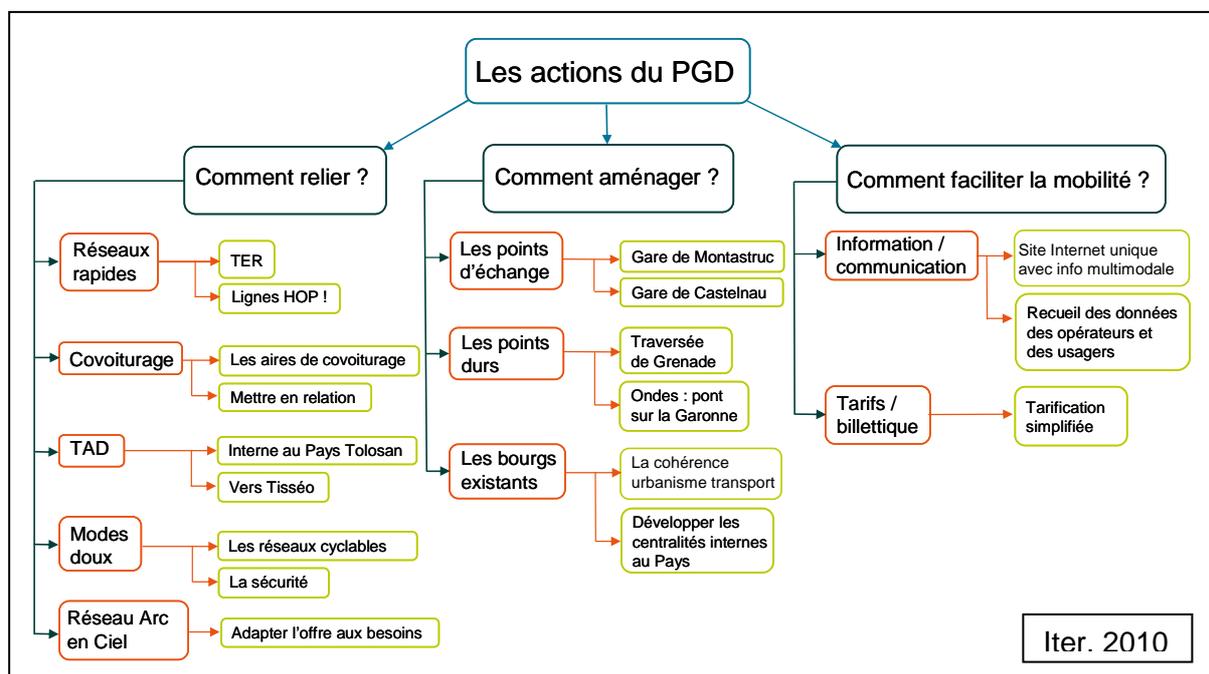
Ils sont regroupés sous trois appellations :

- Améliorer les liaisons, qu'elles soient internes au Pays Tolosan ou en direction des principaux pôles extérieurs ;
- Favoriser la rationalisation des comportements individuels de déplacement par l'émergence de solutions alternatives à « l'autosolisme » ;
- Mener une réflexion politique et technique globale sur l'aménagement et la mobilité.

1.3 Les actions du PGD

Elles portent sur un travail à mener en lien avec le Conseil Régional de Midi-Pyrénées, le Conseil Général de Haute-Garonne, l'ensemble des communes et EPCI du Pays Tolosan, avec les partenaires SNCF, RRF et Tisséo, pour faire face à ces enjeux, chacun intervenant selon son rang, ses compétences et stratégies politiques.

De nombreuses actions doivent être menées. Celles que nous avons identifiées sont issues du diagnostic partagé du territoire et de la concertation. Elles sont présentées dans le schéma ci-dessous.



Néanmoins, toutes ne seront pas détaillées ici, certaines ne relèvent pas d'un PGD (par exemple : la traversée de Grenade ou le franchissement de la Garonne), d'autres

s'appuieront sur les démarches déjà initiées par le Pays Tolosan, les communes ou EPCI ou le Scot Nord-Toulousain. C'est par exemple le cas de la cohérence entre urbanisme et transport, qui soulève la question de la densification autour de corridors de desserte en transport collectif. Ce thème est actuellement traité¹ par le Scot et le CAUE de Haute-Garonne au travers des « ateliers de la densité » : l'action proposée vient donc en appui de cette démarche, afin de lui apporter notre expérience et nos connaissances sur les problématiques liées aux mobilités.

1.4 Quelle stratégie pour le PGD du Pays Tolosan ?

La principale stratégie pour le Pays Tolosan est d'être force de proposition auprès des AOT et des partenaires (lobbying / info / communication).

Ce n'est pas le Pays Tolosan qui sera maître d'ouvrage pour la concrétisation / la réalisation des actions permettant d'améliorer l'offre de transport ou de proposer des solutions de déplacements alternatives à l'*autosolisme*. Il n'en a ni les compétences, ni les moyens. Par contre, c'est le Pays Tolosan qui sera à l'origine de ces actions, en fournissant aux élus locaux et partenaires concernés les informations, demandes, besoins et justifications nécessaires à leur mise en œuvre.

Enfin, le Pays doit établir quelles sont les actions prioritaires et établir un calendrier pour leur réalisation, en prenant en compte les liens qu'il peut y avoir entre les différentes actions.

¹ C'est-à-dire au moment de la rédaction de ce document, entre janvier et mars 2011.

2 LES FICHES ACTIONS DU PGD DU PAYS TOLOSAN

2.1 Fiche action 1 : Aménagement et planification

2.1.1 Les éléments de diagnostic

Les communes du Pays Tolosan connaissent une croissance démographique rapide (plus 25 % de population environ durant la dernière décennie), cependant l'objectif du SCOT Nord Toulousain est de maîtriser cette augmentation et de développer des centralités internes au territoire².

Toutefois, l'évolution de nombreux paramètres (crise des finances publiques, augmentation du coût d'usage de la voiture, raréfaction de l'espace disponible pour l'étalement urbain, vieillissement de la population, etc.) rend nécessaire l'émergence de solutions adaptées intégrant les liens entre urbanisme et transport pour chacune d'entre elles.

Il faut trouver des alternatives à l'étalement urbain et à la faible densité de population qui en découle, qui sont des freins à l'utilisation de transports en commun. Un des objectifs du Pays Tolosan qui est « d'aider aux démarches d'expérimentation pour diminuer l'usage de la voiture » doit prendre en compte cette donnée pour réfléchir à une meilleure articulation entre urbanisme et mobilités. Cette articulation permettra d'anticiper les aménagements futurs et les documents de planification à l'échelle du Pays Tolosan.

2.1.2 Les attentes et les enjeux

L'étalement urbain, outre un coût élevé pour la collectivité est un facteur favorable à la croissance de l'*autosolisme*, ce qui est contraire aux objectifs affichés par le Pays Tolosan dans son Agenda 21. A l'heure actuelle le Pays est relativement protégé du mitage de son espace, mais il est nécessaire de définir une politique d'urbanisme ambitieuse afin de s'en préserver à l'avenir. Cela permettrait aux collectivités du Pays de faire des économies (voirie-réseaux-distribution, foncier, etc.) et de mener des politiques ambitieuses en termes d'aménagements et de mobilités.

Il n'est pas possible aujourd'hui de s'épargner une réflexion sur la distance et son coût (financier et temporel) dans l'organisation des territoires. Ce qui implique de penser l'avenir des territoires en association avec les comportements de mobilité de ses habitants.

Les enjeux pour le Pays Tolosan sont de protéger ses différents espaces (agricoles, naturels, urbanisés), consolider et développer l'activité sur son territoire (commerces de proximité, agriculture) et aménager son territoire en prenant en compte les évolutions des comportements de mobilité.

2.1.3 Les objectifs attendus

L'objectif principal est de développer des politiques publiques permettant une meilleure prise en compte des enjeux de mobilités dans le développement des territoires pour lesquels elles

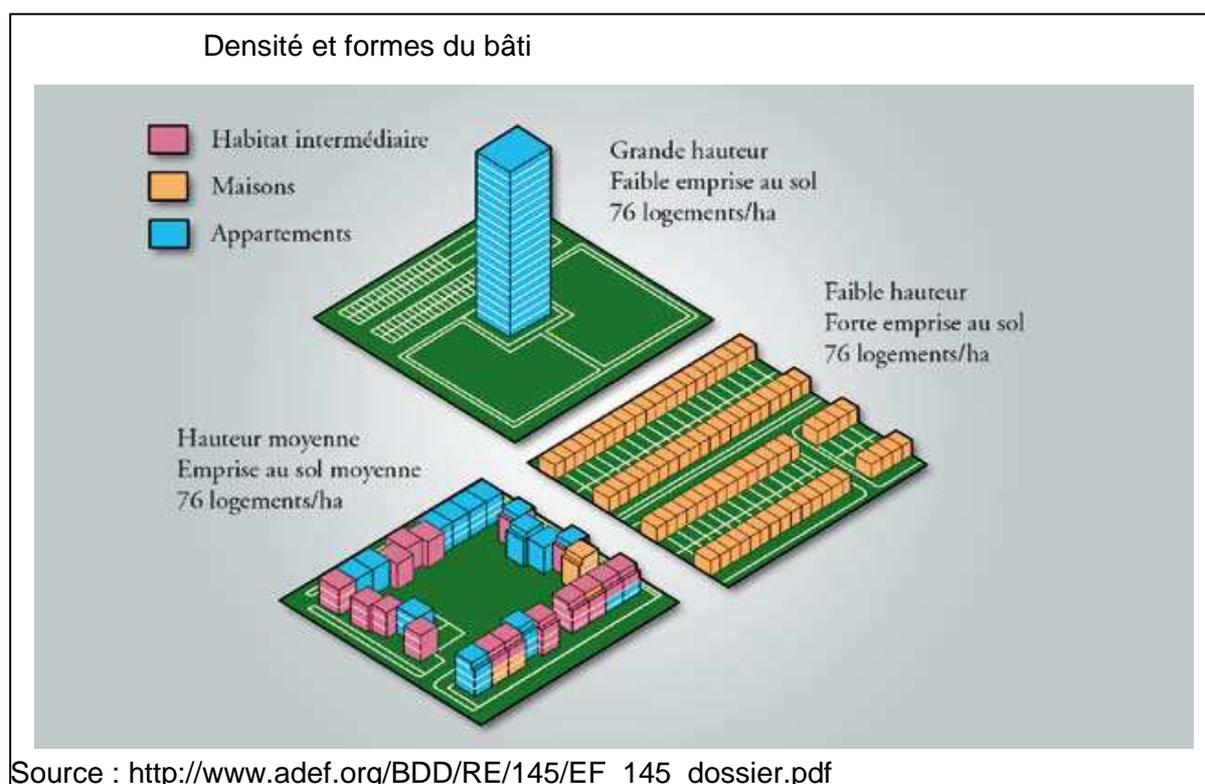
² Cf. notamment la partie 4 de la version provisoire du Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT Nord-Toulousain : « Favoriser une urbanisation économe en espace et resserrée autour des zones urbaines ».

sont compétentes. Il s'agit de créer les conditions d'usage de mobilités alternatives à l'*autosolisme*.

Limiter les déplacements domicile-travail ou organiser le territoire de façon cohérente autour des axes de transport structurants et des principales zones d'activités ou de services nécessite de coordonner les différentes politiques d'usage des sols, d'habitat, de déplacement et économiques.

La sensibilisation des élus et des techniciens à ce nouveau paradigme permettrait d'engager une réflexion riche sur la densité, l'aménagement et l'évolution des territoires, nécessaire à l'atteinte de l'objectif du Pays Tolosan « d'accompagnement des démarches de politique globale de déplacement ».

L'objectif de l'action est d'arriver à re-penser l'évolution des territoires et de leurs formes. Un développement resserré sur les bourgs offre plusieurs avantages : économie de foncier, développement des déplacements en modes doux à travers des cheminements réservés aux piétons ou cyclistes, revitalisation des centres-bourgs ou encore densité de population suffisante pour garantir une desserte correcte en transport en commun.



Pour atteindre cet objectif, il faut coordonner et mettre en cohérence les différentes politiques publiques : penser le droit des sols à la même échelle que les documents de planification de l'habitat (Programme Local de l'Habitat), du transport (Plan de Déplacement Urbain) et de l'économie (Document Aménagement Commercial) est un premier pas vers une meilleure articulation entre habitat, économie et transport.

Le projet de territoire de l'aire urbaine décrit dans la Charte Inter SCOT « propose de renforcer et de structurer le pôle urbain autour de six pétales, territoires d'équilibre fondés

sur le principe de mixité (habitat/emploi, équipements/services) » (p.48), dans la version provisoire du Document d'orientations et d'objectifs du Scot Nord Toulousain (Novembre 2010), un paragraphe s'intitule « adéquation entre choix urbains et offre en moyens de transports collectifs » (p.20). Une charte « urbanisme et mobilités » peut être le volet opérationnel de ces intentions d'aménagement.

2.1.4 Le contenu de l'action

Deux actions peuvent être mises en œuvre :

- la sensibilisation des élus et techniciens aux liens entre urbanisme et mobilités (qui pourrait *in fine* se traduire par le transfert de la gestion des sols des communes aux EPCI) ;
- la rédaction d'une charte « urbanisme et mobilités », définissant les principes à respecter pour tout projet d'aménagement ou de rénovation.

2.1.4.1 Sensibiliser les communes et les EPCI sur les liens entre urbanisme et mobilité

Cette action se décline en trois axes :

- Organiser des ateliers auprès des élus et techniciens, sous la forme de ceux menés actuellement par le SCOT et animés par le CAUE (« les ateliers de la densité ») où seront présentés et débattus les liens entre urbanisme et mobilités, ainsi que les enjeux qui leur sont liés. Ces ateliers pourraient être organisés par un groupe d'élus et de techniciens référents qui se chargeraient de contacter des professionnels extérieurs pour présenter différents points de vue sur cette problématique et ainsi permettre aux élus et techniciens du Pays Tolosan de se forger une culture méthodologique et opérationnelle de cette problématique ;
- Instituer une veille bibliographique, méthodologique et technique, sur le sujet à diffuser aux élus et techniciens. Quelles sont les dernières réflexions sur les formes du périurbain pour améliorer les liens entre urbanisme et mobilités ? Quelles sont les aides financières et méthodologiques pour mener à bien des projets innovants sur ces thématiques ?
- Parvenir à un transfert de la gestion des sols à l'échelon intercommunal, de façon à élaborer des Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux, avec pour objectif de parvenir à une meilleure cohérence entre les différents documents de planification (Programme Local de l'Habitat pour le moment, Plan de Déplacements Urbains et Document d'Aménagement Commercial à l'avenir).

2.1.4.2 Elaborer une charte « urbanisme et mobilités »

L'élaboration d'une charte « urbanisme et mobilités » par le Pays Tolosan, intégrant l'ensemble des acteurs locaux et partenaires à la réflexion sur la cohérence des documents de planification institutionnels (PLU, PLH, SCOT), pourrait être la traduction écrite de l'action précédente.

Les questions qui pourraient être traitées dans cette charte pour chaque projet d'aménagement sont, par exemple :

- Comment le lieu du projet sera relié aux différentes centralités de la commune (école, commerce, lieux récréatifs [espaces verts, gymnase, terrain de sport, école de musique, etc.]...) ? comment fonctionneront les espaces publics créés avec les espaces publics existants ?
- Quelles formes urbaines et bâties pour les nouveaux projets ? Pour les projets de rénovation, faut-il intervenir sur la structure du parcellaire, de la voirie et des espaces publics ? Si oui, comment ? avec quels financements ?
- Quels modes de transport pourront utiliser les usagers de l'espace public créé lors de l'aménagement (place de la voiture et du stationnement, création de pistes cyclables, etc.) ?
- En lien avec les AOT, faut-il définir une densité minimum de population pour garantir une offre de transport collectif en lien ? (4000 habitants à l'ha pour un tramway, combien pour une ligne HOP ! ?)

Ce document pourrait donc prendre deux formes, en fonction du choix des élus et techniciens :

- un guide énumérant les principes d'aménagement auxquels il faut apporter une réponse pour chaque projet (liens avec les centralités existantes, etc.) ;
- un document plus engageant pour les collectivités (par exemple, tout nouveau projet d'habitat devra avoir un coefficient d'occupation du sol de 0,9 et ne pourra être exclusivement tourné vers l'habitat : devront être créés des locaux destinés à l'activité économique ou associative, etc.).

2.1.5 La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées

2.1.5.1 Les attributions du Pays Tolosan et de ses partenaires pour concrétiser l'action

Le Pays Tolosan est le porteur de cette démarche, dans la lignée de l'Agenda 21.

Il lui appartient de convaincre l'ensemble des communes et EPCI du territoire de la nécessité de changer leurs modes de pensée et d'action dans l'urbanisation et la gestion de leur territoire. Par contre, ce sont ces collectivités qui décideront de s'orienter dans cette direction. Ce sont elles qui créeront les dispositifs opérationnels pour une utilisation rationnelle des sols.

Mais c'est au Pays Tolosan de les persuader d'ériger ce principe directeur comme base de tout projet d'aménagement. La cohérence globale du projet, son évolution, son intégration dans le territoire et la satisfaction des besoins locaux doivent être les éléments fondamentaux de l'acceptation de tout aménagement par les collectivités.

La rédaction par le Pays Tolosan (et les partenaires souhaitant s'associer à cette démarche) de la charte « urbanisme et mobilités », sera la base de cette réflexion partagée et de l'inscription de ces éléments dans un document établissant la volonté des collectivités du Pays de lier durablement urbanisme et mobilités dans l'aménagement de leurs territoires.

Le renfort de partenaires externes (bureaux d'étude, Agences d'urbanisme, CAUE, etc.) peut-être un appui appréciable pour assister la création de ces nouveaux modes de réflexion, notamment par la présentation d'expériences extérieures au Pays Tolosan.

Par ailleurs, l'apport du Conseil Régional et du Conseil Général peut aussi permettre d'encadrer techniquement le projet, tout en développant des expérimentations, si le Pays le souhaite (notamment pour la création d'une politique foncière volontariste).

2.1.5.2 L'échéance de mise en œuvre

Si cette réflexion entre urbanisme et transport est relativement récente (une dizaine d'années), elle est encore très peu présente dans les milieux périurbains et ruraux, où la réflexion commence à se porter sur la conciliation entre habitat individuel et densité. Il est donc difficile d'avoir un recul suffisant pour estimer le temps nécessaire à l'élaboration de cette politique et à la rédaction d'une charte « urbanisme et mobilités ». Néanmoins, en milieu urbain, les expériences grenobloises ou genevoises indiquent qu'environ 3 ans sont nécessaires pour construire ce type de document. Cette temporalité comprend la concertation entre acteurs du territoire concerné, la négociation et l'élaboration d'une politique commune.

Au-delà, chaque projet d'aménagement devra s'inscrire dans ce nouveau cadre, ce qui nécessitera un temps d'adaptation et de formulation des objectifs de la charte en réponses concrètes et opérationnelles sur le terrain.

2.1.6 Les moyens nécessaires

Les moyens nécessaires à sa mise en œuvre sont :

- Un temps partiel de chargé de mission pris en compte dans le fonctionnement du Pays Tolosan, pour l'animation et le suivi de cette action ;
- Une prestation d'un bureau d'étude pour l'élaboration de la charte (coût estimé à 30k€) ;

2.1.7 Quelques références

Les démarches visant à lier urbanisme et mobilités sont récentes. En milieu rural et périurbain, elles sont encore au stade embryonnaire. C'est pourquoi, hormis Anse (69), les références que nous présentons ici sont relatives à des expériences urbaines. Néanmoins, leur transposition en milieu rural et périurbain doit être envisagée. Le Pays Tolosan pourrait ainsi poursuivre les politiques d'expérimentation qu'il mène sur son territoire.

Toulouse et Grenoble, entre autres, ont engagé une démarche dite de « contrat d'axe ». Elle consiste en la négociation entre une AOT et les territoires traversés par un projet de transport collectif pour la création de ce transport collectif. L'AOT s'engage sur un niveau de service si et seulement si les collectivités s'engagent à créer/favoriser les conditions d'usages de transport collectif, c'est-à-dire, une densité de population minimum, la mixité des fonctions présentes sur le territoire ainsi que de la population, etc.

Pour Grenoble, cette démarche a été utilisée pour la future ligne E du tram (ouverture au public prévue en 2014). Toulouse élabore également un contrat d'axe pour la ligne de Tram E.

La charte « urbanisme et mobilités » serait un document engageant pour les collectivités, tout comme le contrat d'axe, mais la démarche et les objectifs doivent être adaptés. Il s'agit en effet d'une charte s'appliquant sur un vaste territoire rural et périurbain, dont l'objectif est de lier les projets d'urbanisme et de transport. Le contrat d'axe, lui, est ciblé sur un axe de transport collectif et son périmètre immédiat en milieu urbain.

La ville de Anse compte 5 000 habitants et se trouve à 25km au nord de Lyon (25mn en TER de la gare Perrache à Lyon). La ZAC du Pré aux Moutons (6,3 ha, 178 logements), achevée en 2009, illustre cette démarche de cohérence urbanisme-transport, même si c'est un projet unique, sans charte pour encadrer les prochains développements du territoire.

Dans le prolongement du tissu urbain ancien, ce nouveau quartier s'est structuré autour de la halte ferroviaire, qui a été déplacée pour l'occasion. Il fait une large place aux espaces publics, aux déplacements multimodaux et propose un projet équilibré en terme d'habitat (accession, locatif, social) et de fonctions (habitat, commerces, espaces récréatifs).



Plan masse de la ZAC du Pré aux Moutons à Anse (69)³

³Source :

http://www.urbalyon.org/sip6Internet/AfficheDocument.aspx?nomFichier=Epani_web.pdf&numFiche=5370



Photo de la ZAC du Pré aux Moutons à Anse (69)

2.2 Fiche action 2 : Les réseaux rapides

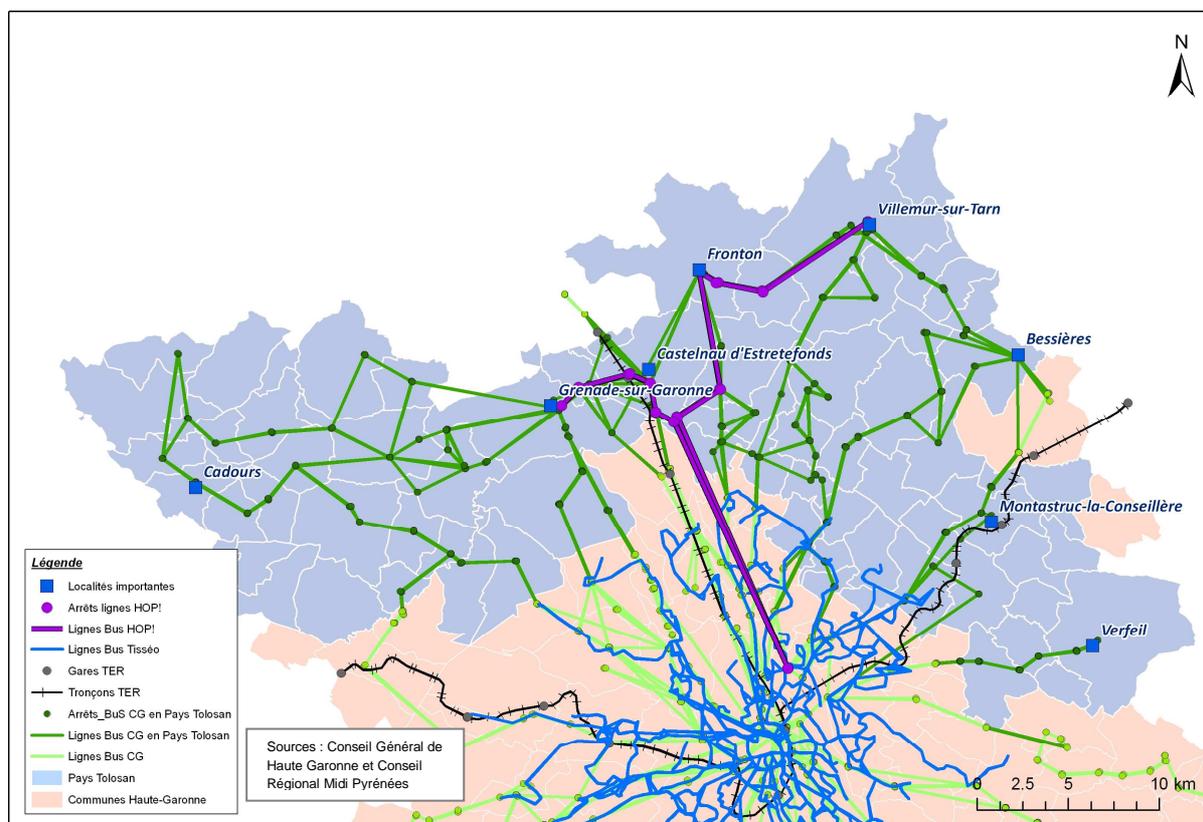
2.2.1 Les éléments de diagnostic

2.2.1.1 Le réseau de transports collectif à l'automne 2010

Le réseau de transport collectif du Pays Tolosan est constitué des lignes départementales d'autocar⁴, le réseau Arc en Ciel, des lignes régionales d'autocar, des lignes ferroviaires TER Midi-Pyrénées, et, pour les communes faisant partie du syndicat des transports de l'agglomération toulousaine, des lignes Tisséo.

La carte ci-dessous présente cette offre au 1^{er} octobre 2010⁵.

Carte 1 : Les réseaux de transport collectifs (situation octobre 2010)



La desserte du Pays Tolosan n'est pas suffisamment étoffée pour offrir une réelle alternative de déplacement à la voiture individuelle et mieux convenir aux besoins de la population du Pays Tolosan, notamment des actifs.

À l'heure actuelle, le Pays Tolosan souffre d'un manque de liaisons rapides en transport en commun vers l'agglomération toulousaine. Seules deux lignes HOP ! et deux lignes TER permettent un accès rapide à Toulouse, avec toutefois certaines difficultés.

⁴ Ainsi que les lignes régionales d'autocar, qui sont intégrées dans une tarification commune

⁵ Depuis cette date, une navette bus a été créée entre Borderouge – Cépet (5 allers-retours par jour).

De plus, la congestion de l'agglomération toulousaine aux heures de pointe est un frein au développement de solutions de transport en commun, qui sont aussi dépendantes de la saturation du réseau routier.

Ainsi, lors des ateliers de concertation, il a été signalé que la ligne TER Saint-Sulpice – Toulouse était régulièrement saturée aux heures de pointe et qu'il était parfois impossible de monter dans le train sur les dernières gares du parcours (Montastruc, Gragnague).

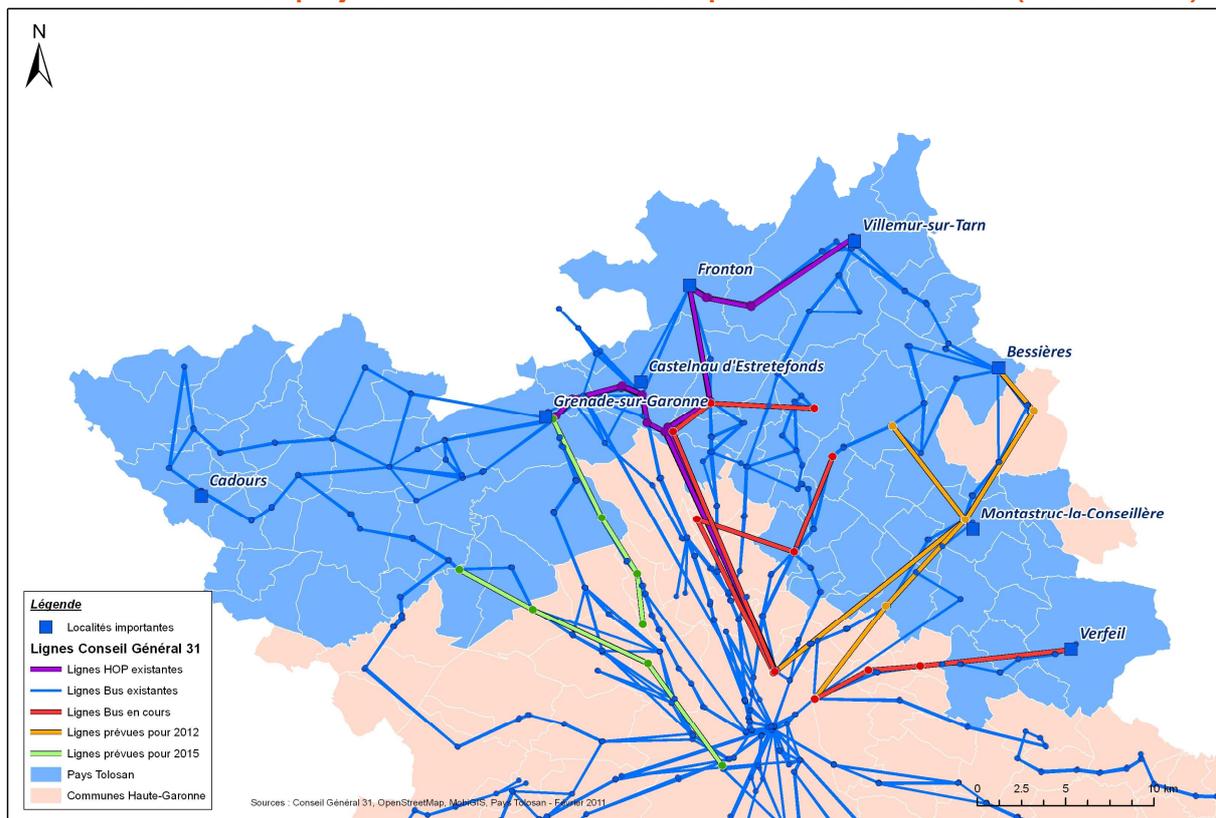
Les lignes HOP ! comme le TER sont plébiscitées, mais l'offre ne parvient pas à satisfaire la demande aux heures de pointe.

De plus le manque d'une offre en fin de journée et en période creuse a été soulignée, en particulier pour les jeunes qui sont tributaires de leurs parents pour rentrer chez eux.

2.2.1.2 Les projets de développement

Le Conseil Général de la Haute Garonne a adopté un schéma départemental des transports qui prévoit la mise en service échelonnée de nouvelles lignes HOP ! (voir carte ci-dessous). Parallèlement, le Plan Rail Midi-Pyrénées prévoit le renforcement de la desserte entre Toulouse et St Sulpice et entre Toulouse et Montauban avec un terminus banlieue envisagé à Saint Jory ou à Castelnau d'Estrétefonds, lié à la construction de la nouvelle ligne à grande vitesse.

Carte 2 : Les projets d'évolution du réseau départemental Arc en Ciel (octobre 2010)



2.2.2 Les attentes et les enjeux

L'enjeu principal est d'offrir plusieurs accès rapides (1/2 heure maximum) au cœur de l'agglomération toulousaine en desservant les nœuds intermodaux (tram à Beauzelle, métro à Borderouge et Balma Gramont, Gare SNCF) avec un niveau d'offre suffisant pour satisfaire l'essentiel des besoins des habitants du Pays Tolosan, y compris en soirée et fin de semaine.

Proposer une alternative en transport en commun à l'*autosolisme* permettrait aussi de fluidifier le réseau.

2.2.3 Les objectifs attendus

Il s'agit d'offrir une offre cadencée suffisante, y compris en soirée, entre Toulouse et plusieurs points d'accès au Pays Tolosan, qui seraient des *hubs* permettant la desserte fine du Pays Tolosan. De façon à garantir le succès de cette offre, il est nécessaire que l'offre cadencée accède à Toulouse le plus rapidement possible.

2.2.4 Le contenu de l'action

2.2.4.1 Enrichir l'offre TER en Pays Tolosan et élargir son influence

Quatre gares ou haltes ferroviaires sont implantées en Pays Tolosan (Montastruc, Gragnague, Castelnau d'Estrétefonds, Roquesérière) et cinq à proximité (Saint-Sulpice, Grisolles, Saint-Jory, Mérenvielle, L'Isle-Jourdain). En lien avec la Région Midi-Pyrénées, le Pays Tolosan doit participer à l'amélioration des lignes existantes par la définition d'une offre la plus étoffée possible, répondant aux besoins de mobilité de chacun (rapidité, disponibilité, régularité, amplitude horaire).

Pour la desserte de Castelnau d'Estrétefonds, la situation, liée à la mise en place de la LGV est particulière. La Région et la SNCF envisagent un cadencement à la 1/2h entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds dès 2012, mais les modalités techniques sont encore à définir en fonction du choix qui sera fait pour le terminus de la ligne à 4 voies qui pourrait être repoussé de Saint-Jory à Castelnau d'Estrétefonds. Dans ce cas, un cadencement au 1/4h sera possible à horizon 2020. Ce serait un atout non négligeable pour le Pays Tolosan et son développement futur.

La commune de Castelnau d'Estrétefonds et le Pays Tolosan doivent poursuivre leurs efforts et mettent tout leur poids dans la balance pour concrétiser cette opportunité.

L'arrivée potentielle du cadencement au 1/4 d'heure doit être bénéfique pour tout le secteur central du Pays Tolosan, il faut donc l'accompagner d'une offre multimodale pertinente et adaptée aux besoins des usagers dont la consistance peut être la suivante :

- Desserte d'Eurocentre, permettant ainsi un accès rapide aux entreprises de la zone ;
- Aménagement des horaires des lignes HOP ! pour assurer la correspondance avec les TER vers Grenade et Fronton ;
- Ajout de navettes le matin et le soir, pour les salariés travaillant à des horaires non conventionnels.

Les autres aspects spécifiques à l'intermodalité (aménagement, billettique) seront détaillés dans la fiche action dédiée.

2.2.4.2 Améliorer la rapidité des lignes HOP !

Résoudre les difficultés liées à la congestion du réseau autoroutier aux abords de Toulouse pour les autocars du Conseil Général permet d'augmenter leur vitesse et donc la qualité du service. La solution envisagée est de les faire circuler sur la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) lorsque la vitesse moyenne de circulation est inférieure à 50 ou 70km/h, qui deviendrait alors une « Voie Spécialisée Partagée » (VSP). Cela garantirait un service rapide, même en cas de circulation perturbée et peut donc permettre d'accroître l'attractivité de ces lignes.

Une expérience de ce type a vu le jour en 2007 à Grenoble sur l'A48. Quelques mois après, la fréquentation des autocars avait augmenté de 25 %⁶.

Tisséo envisage cette solution pour des liaisons entre l'aéroport de Toulouse-Blagnac vers le centre ville, le sud-est toulousain (Balma et Labège), Basso-Cambo et le Cancéropôle. Une quatrième liaison est à l'étude entre Portet-sur-Garonne, le Cancéropôle et l'université de Ranguel.

Le Pays Tolosan peut suivre ces expérimentations et proposer, si elles s'avèrent concluantes, des aménagements comparables sur l'A68 et l'A62.

2.2.4.3 Les nouvelles lignes HOP ! et la desserte de Cadours

Le nouveau Schéma Départemental des Transports du Conseil Général de Haute-Garonne prévoit la création de plusieurs lignes HOP qui desserviront le Pays Tolosan. Le Pays doit accompagner ces créations de façon à s'assurer qu'elles répondent au mieux aux besoins des habitants du territoire.

Du fait de son éloignement de Toulouse (en distance euclidienne et distance temps), le bassin de vie de Cadours ne peut pas être desservi par une ligne HOP ! Le Pays Tolosan peut accompagner le Conseil Général dans une réflexion d'adaptation du service HOP ! vers les territoires éloignés de Toulouse.

2.2.4.4 Des attentes importantes, exprimées à nouveau lors de la tranche complémentaire sur les publics captifs

La plupart des solutions demandées et proposées sur les réseaux rapides, pour les publics en difficulté rejoignent les actions globales dont le Pays souhaite la mise en œuvre :

- Un cadencement toutes les 15 minutes pour la gare de Castelnau d'Estrétefonds
- Créer une ligne Hop ! entre Cadours et Toulouse
- Créer un site propre pour les autocars entre Beauzelle et Grenade

Les demandes particulières dont le Pays peut être porteur auprès des Autorités Organisatrices de Transport, en particulier le Conseil Général de la Haute Garonne :

⁶ Egis Mobilité, 2008, RER Routier de Grenoble : la Voie Spécialisée Partagée, ou comment faire préférer les Transports en commun aux Grenoblois.

- Créer une ligne Hop ! transversale : Bessières – Villemur – Fronton – Bouloc - Castelnaud – Ondes – Grenade
- Augmenter les fréquences des lignes de transport collectif
- Adapter les horaires aux besoins, en particulier à Bessières pour le CFA.
- Rendre les réseaux de transport accessibles aux PMR (respecter l'échéance de 2015 pour la mise en accessibilité des réseaux)
- Mettre en place un ticket unique utilisable sur tous les réseaux de transport collectif.

2.2.5 La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées

2.2.5.1 Les attributions du Pays Tolosan et de ses partenaires pour concrétiser l'action

Concernant les TER, que ce soit vers Castelnaud d'Estrétefonds ou Saint Sulpice, le Pays Tolosan ne peut en aucun cas être décideur ou maître d'ouvrage des améliorations à apporter au réseau. Il peut continuer son action de relais des attentes du territoire auprès de la SNCF, de RFF, et de la Région.

Pour les lignes HOP ! le Pays Tolosan peut être force de proposition auprès du Conseil Général pour expérimenter de nouvelles solutions, comme la VSP (Voie Spécialisée Partagée). Si la décision de tenter ou non cette expérimentation ne lui appartient pas, il peut en faire la promotion auprès du Conseil Général et des services de l'Etat. Se rapprocher de Tisséo offrirait au Pays Tolosan un partenaire de poids dans cette action de promotion tout en bénéficiant de la réflexion que le SMTC a déjà mené sur la transformation des BAU (Bande d'arrêt d'urgence) en VSP.

2.2.5.2 L'échéance de mise en œuvre

Pour le TER :

- Doublement de la voie et le cadencement entre Toulouse et Saint-sulpice : 2013
- Cadencement à la ½h entre Toulouse et Castelnaud d'Estrétefonds : 2012
- Cadencement au ¼ h entre Toulouse et Castelnaud d'Estrétefonds : environ 2020, si le terminus de la ligne à 4 voies est à Castelnaud d'Estrétefonds.

Pour les lignes de Conseil Général :

- Création de la ligne structurante Villariès-Borderouge : en 2011
- Création de la ligne structurante Montjoire-Balma Gramont : 2012
- Création de la ligne structurante Verfeil-Balma Gramont : en cours
- Création de la ligne structurante Montaigut sur Save-Toulouse : 2015
- Création de la ligne structurante Grenade-Blagnac : 2015
- Création de la ligne structurante Vacquiers-Borderouge : en cours

Pour la transformation de la bande d'arrêt d'urgence en voirie spécialisée partagée :

Il faut compter environ 3 ans à dater de la décision de cette évolution. C'est le temps nécessaire à la réalisation des études, aménagements et installation des équipements indispensables au bon fonctionnement de la VSP.

2.2.6 Les moyens nécessaires

Le coût des aménagements de la bande d'arrêt d'urgence pour permettre sa transformation en VSP (mise en conformité de la voirie pour le passage des cars, installation du système de vidéo surveillance nécessaire pour s'assurer que la BAU est libre et que le trafic est fortement ralenti) peut-être établi à environ 1,5M€ du km. Cette indication de prix se base sur l'expérimentation menée sur l'A48 : les 4km aménagés entre Saint-Égrève et Grenoble ont coûté 6,2 millions d'euros, alors que le coût d'une voie supplémentaire était estimé à un prix compris entre 25 et 30 millions d'euros.

2.3 Fiche action 3 : Des Transports À la Demande internes au Pays Tolosan et vers les pôles extérieurs

2.3.1 Les éléments de diagnostic

Lors des ateliers de concertation, de nombreuses personnes ou associations ont mis en évidence les difficultés de déplacement à l'intérieur du Pays Tolosan, notamment pour se rendre dans les pôles des différents bassins de vie (accès aux commerces, services, administrations) pour les individus non dotés d'un véhicule individuel. La difficulté est la même pour rejoindre Toulouse (hors heures de fonctionnement des transports en commun) ou les lieux intermodaux (principalement Saint Sulpice et L'Isle-Jourdain).

Les transports interurbains existants n'offrent donc qu'une desserte limitée de ces différents pôles. En dehors des services HOP !, les temps de parcours sont longs et ne facilitent pas l'essor des transports en communs interurbains.

La création de TAD pourrait résoudre certaines des difficultés recensées lors de la concertation. D'autant plus que des acteurs locaux (associations, CCAS, etc.) ont déjà mis en place des TAD dans certains territoires dont la promotion n'est pas toujours suffisamment assurée. Une coordination avec les autres acteurs commence à se développer.

Le Pays Tolosan bénéficie d'un atout puisqu'il est qu'il existe une politique du Conseil Régional et du Conseil Général de cofinancement des TAD créés par les communautés de communes.

2.3.2 Les attentes et les enjeux

L'enjeu principal de cette action est d'assurer la possibilité aux habitants « captifs » du Pays Tolosan de se rendre dans les centres des bassins de vie du territoire ou de rejoindre les pôles intermodaux du Pays et à proximité ainsi que Toulouse lorsque aucune desserte en transport en commun n'est assurée (territoire non desservi ou fin des services réguliers [soirs et week end]).

Au-delà de cet enjeu pour la population, il y en a un second pour le Conseil Général, lié à la mise en place de cette action : l'expérimentation de futures liaisons régulières. Si un service de TAD en lignes virtuelles est souvent sollicité, sa transformation en ligne régulière interurbaine pourrait être étudiée.

2.3.3 Les objectifs attendus

Le premier objectif de cette action est d'assurer le rabattement vers les pôles multimodaux du Pays Tolosan. Etant donné que la fréquentation des TER n'est pas suffisamment importante pour généraliser cette action⁷, l'objectif est de tester le rabattement en gare de

⁷ Pour qu'un rabattement en gare soit envisageable, le seuil généralement utilisé est de 1 000 usagers de train par jour.

Castelnau d'Estrétefonds et de Montastruc la Conseillère sur les deux trains les plus fréquentés le matin et le soir sur un secteur proche (rayon de 10-15km autour des gares).

Le second objectif concerne les publics ne disposant pas d'un mode de déplacement individuel motorisé (« publics captifs ») pour lesquels les difficultés de déplacement peuvent être un frein à leur insertion sociale et/ou professionnelle. L'objectif de cette action est d'atténuer la portée de ce frein du déplacement pour leur intégration sociale et professionnelle.

2.3.4 Le contenu de l'action

2.3.4.1 Principes de fonctionnement du TAD : horaires fixes ou plages horaires ?

Un TAD peut fonctionner selon deux modes horaires différents : soit en définissant des horaires fixes, soit en définissant une plage horaire durant laquelle le service est opérationnel (exemple : 9h-12h).

Des horaires fixes permettent à l'autorité organisatrice de simplifier le fonctionnement du TAD en organisant ses services par zones et ainsi de disposer de coûts de fonctionnements moins élevés qu'une desserte par plage horaire. Ce dernier mode a pour avantage d'offrir plus de libertés aux usagers, ce qui laisse supposer un meilleur taux d'utilisation du service.

2.3.4.2 Principes de fonctionnement du TAD : desserte de porte à arrêt ou ligne virtuelle ?

Une desserte de porte à arrêt permet une prise en charge à domicile pour des destinations fixes dont les horaires sont libres ou préalablement définis.

Une ligne virtuelle est une ligne classique dont tout ou partie de l'itinéraire n'est desservi qu'à la condition qu'une demande de réservation ait été effectuée.

2.3.4.3 Des systèmes adaptés aux besoins des différents publics

Pour les personnes en insertion ou en difficulté sociale, et pour les jeunes, le TAD doit permettre de se rendre aux lieux de rendez-vous ou d'activité et doit avoir un horaire adapté. Un TAD ne desservant que des points d'arrêts, mais dans des plages horaires élargies, est le plus efficace.

Pour les personnes âgées ayant quelques difficultés pour marcher, et pour les PMR, une desserte porte à porte est nécessaire, l'adaptation de l'horaire est moins contraignante.

Les solutions validées en commun concernent la création de TAD vers les lieux intermodaux, métros, gares, tramway, en particulier :

- De Cépet vers la gare de Castelnau,
- Vers les gares de Mérenvielle, L'Isle Jourdain et le tramway de Seilh pour le bassin de Cadours et celui de Grenade.
- Vers le métro à Balma pour les communes des bassins de Verfeil et de Montastruc
- Des rabattements en soirée et les week-ends depuis les stations de métro.

2.3.4.4 Des services de rabattement vers les pôles locaux

Les solutions validées en commun concernent

- Créer des TAD vers les pôles locaux : marché, maisons de retraite, clinique des cèdres, marchés, pole emploi...
- Créer des liaisons interdépartementales vers Montauban et St Sulpice.

2.3.5 La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées

2.3.5.1 Les attributions du Pays Tolosan et de ses partenaires pour concrétiser l'action

C'est au Pays Tolosan de porter la dynamique de développement de TAD sur son territoire, mais la mise en œuvre de ces solutions de transport relèvera des Communautés de Communes et des AOT présentes sur le territoire (Conseil Régional, Conseil Général et Tisséo pour les communes).

Les solutions présentées peuvent être mises en œuvre :

- Par les Communautés de Communes, dans le cadre existant en Midi-Pyrénées des Transports A la Demande, pour lesquels le Conseil Général de la Haute Garonne apporte une aide pour la définition des services puis pour son fonctionnement.
- Par la régie Tisséo, pour les communes qui font partie de son périmètre.

L'élargissement du périmètre de Tisséo à l'intégralité des Communautés de Communes à proximité du PTU actuel est également une solution qui a été évoquée, car elle permettrait d'assurer une offre en correspondance avec le métro sur ces communes.

2.3.5.2 Les étapes et l'échéance de mise en œuvre

Les différentes étapes sont les suivantes :

- Demande de la Communauté de Communes au Conseil Général pour que soit étudiée la mise en place d'un TAD
- Etude fine des services à mettre en place, assurée par le Conseil Général en partenariat avec la Communauté de Communes
- Prise de la compétence transport, en tant qu'AOT de deuxième rang par la Communauté de Communes
- Demande de délégation de compétence au Conseil Général
- Demande de subventions au Conseil Général et au Conseil Régional
- Choix du mode de gestion : en régie ou dans le cadre d'un marché public
- Création de la Régie ou lancement de la procédure de marché

Le délai pour mener toutes ces étapes est compris entre un an et un an et demi.

2.3.6 Les moyens nécessaires

Si le service TAD répond aux règles fixées au niveau régional, dans les territoires non urbains, les coûts sont supportés par les collectivités locales, Conseil Général et le Conseil Régional :

- 1/3 CR
- 1/3 CG
- 1/3 EPCI

2.3.7 Quelques références

2.3.7.1 TAD en territoire non urbain

Transport à la demande en Haute Garonne

Allier tous les avantages de l'autocar à ceux du taxi : c'est l'objectif du transport à la demande. En effet, un service régulier avec des horaires et des destinations fixes, mais des itinéraires variables permettent à des minicars de prendre l'utilisateur chez lui et de le ramener à domicile.

Essentiellement au service d'une population dispersée sur un vaste espace rural, hors des circuits traditionnels du réseau Arc-en-Ciel, le transport à la demande (TAD) subventionné par le Conseil Général et les communes, fonctionne dans seize cantons. Un dispositif inscrit au schéma départemental des transports en commun élaboré par le Conseil Général attentif aux besoins des usagers.

En organisant le transport à la demande, le Conseil Général a relevé son caractère social avec pour objectif de désenclaver les zones rurales. Il maintient ainsi les personnes seules et souvent âgées sur leur territoire en leur offrant des déplacements de proximité vers des pôles d'attraction. Le transport à la demande recrée et maintient les liens d'amitié et contribue à animer la vie économique du chef-lieu de canton, redynamisant commerces et services.

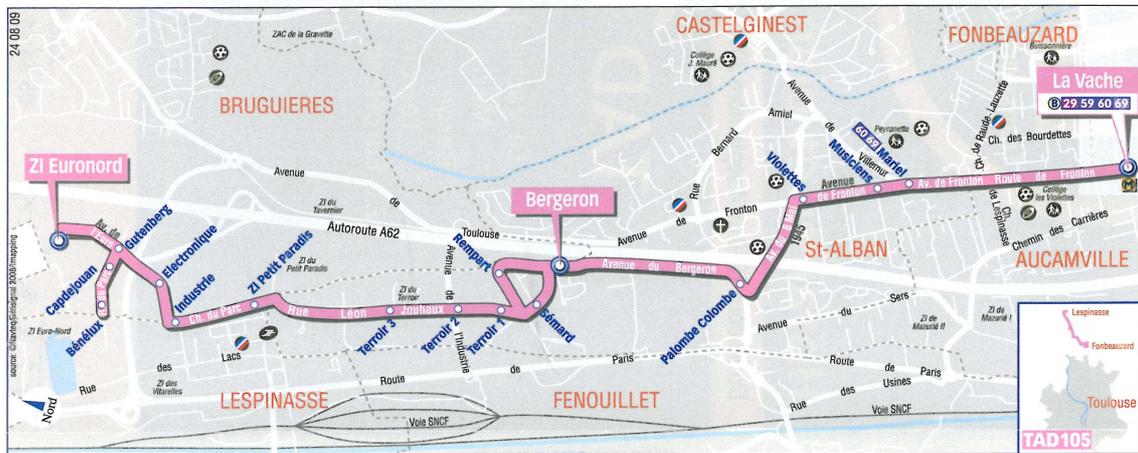
Mieux encore, le TAD permet à ces mêmes usagers de se rendre en consultation auprès de spécialistes médicaux, et de pouvoir procéder en toute autonomie à des démarches administratives ou fiscales. Proche de la notion de taxi collectif, mais différent d'un service d'autocar régulier, ce concept de transport à la demande propose des horaires et des destinations fixes avec des itinéraires variables.

Transport à la demande en Haute Garonne – source : site Internet du Conseil Général

2.3.7.2 Ligne virtuelle et horaires fixes : Tisséo TAD 105

TAD 105 DIRECTION Z.I. EURONORD

Horaires valables du 30 août 2010 au 4 septembre 2011



Lundi à samedi

La Vache	07.10	07.40	08.10	09.00	09.40	10.40	11.40	13.25	14.40	16.40	17.30	18.00	18.30
Mariel	07.30	08.00	08.20	09.10	10.00	11.00	12.00	13.45	15.00	17.00	17.50	18.20	18.50
Bergeron	07.40	08.05	08.30	09.20	10.15	11.15	12.15	13.50	15.15	17.15	17.55	18.25	18.55
Z.I. Euronord	07.45	08.15	08.40	09.30	-	-	12.25	13.55	-	17.25	18.00	18.30	-

Cette ligne ne fonctionne pas les dimanches et jours fériés.

Réservation

N° Vert 0 800 929 929
(appel gratuit depuis un téléphone fixe)

ou 05 34 25 33 75



Sur demande, un véhicule accessible aux personnes en fauteuil roulant peut être réservé.

de 6 h 30 à 22 h 30, au minimum 2 h avant votre départ.

Pour les services du matin avant 8 h 30, il est indispensable que vous téléphoniez la veille avant 22 h.

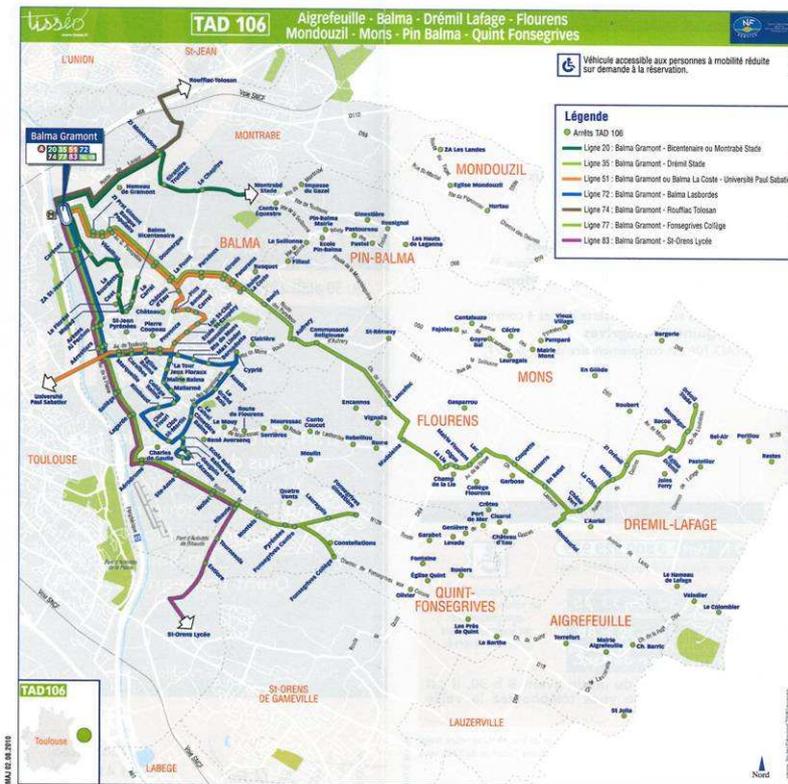
Le TAD est complémentaire aux lignes de bus, si un bus effectue votre trajet à un horaire situé entre 10 mn avant et 10 mn après l'horaire du TAD, vous devez effectuer le trajet en bus.

Les informations de ce document sont susceptibles d'être modifiées pour des raisons d'exploitation ou à la suite d'incidents de la circulation. Pour connaître les dernières évolutions, vous pouvez consulter notre site www.tisseo.fr

Tisséo, horaires plan du 30 août 2010 au 4 septembre 2011

MAJ 02.08.2010

2.3.7.3 Ligne virtuelle et desserte zonale : Tisséo TAD 106 et 118



Horaires valables du 30 août 2010 au 4 septembre 2011

Le TAD 106 fonctionne tous les jours de 5 h 30 à 0 h 30

Réservation

N° Vert 0 800 929 929
(appel gratuit depuis un téléphone fixe)

ou 05 34 25 33 75

de 6 h 30 à 22 h 30, au minimum 2 h avant votre départ.

Sur demande, un véhicule accessible aux personnes en fauteuil roulant peut être réservé.

Pour les services du matin avant 8 h 30, il est indispensable que vous téléphoniez la veille avant 22 h.

Le TAD est complémentaire aux lignes de bus, si un bus effectue votre trajet à un horaire situé entre 10 mn avant et 10 mn après l'horaire du TAD, vous devez effectuer le trajet en bus.

Remarque
L'itinéraire est défini par le conducteur en fonction des besoins de l'ensemble des voyageurs

Au départ de Balma-Gramont, la réservation est conseillée, mais n'est pas obligatoire. Elle vous garantit une place à bord du TAD, l'accès dans les véhicules se faisant dans la limite des disponibilités en fonction des réservations programmées au départ ou sur l'itinéraire.

Pour vous déplacer
Lors du départ, rendez-vous à l'heure et à l'arrêt convenus lors de votre réservation. Pour le retour, procédez de la même manière. Les arrêts du TAD 106 sont identifiés par un poteau portant des ailettes TAD 106, le nom de l'arrêt et le N° Vert de réservation.

Quels tickets utiliser ?
Le TAD 106 s'utilise avec l'ensemble des tickets bus-métro Tisséo. Lors de la montée dans le véhicule, présentez votre ticket au conducteur ; si vous n'en avez pas, il vous en vendra un.

Tisséo, horaires plan du 30 août 2010 au 4 septembre 2011



Horaires valables du 30 août 2010 au 4 septembre 2011

Le TAD 118 fonctionne du lundi au samedi au départ de Colomiers Gare SNCF de 6 h 20 à 20 h 50

Réservation

N° Vert 0 800 929 929
(appel gratuit depuis un téléphone fixe)

ou 05 34 25 33 75

de 6 h 30 à 22 h 30, au minimum 2 h avant votre départ.

Sur demande, un véhicule accessible aux personnes en fauteuil roulant peut être réservé.

Pour les services du matin avant 8 h 30, il est indispensable que vous téléphoniez la veille avant 22 h.

Le TAD est complémentaire aux lignes de bus, si un bus effectue votre trajet à un horaire situé entre 10 mn avant et 10 mn après l'horaire du TAD, vous devez effectuer le trajet en bus.

Remarque
L'itinéraire est défini par le conducteur en fonction des besoins de l'ensemble des voyageurs

Au départ de Colomiers, la réservation est conseillée, mais n'est pas obligatoire. Elle vous garantit une place à bord du TAD, l'accès dans les véhicules se faisant dans la limite des disponibilités en fonction des réservations programmées au départ ou sur l'itinéraire.

Pour vous déplacer
Lors du départ, rendez-vous à l'heure et à l'arrêt convenus lors de votre réservation. Une attente de 10 mn maximum est possible par rapport à l'heure prévue. Pour le retour, procédez de la même manière. Les arrêts du TAD 118 sont identifiés par un poteau portant des ailettes TAD 118, le nom de l'arrêt et le N° Vert de réservation.

Quels tickets utiliser ?
Le TAD 118 s'utilise avec l'ensemble des tickets bus-métro Tisséo. Lors de la montée dans le véhicule, présentez votre ticket au conducteur ; si vous n'en avez pas, il vous en vendra un.

Tisséo, horaires plan du 30 août 2010 au 4 septembre 2011

Le TAD 118, le complément du bus au nord-ouest de Toulouse

Un service de transport à la demande, le TAD 118, complète la desserte du nord-ouest toulousain assurée par les lignes 17 et 71. Il permet des liaisons internes entre les communes d'Aussonne, Mondonville et Cornebarrieu et Colomiers Gare SnCF où il est en correspondance avec les trains de la ligne C, avec le même ticket, et les lignes de bus 64, 21 et 55.

Le TAD 118 ne fonctionne pas les dimanches et jours fériés.

Les avantages du TAD 118

Une souplesse d'organisation et une personnalisation des trajets :

Seuls les arrêts, représentés sur la carte ci-contre, sont fixes. L'itinéraire du parcours et les horaires sont définis et adaptés selon la localisation de votre arrêt et de votre destination et de ceux des autres participants au déplacement. Lors de votre réservation, l'opérateur vous fournira toutes les précisions pour optimiser les correspondances de / vers Toulouse avec les trains de la ligne C et les bus.

Une meilleure couverture géographique du territoire :

Avec le TAD 118, des arrêts supplémentaires ont été créés sur les communes d'Aussonne, Mondonville et Cornebarrieu pour assurer une meilleure desserte du secteur.

Une offre de service plus conséquente, une amplitude de fonctionnement élargie

Au départ de Colomiers Gare SnCF, le TAD 118 vous offre, à raison d'un départ toutes les 30 mn de 6 h 20 à 20 h 50 (6 h 20, 6 h 50, 7 h 20, 7 h 50, etc.) au départ de Colomiers et de 5 h 50 à 21 h 20 depuis l'extérieur, un moyen de transport en complément des lignes régulières, en correspondance avec les arrivées de trains (retard maximum 10 mn).

Une desserte spécifique pour les scolaires

Parallèlement à la mise en fonctionnement du TAD 118, les scolaires se rendant au Collège d'Aussonne seront transportés par deux services de transport spécifiques, accessibles à tous les voyageurs, représentés sur la carte avec des horaires adaptés aux entrées et sorties de cours :

- depuis la route de Cornebarrieu à Mondonville
- depuis la route de Pibrac à Mondonville.

Horaires des lignes scolaires

Lundi à vendredi

Cornebarrieu - Collège d'Aussonne

CLINIQUE DES CEDRES	07.50
CROIX D'ALLIEZ	07.51
LARROQUE	07.53
FOYER RURAL MONDONVILLE	07.54
MONDONVILLE EGLISE	07.55
REPUBLIQUE	08.01
BRANA D'ENBAS	08.03
CH. D'ALLES	08.05
AUSSONNE STADE	08.07
CAGUE L'OULE	08.09
COLLEGE D'AUSSONNE	08.13

Lundi à vendredi

Collège d'Aussonne - Cornebarrieu

COLLEGE D'AUSSONNE	m	a
REPUBLIQUE	13.27	17.12
BRANA D'ENBAS	13.29	17.14
CH. D'ALLES	13.31	17.16
AUSSONNE STADE	13.34	17.19
GOUTILLOS	13.35	17.20
CAGUE L'OULE	13.39	17.24
MONDONVILLE EGLISE	13.44	17.29
FOYER RURAL MONDONVILLE	13.44	17.29
LARROQUE	13.46	17.31
CROIX D'ALLIEZ	13.48	17.33
CLINIQUE DES CEDRES	13.49	17.34

Lundi à vendredi

Pibrac - Collège d'Aussonne

LAS CUSSECS	07.45
MOULIS	07.50
LABADIE	07.52
CANTAGRIL	07.53
TAILLANDIER	07.54
ANANDIERS	07.55
CHARMES	07.56
PANEDAUTES	07.57
GOUTILLOS	08.03
REPUBLIQUE	08.08
COLLEGE D'AUSSONNE	08.12

Lundi à vendredi

Collège d'Aussonne - Pibrac

COLLEGE D'AUSSONNE	m	a
REPUBLIQUE	13.28	17.13
GOUTILLOS	13.34	17.19
PANEDAUTES	13.40	17.25
CHARMES	13.41	17.26
ANANDIERS	13.42	17.27
TAILLANDIER	13.43	17.28
CANTAGRIL	13.44	17.29
LABADIE	13.46	17.31
MOULIS	13.47	17.32
LAS CUSSECS	13.52	17.37

Table des notes	
■	No circule pas le mercredi.
■	Seulement le mercredi.

Les informations de ce document sont susceptibles d'être modifiées pour des raisons d'exploitation ou à la suite d'incidents de la circulation. Pour connaître les dernières évolutions, vous pouvez consulter notre site www.tisseo.fr

Réservation

N° Vert 0 800 929 929
(appel gratuit depuis un téléphone fixe)

ou 05 34 25 33 75

de 6 h 30 à 22 h 30,
au minimum 2 h
avant votre départ.



Sur demande, un véhicule accessible aux personnes en fauteuil roulant peut être réservé.

Pour les services du matin avant 8 h 30, il est indispensable que vous téléphoniez la veille avant 22 h.

Le TAD est complémentaire aux lignes de bus, si un bus effectue votre trajet à un horaire situé entre 10 mn avant et 10 mn après l'horaire du TAD, vous devez effectuer le trajet en bus.

TAD

Transport à la demande

Horaires et plan

Du 30 août 2010 au 4 septembre 2011

TAD 118

Le transport à la demande en plus du bus pour :

- Aussonne
- Colomiers Gare SNCF
- Cornebarrieu
- Mondonville

Transports Urbains de l'Agglomération Toulousaine

tisseo.fr

Allô Tisséo

05 61 41 70 70

Tisséo, horaires plan du 30 août 2010 au 4 septembre 2011

2.4 Fiche action 4 : Favoriser l'émergence de PDE / PDIE / PDA⁸

2.4.1 Les éléments de diagnostic

Le Pays Tolosan compte de nombreuses entreprises, principalement réparties le long des vallées de la Garonne et du Tarn. Pourtant, très peu ont engagé une réflexion sur la mobilité de leurs salariés. Eurocentre a bien réalisé une étude fin 2009, mais aucune mesure concrète ne semble avoir été prise depuis. Pourtant la zone devrait compter rapidement plus de 5 000 salariés.

Si les entreprises éprouvent souvent des difficultés à comprendre l'intérêt de cette démarche, elles se montrent généralement rapidement intéressées une fois qu'elles en ont saisis les avantages. L'ADEME estime que cette démarche répond à des objectifs de développement durable avec des bénéfices escomptés d'ordre :

- « **économique**, car le PDE permet à l'entreprise de diminuer les coûts imputés aux transports et d'optimiser son fonctionnement à travers ses déplacements, donc d'augmenter sa productivité. Une telle démarche, responsable et citoyenne, est également un « plus » en terme d'image ;
- **social**, car le PDE entraîne une diminution des frais de déplacements domicile/travail des salariés et améliore leurs conditions de travail et de transport (moins de stress et de perte de temps, plus de confort). Le PDE est aussi un outil de dialogue social dans l'entreprise ;
- **environnemental**, car le PDE, en favorisant les solutions alternatives à la voiture individuelle et en maîtrisant les déplacements, permet de limiter les nuisances correspondantes (pollution atmosphérique, bruit), de réduire la demande énergétique et de récupérer des espaces publics notamment en diminuant le stationnement sur la voie publique ».

2.4.2 Les attentes et les enjeux

La méconnaissance des atouts pour toutes les parties prenantes des PDE / PDIE / PDA a, pour l'instant, contribué à leur faible diffusion. Le Pays Tolosan a tout intérêt à communiquer sur ce sujet auprès des entreprises et associations d'entreprises pour contribuer à l'essor de ces démarches.

2.4.3 Les objectifs attendus

La volonté affichée par le Pays Tolosan, dans son Agenda 21 et le présent PGD, réfléchir à de nouvelles formes de mobilité, trouve ici une réponse concrète pour diminuer la part modale de la voiture dans les déplacements, et donc les émissions de gaz à effet de serre.

⁸ PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise, PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises, PDA : Plan de Déplacements d'Administration.

La concrétisation de cet objectif offre aussi des avantages aux entreprises et à leurs salariés, qui épargnent des dépenses, de la fatigue et du stress.

La mise en place de PDE, PDIE, PDA permet donc bien de répondre aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux du développement durable.

2.4.4 Le contenu de l'action

2.4.4.1 Promouvoir les PDE / PDIE / PDA

Cette action consiste en la promotion des PDE / PDIE / PDA auprès des entreprises, chambres consulaires (principalement la CCI) ou administrations (etc.) du territoire par un animateur du Pays Tolosan. Il faut sensibiliser les entreprises pour qu'elles se lancent dans cette démarche ou en soient les animatrices. Il faut donc leur :

- expliquer l'action et l'intérêt pour les entreprises à la mettre en oeuvre ;
- fournir des informations sur les ressources et aides existantes ainsi que leurs conditions d'aide (ADEME).

Accompagner les entreprises nécessite un effort de formation sur les dispositifs PDE / PDIE / PDA et sur les aides à la réalisation d'études. Cela ne mobiliserait qu'une personne au sein du Pays Tolosan et les résultats peuvent être assez vite probants.

2.4.4.2 Soutenir les premières démarches

Le Pays peut également accompagner à titre expérimental les premières demandes sur le Pays, en passant par un appel à projet.

Le rôle du Pays Tolosan pourrait être élargi au suivi des actions mises en place dans les entreprises, de façon à élaborer un annuaire des bonnes pratiques dans les PDE / PDIE / PDA du Pays. Il pourrait également se charger de la synthèse des besoins des entreprises et de sa transmission aux collectivités territoriales et AOT susceptibles de répondre à ces demandes. Enfin, il pourrait se charger des négociations avec les partenaires locaux privés pour la création d'aires de covoiturage sur leurs parkings par exemple.

2.4.5 La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées

2.4.5.1 Les attributions du Pays Tolosan et de ses partenaires pour concrétiser l'action

Le Pays Tolosan peut accompagner les entreprises d'Eurocentre pour la création d'un PDIE. Si le Pays Tolosan travaille avec les représentants des entreprises de son territoire (Club CENT, CCI, syndicat libre d'Eurocentre) cette action peut être facilement et rapidement mise en œuvre. De plus, il peut diffuser une information complète simplement en se procurant des renseignements auprès de l'ADEME. Former un animateur PDE / PDIE / PDA ne prendrait que quelques semaines pour qu'il soit opérationnel sur ce sujet. Il suffit qu'il dispose des documents et outils nécessaires (disponible auprès de l'ADEME, du CERTU, etc.), et qu'il se forme au fur et à mesure. Pour qu'il soit bien et rapidement formé, il est aussi envisageable de lui faire suivre une formation.

Cette initiative étant entièrement inhérente au Pays Tolosan, il lui appartient d'en assurer le suivi et le pilotage.

2.4.5.2 L'échéance de mise en œuvre

Cette action peut-être exécutée dès maintenant.

- La première étape est à réaliser sur Castelnau d'Estrétefonds et Eurocentre. En effet, cette zone concentre des milliers d'emplois et est proche de plusieurs infrastructures de déplacements (D29, D45, A62, voie ferrée Toulouse-Montauban) offrant des solutions de mobilités variées aux salariés ;
- La seconde étape consiste à fournir appui et conseils aux autres entreprises du Pays Tolosan souhaitant élaborer un PDE / PDIE.

2.4.6 Les moyens nécessaires

Les coûts estimés sont les suivants :

- 20k€ de subvention pour accompagner le premier PDIE ;
- 5k€ à 10k€ pour former les agents du Pays à la démarche ;
- un quart temps de chargé de mission pour promouvoir les PDE / PDIE, suivre les actions menées et recenser les « bonnes pratiques ».

A titre indicatif, le coût moyen d'un PDE / PDA est compris entre 20k€ et 30k€. Les variations sont principalement dues à la taille de l'entreprise, à la méthodologie utilisée et au suivi de l'étude⁹.

Pour un PDIE, la fourchette de prix s'établi entre 40k€ et 50k€.

L'aide à la création de PDE / PDIE fait partie intégrante de la politique de développement durable de l'ADEME, aussi peut-elle financer la réalisation d'étude de PDE / PDIE¹⁰ ou apporter un soutien en termes de méthodologie et d'aides à la décision auprès des collectivités ou des porteurs de projet (entreprises et administrations). L'ARPE met également à disposition sur son site internet quelques documents pour aider les entreprises dans la définition de la méthode et la recherche d'outils¹¹. Le FEDER peut participer au financement des études de PDE, sous réserve d'acceptation de la demande subvention (et si le montant est suffisamment important, en règle général, l'UE n'intervient pas sur des sommes inférieures à 30 000€).

Enfin, les entreprises participent également aux financements de l'étude et de la réalisation des actions.

⁹ Pour une présentation détaillée des enjeux des PDE et PDIE et méthodes utilisées, cf.

<http://internet.org/-Deplacements-en-Entreprise-PDE-PDA->

¹⁰ En partenariat avec la Région Midi-Pyrénées dans le cadre du Programme Régional de Lutte contre le changement climatique et pour le Développement DURABLE 2. Dans la limite des montants disponibles, l'étude peut-être subventionnée à hauteur de 70% maximum avec un plafond de 100 000€.

¹¹ <http://www.arpe-mip.com/html/8-5755-Le-Memento-de-la-mobilite.php>

2.4.7 Quelques références

L'objectif d'un PDE / PDIE / PDA est d'inciter les salariés des entreprises à se déplacer autrement qu'en voiture individuelle. Leur succès est tributaire de l'animation au sein de la structure par un correspondant ou délégué, chargé de la mise en œuvre et du suivi des actions. Celles-ci se déclinent dans un programme qui s'étale généralement sur 3 à 5 ans. Ce programme d'actions est dépendant de la volonté des élus locaux et des AOT concernés pour offrir des solutions de mobilités alternatives à l'*autosolisme*.

En effet, ce ne sont pas les entreprises ou associations d'entreprises qui sont en mesure de décider et de réaliser les aménagements nécessaires pour favoriser le covoiturage, les déplacements en modes doux ou l'utilisation des transports en commun. Leur rôle est de :

- Faire la promotion auprès de leurs salariés des solutions alternatives à l'*autosolisme*, de mettre en place des mesures incitatives (emplacements réservés pour les covoitureurs, garages à vélos, etc.)
- Demander aux élus et AOT de mettre tous les moyens en œuvre pour parvenir à une baisse de la part modale de la voiture individuelle dans les déplacements de leurs salariés (aménagement d'aires de covoiturage, création de lignes de bus par le Conseil Général, aménagement d'un réseau cyclables entre les zones d'activités et les lieux intermodaux, etc.).

Pour constater les effets du PDE / PDIE / PDA sur les changements de modes de transport des salariés, il faut les mesurer tous les ans, via une enquête salariés notamment.

A l'heure actuelle aucun PDE ou PDIE n'est en accès libre. Il faut contacter les entreprises citées ci-dessous pour leur demander l'accès à ces données. Par contre, l'ADEME présente plusieurs guides d'élaboration de PDE / PDIE / PDA / PDES sur son site.

Un des premiers PDE à faire référence en France est celui de STMIelectronics à Grenoble (38). En Midi-Pyrénées, le PDE de Thalès Alenia Space (31) est aussi reconnu pour sa qualité.

Pour les PDIE, à titre d'exemple, le Pays Tolosan peut se référer à ceux de Pessac¹² (33, contexte urbain), de vallée de la chimie¹³ (69, contexte urbain, 20 entreprises, 8 000 salariés) et de la Plaine de l'Ain (01, contexte rural, 120 entreprises, 4 500 salariés).

¹² <http://www.clubentreprises.fr/new/grands-projets-d/p-d-e/>

¹³ http://www.enviscope.com/index.php?option=com_content&view=article&id=5346:Vallee-chimie-entreprises-deplacements.html&catid=50:entreprises&Itemid=65

2.5 Fiche action 5 : Développer et favoriser l'usage des modes doux

2.5.1 Les éléments de diagnostic

Les modes doux représentent une part infime des déplacements en Pays Tolosan. Deux éléments expliquent ce constat : d'une part, l'absence de continuité dans les itinéraires cyclables et d'autre part le fort sentiment d'insécurité ressenti par les cyclistes ou piétons lorsqu'ils se trouvent sur des voiries non ou mal aménagées et partagées avec les véhicules motorisés.

2.5.2 Les attentes et les enjeux

L'enjeu est le maillage à long terme du Pays Tolosan en réseaux piétons et cycles. Ce qui suppose la réalisation d'un schéma de mobilités douces, priorisant les interventions à mener de façon à concevoir une politique globale et cohérente sur le territoire du Pays Tolosan.

Il faut ensuite intégrer la problématique des déplacements en modes doux pour chaque étude et aménagement de transport et d'urbanisme. Les collectivités et les financeurs doivent adopter une réflexion sur les modes doux lors de la réalisation d'un nouveau projet. Par exemple, éviter la création d'un lotissement en périphérie de bourg existant sans réfléchir au moyen de se rendre à l'école à pied¹⁴.

2.5.3 Les objectifs attendus

L'objectif de cette action est double : le Pays Tolosan doit définir et prioriser les interventions à mener sur l'ensemble de son territoire en établissant un document définissant cette politique. Chaque commune, chaque EPCI doit aussi s'emparer de la problématique mode doux pour offrir un réseau « doux » de proximité, en lien avec les espaces publics et Établissements Recevant du Public de son territoire.

Il est difficile de créer d'un seul tenant un réseau réservé aux piétons et cyclistes pour l'ensemble du Pays Tolosan. C'est pourquoi la réflexion doit être prospective pour l'intégrer dans chaque projet d'aménagement sur le territoire du Pays. Les principes qui doivent présider à cette réflexion sont la continuité et la connexion (logique de chaîne de déplacement).

Second objectif, amener les communes ou communautés de communes à faire des études modes doux à l'image de celle actuellement en cours en Save et Garonne : en travaillant simultanément à l'aménagement de la voirie et des espaces publics et à l'établissement d'un réseau mode doux, la communauté de communes anticipe les questions de conflit d'usages

¹⁴ Il n'est pas possible d'imposer un Pédibus ou Car-à-pattes, puisque cette action est basée sur le volontariat des parents d'élèves. Par contre, il est essentiel de penser un aménagement permettant l'éventuelle mise en place d'un pédibus. Au moment des études puis de la réalisation des travaux, une attention particulière devra donc être portée à la place du piéton sur la voirie et l'espace public, dans ce cas précis, entre les lieux d'habitation et l'école.

sur l'espace public et sur la place du piéton et du cycliste sur la voirie et les espaces publics, qui sont les enjeux à venir de l'aménagement et de l'urbanisation des territoires.

2.5.4 Le contenu de l'action

2.5.4.1 Définir un schéma de mobilité douce en Pays Tolosan

Il appartient au Pays Tolosan de définir et de prioriser les actions nécessaires à la création de réseaux de mobilités douces sur son territoire à travers l'élaboration d'un schéma de mobilités douces à l'échelle du Pays.

Le schéma consiste à identifier quels sont les besoins actuels sur son territoire et l'offre correspondante. L'offre « loisir » (randonnée, balade, tourisme) est-elle suffisante ? L'accès aux centres bourgs et espaces publics des communes du Pays Tolosan est-il possible, aisé et sans danger à pied et à vélo ? Les lieux intermodaux et les principales zones d'activités du Pays Tolosan sont-ils accessibles en modes doux ? Si oui, sont-ils équipés de façon à intensifier les déplacements en modes doux (garages à vélos, vestiaires et douches, etc.) ?

2.5.4.2 Sensibiliser les communes et EPCI, susciter des études détaillées

Parallèlement à l'élaboration de ce schéma de mobilités douces pour l'ensemble du territoire, le Pays doit veiller à sa déclinaison à une échelle plus fine.

Il doit donc sensibiliser les EPCI et communes membres sur cette problématique. La prise en compte des modes doux est nécessaire dans la mise en place d'une politique sur les nouvelles formes de mobilité ou de revitalisation des centres bourgs.

Le Pays doit faire en sorte que chaque commune réfléchisse aux modes doux dans ses aménagements et les aide à mettre en oeuvre les actions et aménagements nécessaires pour en favoriser l'usage des modes doux, par exemple en créant un plan local de mobilité douce, qui devra être cohérent avec le schéma du Pays.

Les projets d'aménagement devront prendre en compte ce schéma et réaliser les investissements y afférant (création de pistes cyclables, pose de mobilier pour attacher les vélos, etc.). Pour ancrer cette action dans la pratique, il est possible de profiter des prochaines révisions de PLU des communes du Pays Tolosan pour inscrire un principe de liaison entre le nouvel aménagement et les équipements structurants de la commune (à minima, les centres bourgs, les établissements scolaires et les principaux Établissements Recevant du Public) dans le respect du schéma de mobilité douce.

Pour mener une politique de déplacements doux globale et cohérente, il convient de :

- Se placer dans une logique de réseaux, articulés autour de pôles générateurs de déplacement (centre-bourg : services et commerces, écoles, lieux récréatifs : culture, sport, loisirs divers, etc.) ;
- Intégrer les principes de liaisons :
 - Liaisons du Pays vers l'extérieur et liaisons d'intérêt départemental voire régional
 - Liaisons entre les grandes polarités / bassins de vie du Pays

- Liaisons internes aux pôles assurant le cheminement jusqu'aux générateurs (Etablissements d'enseignement, sportif, administratifs...).

Ces liaisons douces s'articulent avec l'aménagement de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre [zone à priorité piétonne où la vitesse des véhicules est limitée à 20km/h], aires piétonnes [piétons prioritaires sur tous les autres usagers, hormis le tramway]¹⁵, etc. de cœur de ville ou de bourg.

Une fois les schémas de mobilité douce établis, il faudra veiller à leur traduction opérationnelle lors de chaque aménagement.

2.5.5 La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées

2.5.5.1 Les attributions du Pays Tolosan et de ses partenaires pour concrétiser l'action

- Communes et EPCI : réalisation d'un plan de déplacements en modes doux, suivi des aménagements sur le territoire communal (soit dans le cadre de nouveaux projets [ZAC, lotissement...] soit dans un cadre opportun d'aménagement de voirie) ;
- Pays Tolosan : réalisation d'un schéma de déplacements en modes doux ;
- Communes / EPCI et CG : travaux de mise en œuvre des plans.

2.5.5.2 L'échéance de mise en œuvre

Schéma de mobilité douce à échelle du Pays Tolosan : durée de l'étude

Schéma de mobilité douce par EPCI / communes : durée de l'étude

Réalisation des liaisons indiquées dans les schémas : dépend du phasage et des priorités définis dans les schémas.

Proposition :

- Liaisons structurantes pour le Pays Tolosan : 5 ans
- Liaisons entre les bassins de vie : 10 ans
- Desserte du territoire proche des principaux bourgs du Pays Tolosan : 15 ans
- Desserte des nouveaux équipements, quartiers et lotissements aux centralités de la commune : intégrée au projet d'aménagement.

Demander aux communes de prendre en compte la problématique mode doux dans chaque nouvelle étude d'aménagement routier ou urbain. Le maillage du territoire pour les déplacements doux s'étalera nécessairement dans le temps. Toutefois, en procédant ainsi, les principaux besoins seront rapidement satisfaits et les coûts seront nettement plus supportables pour les collectivités que ceux de la création *ex nihilo* d'un réseau cyclable et piétonnier.

¹⁵ Pour plus d'informations sur les zones 30, de rencontre et les aires urbaines, se référer aux fiches du CERTU « Zones de circulation apaisée ».

2.5.6 Les moyens nécessaires

Les études sont à la charge des communes, EPCI et du Pays Tolosan. Il faut prévoir entre 20 et 40k€ selon l'étendue des territoires.

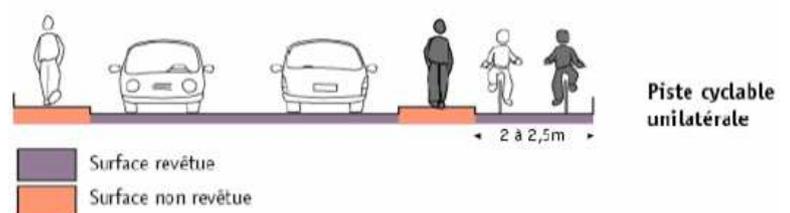
Les travaux sont à la charge des gestionnaires locaux de la voirie (communes et Conseil Général) pour un coût kilométrique maximal de 10K€ le km aménagé pour une bande cyclable, de 200k€ pour une piste cyclable¹⁶ et de 1 000k€ pour zone 30 ou zone de rencontre.

La réflexion actuelle de la communauté de communes de Save et Garonne qui mène parallèlement deux études distinctes (un schéma de déplacements doux et sécurisés et un Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics [PAVE]) permettra de préconiser des opérations qui répondront aux besoins et demandes issus du diagnostic, c'est-à-dire trouver des solutions pour partager l'espace public et la voirie selon les usages de chacun.

2.5.7 Quelques références

Exemple de pistes cyclables (Source : PDU Angoulême):

- Piste cyclable bidirectionnelle unilatérale

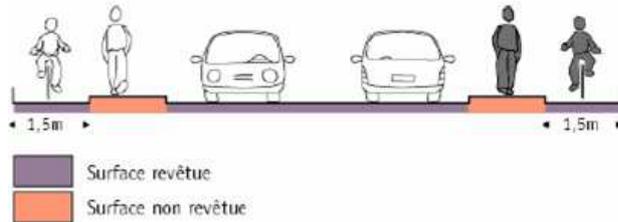


Avantages/Inconvénients :

Aménagements à privilégier sur des itinéraires à faibles densités, avec des largeurs de voies importantes et sur des sections courantes assez longues (peu d'intersections).
Nécessité de prévoir un espace piéton.

¹⁶ Une bande cyclable est une voie contiguë à la chaussée réservée aux cyclistes, alors qu'une piste cyclable est une section de chaussée dévolue uniquement aux cyclistes.

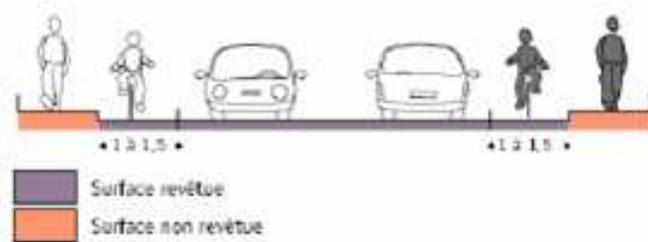
- Piste cyclable unidirectionnelle bilatérale



Avantages/Inconvénients :

Aménagement qui demande également une large emprise de voie de part et d'autre de la chaussée. Elle offre l'avantage d'une meilleure insertion des cyclistes dans les carrefours que la piste unilatérale.

- Bande cyclable unidirectionnelle bilatérale

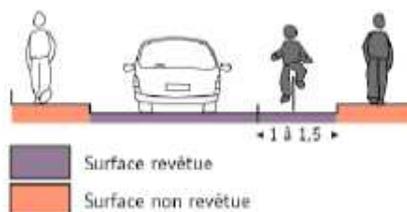


Avantages/Inconvénients :

Cet équipement consomme moins d'espace que la piste et favorise la vigilance du cycliste. Il doit être réalisé et entretenu avec soins.

Principales inconvénients : il est souvent interrompu et s'avère peu contraignant pour l'automobiliste (empiètements, stationnements illicites, risques de collision lors de la sortie du véhicule..).

- Bande cyclable à contre sens



Avantages/Inconvénients :

Cet aménagement présente l'avantage dans des situations d'aménagements complexes en milieu urbain d'offrir des itinéraires alternatifs plus courts. Il est peu accidentogène car l'automobiliste et le cycliste se font face.

L'inconvénient majeur est de réinsérer le cycliste au niveau des intersections.

- Parcs à vélos et stationnement



Avantages/Inconvénients :

Les équipements sont complémentaires aux aménagements cyclables et doivent être correctement répartis à proximité des équipements accueillants du public (EAP).

Plusieurs produits existent et sont adaptés à différentes situations (parcs à deux roues gardiennés, locaux intégrés dans les principaux EAP, mobiliers urbains...).

Plus proche du Pays Tolosan, la voie verte du Canal du Midi¹⁷, entre Toulouse et Port-Lauragais offre un exemple de ce que pourrait être une voie structurante de déplacements doux en Pays Tolosan.

Références en Pays Tolosan :

- Etude mode doux Castelnau d'Estrétefonds
- Schéma des modes doux Save et Garonne (étude en cours)

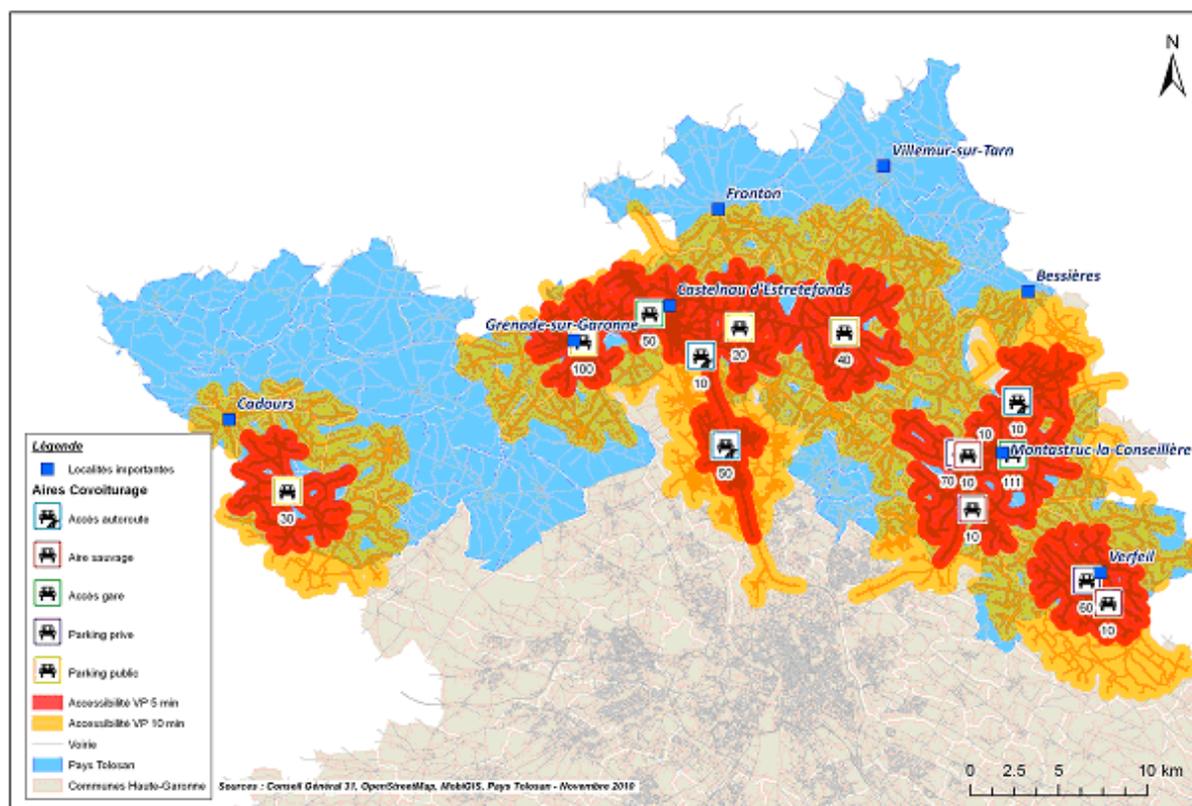
¹⁷ <http://www.af3v.org/-Fiche-VVV-.html?voie=6>

2.6 Fiche action 6 : Comment augmenter la part modale du covoiturage ?

2.6.1 Les éléments de diagnostic

Le covoiturage est une solution peu coûteuse pour la collectivité et les citoyens pour lutter contre l'*autosolisme* et la saturation des axes de circulation. En effet, en s'appuyant sur les infrastructures existantes et les véhicules de chacun, aucune dépense supplémentaire n'est nécessaire. Au contraire, le covoiturage permet à ses pratiquants de faire des économies temporelles et financières, de limiter le stress lié aux déplacements et de créer du lien social. Bien qu'aucune aire officielle de covoiturage n'existe en Pays Tolosan, des aires de covoiturage spontané se sont créées, comme l'indique la carte ci-dessous.

Carte 3 : Les aires de covoiturage et leur accessibilité



Les aires ici identifiées sont utilisées par les covoitureurs, mais ce sont des aires sauvages, elles ne sont pas matérialisées comme des aires de covoiturage officielles. Ce sont des délaissés de voirie, des parkings de commerces, des parkings publics etc.

2.6.2 Les attentes et les enjeux

Pour le Pays Tolosan, développer le covoiturage permettra de lutter contre la congestion des réseaux en heures de pointe vers l'agglomération toulousaine et ainsi améliorer son

accessibilité. Ce faisant, en créant des aires de covoiturage, le Pays Tolosan et ses membres vont favoriser l'émergence de lieux intermodaux.

Quel intérêt pour le Pays ? En disposant d'un réseau de lieux intermodaux identifiés, le Pays Tolosan aura d'autant plus d'arguments pour convaincre les AOT d'améliorer la desserte en TC du Pays. De plus, créer ces aires multimodales sur le territoire permettrait de favoriser l'activité économique locale en créant des polarités au Pays, identifiées par tous et desservies par plusieurs modes de transport. Il est couramment admis que le succès du fonctionnement d'une centralité est tributaire de deux facteurs :

- L'emplacement ;
- La desserte.

La création d'aires de covoiturage recouvre donc des enjeux globaux et n'est pas restreinte à la problématique « déplacements ». À condition évidemment qu'elles soient positionnées à proximité de commerces ou services : des places réservées aux covoitureurs proches d'un échangeur autoroutier n'ont pas d'autres enjeux que la mobilité des personnes.

Lors des ateliers de la tranche complémentaire, deux éléments ont été apportés pour la prise en compte des besoins des publics en difficulté.

Il s'agit de :

- L'adhésion du Pays Tolosan au système « covoiturons sur le pouce » : voir la fiche outil en annexe de ce document.
- Le développement d'un outil permettant aux associations de mettre en relation leurs publics pour co-voiturer.

2.6.3 Les objectifs attendus

Au-delà des objectifs généraux comme la diminution des émissions de gaz à effet de serre, les objectifs de cette action pour le Pays Tolosan sont :

- La baisse de la congestion routière et l'amélioration de l'accessibilité du Pays Tolosan à l'agglomération toulousaine ;
- La création et le développement de nœuds intermodaux pouvant conforter les centralités locales.

2.6.4 Le contenu de l'action

2.6.4.1 Élaborer et produire les conditions d'usage du covoiturage

Pour permettre au covoiturage de se développer en Pays Tolosan, il est nécessaire de développer les infrastructures et outils adaptés. Ils sont de deux ordres :

- **Matérielles** : les aires de covoiturage ;
- **Immatérielles** : l'information et la communication. Le meilleur vecteur pour ces 2 items est internet : renseignement, prise de contact, choix des covoitureurs, etc.

Pour concrétiser ces actions, le Pays Tolosan doit recenser les besoins en covoiturage et les terrains susceptibles d'accueillir des aires. Les travaux d'aménagement des aires ne sont

pas de sa compétence, mais de celle du Conseil Général, des communes, des EPCI ou de propriétaires privés. Après avoir recensé les besoins, le Pays Tolosan doit donc mener des actions de lobbying auprès des différents acteurs pour créer des aires de covoiturage en favorisant des démarches partenariales (exemple : collectivités et commerces / centres commerciaux).

Une étude précise de la situation doit permettre de valider les propositions suivantes, mais l'on peut considérer que pour un échangeur d'autoroute en limite d'agglomération, il faut prévoir une cinquantaine de places et une vingtaine si l'échangeur est positionné en zone périurbaine. Pour les centralités internes au Pays Tolosan une dizaine de places en entrée/sortie de village devrait suffire dans un premier temps. Enfin pour les croisements de routes départementales utilisées pour les déplacements domicile-travail, quelques places suffiront, à déterminer selon l'importance de l'intersection. Dans la mesure du possible, il faut anticiper sur le besoin foncier d'extension et donc réserver les emprises lors des prochaines révisions de PLU.

Pour créer des aires de covoiturage, il est possible d'envisager d'autres solutions. Des parkings de grandes surfaces ou de salles de spectacles (espace Soleiha à Bessières, salle en Solomiac à Verfeil), généralement peu exploités en semaine, peuvent être utilisés comme aires de covoiturage. Il « suffit » de convaincre leurs propriétaires de laisser libre une partie de leur parking pour le covoiturage¹⁸. Certains commerçants ont compris l'intérêt de cette situation : les covoitureurs sont autant de clients potentiels qui se retrouvent devant leur commerce ! Certaines enseignes sont allées plus loin dans la démarche en développant leur propre site de covoiturage¹⁹.

Dans la mesure du possible, ces aires de covoiturage doivent être intermodales. Si une personne ne peut pas rentrer avec son covoitureur du matin, elle sera rassurée si elle sait qu'elle peut utiliser d'autres modes de transport pour effectuer son trajet retour. C'est en effet un des principaux freins au développement du covoiturage. Plus les aires offriront de nombreuses possibilités de modes de déplacements, plus elles rencontreront du succès. De plus, des aires multimodales permettraient de renforcer les centralités internes au Pays et ainsi répondre à un des objectifs du SCOT²⁰.

Enfin, le Pays Tolosan peut essayer de convaincre les gestionnaires d'autoroutes et les autorités de tenter des expérimentations en matière de covoiturage, comme réserver des voies aux Véhicules à Occupation Multiple (VOM) ou le *slugging*²¹.

¹⁸ Exemple du département de la Sarthe et de Système U.

¹⁹ <http://www.covoiturage.geantcasino.fr/>
<http://covoiturage.ikea.fr/>
etc.

²⁰ Version provisoire du DOO : « Faciliter les déplacements et favoriser les usages non polluants »

²¹ <http://www.slug-lines.com/>

Le principe de la VOM (Véhicules à Occupation Multiple) est de réserver des voies aux véhicules comptant au moins deux passagers. Celui du *slugging* (que certains traduisent par « ligne de voitures ») est d'aménager des aires où des conducteurs prennent avec eux (gratuitement la plupart du temps) une ou plusieurs personnes vers des destinations précises afin de pouvoir emprunter la voie réservée aux VOM.

Toutefois, il faut noter que cette solution se limite à l'accès à l'agglomération toulousaine par l'A62 ou l'A68.

Enfin, pour garantir le succès du covoiturage en Pays Tolosan, il faut faire en sorte que les usagers puissent rapidement avoir accès aux informations nécessaires à la préparation de leurs trajets en covoiturage. Il n'est pas nécessaire de créer un site internet de covoiturage interne au Pays Tolosan²², par contre, référencer correctement les informations sur le covoiturage dans un onglet « mobilités » du site du Pays Tolosan pourrait convaincre certains habitants du Pays Tolosan de réaliser leurs déplacements en covoiturage. Il faut donc présenter les aires, les conditions et les règles d'usage du covoiturage et éventuellement orienter l'utilisateur sur différents sites de covoiturage.

2.6.4.2 Le rôle déterminant du Pays

Malgré les investissements réalisés pour concrétiser l'action précédente, comment être sûr que la part modale du covoiturage va augmenter ? Comment peut-on convaincre les habitants du Pays Tolosan de changer leurs habitudes de mobilités ?

La solution réside dans la sensibilisation des habitants au covoiturage. En expliquant l'intérêt du covoiturage, le fonctionnement et les solutions face aux freins sociaux souvent évoqués, le nombre de covoitureurs sur le Pays Tolosan pourrait rapidement s'accroître.

Outre l'information et la communication via les relais traditionnels (presse locale et journaux municipaux, site internet, affichage, etc.), la sensibilisation de la population par un « animateur covoiturage » pourrait faciliter les changements des habitudes de déplacements. Cela pourrait se traduire par l'organisation d'ateliers covoiturage à destination de publics ciblés (dirigeants d'entreprises, salariés, étudiants, etc.), petits-déjeuners ou déjeuners covoiturage (animation dans les restaurants d'entreprises), actions-phares lors d'événements comme la semaine de la mobilité. L'animateur pourrait également avoir pour mission de former des « délégués » ou « correspondants » covoiturage dans les principales entreprises implantées en Pays Tolosan afin que ce soit les salariés qui s'approprient directement l'outil d'animation et de sensibilisation. La promotion du covoiturage auprès des autres salariés n'en serait que plus efficace. L'animateur devra s'appuyer sur les structures locales pour communiquer sur les ateliers ou autres rendez-vous, comme le Club CENT, le Club Expansion ou la CCI.

²² Il existe déjà de nombreux sites de covoiturage, nationaux ou locaux (Tisséo, Région Midi-Pyrénées, etc.)

2.6.5 La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées

2.6.5.1 Les attributions du Pays Tolosan et de ses partenaires pour concrétiser l'action

Le Pays Tolosan doit recenser les besoins en aires de covoiturage et les transmettre aux gestionnaires de la voirie, afin qu'ils les aménagent. Il doit également tenter de convaincre les propriétaires de commerces de réserver une partie de leurs parkings pour les covoitureurs. Enfin, il lui appartient de nommer un « animateur covoiturage », chargé de sensibiliser les habitants et salariés du Pays Tolosan au covoiturage et de leur en faire la promotion.

2.6.5.2 L'échéance de mise en œuvre

Cette action peut être concrétisée très rapidement. Recenser les aires peut se faire par le biais d'une enquête commune et l'élaboration d'un document recensant l'ensemble des besoins et attentes de la population à destination des gestionnaires de la voirie peut être réalisée par une commission covoiturage (composée par exemple d'un ou deux élus référents et d'un chargé de mission du Pays Tolosan)²³. Enfin l'organisation d'ateliers ou déjeuners covoiturage peut là aussi se faire rapidement en s'appuyant sur les structures existantes : Club CENT, Syndicat Libre d'Eurocentre, CCI, Maison de l'Emploi et de la Formation, etc.

2.6.6 Les moyens nécessaires

Le coût de mise en œuvre de cette action est réduit. Recenser les besoins et en faire la synthèse peut être fait en interne, tout comme l'animation et la sensibilisation au covoiturage. La création des aires de covoiturage dépend des communes, des EPCI et du Conseil Général. Elle dépend donc de leurs volontés. A titre indicatif, le coût moyen d'une place de stationnement lors de la création d'une aire de covoiturage est estimé à environ 1500€²⁴. L'entretien d'une aire est chiffré à environ 500€ par an.

2.6.7 Quelques références

Les Autoroutes du Sud de la France ont mené une expérimentation avec les Conseils Généraux de la Drôme et de l'Ardèche sur la création de 400 places de covoiturage aux abords de 4 échangeurs autoroutiers (Tain-L'Hermitage, Valence Nord, Lorient et Montélimar Sud). Les coûts d'investissement (2M€) sont partagés (50 % pour ASF, 50 % pour les collectivités partenaires, dont les Conseils Généraux de la Drôme et de l'Ardèche), alors que les coûts de fonctionnement sont pris en charge à 100 % par les ASF jusqu'en 2033.

²³ La constitution de la commission covoiturage et la nomination d'élus référents sont importantes pour obtenir des réponses à l'enquête commune. Lors de la concertation pour le PGD, une enquête commune, comprenant un onglet covoiturage, avait été envoyée aux élus, mais les réponses n'ont pas été suffisamment nombreuses et détaillées pour obtenir un panorama complet et précis de la situation.

²⁴ Si l'aire est sécurisée, avec de la vidéosurveillance et des accès sécurisés et si elle est équipée de garages à vélos et autres équipements intermodaux, le coût moyen d'une place peut monter à 3500 à 4000€.

Pour déterminer le nombre de places nécessaires, ils se sont basés sur une création de place réservée au covoiturage pour 1 000 voitures.

Le Morbihan²⁵ ou la Loire-Atlantique²⁶ se sont engagés dans des politiques de développement du covoiturage, avec création de sites internet et aménagement d'aires de covoiturage.

Pour le Morbihan, les coûts se répartissent ainsi :

- aménagement des 35 aires de covoiturage : 360 000 € ;
- service internet (création/ maintenance 5 ans) : 60 000 € ;
- communication (conception supports et diffusion) : 12 000 €.

Panneau de covoiturage installé par le Conseil Général du Morbihan



Plus proche du Pays Tolosan, le Tarn a développé le covoiturage dans le cadre de son Agenda 21. A Gaillac, un parking d'environ 70 places a ainsi été créé à l'échangeur de l'A68, pour un coût de 100 000€. Devant le succès, l'aire de covoiturage s'est peu à peu transformée en parc-relais. Le Conseil Général du Tarn a récemment créé la ligne T'Ex pour relier les aires de Saint Sulpice et Gaillac à Albi²⁷.

Moissac a développé « Covoiturons sur le pouce »²⁸, dispositif reprenant le principe du *slugging*, bien qu'il soit présenté sous la forme « d'autostop sécurisé ». Complémentaires des transports en commun, ce système fonctionne de la même façon : des arrêts sont identifiés et les conducteurs de voiture prennent avec eux les personnes adhérentes à « Covoiturons sur le pouce » (identifiées grâce à un kit fourni lors de l'adhésion), une participation au frais est proposée dans la charte (à hauteur de 0,05c/Km), mais n'est pas obligatoire. Elle est à définir entre le passager et le conducteur.

²⁵ <http://www.covoiturage.morbihan.fr/>

²⁶ <http://covoiturage.loire-atlantique.fr/>

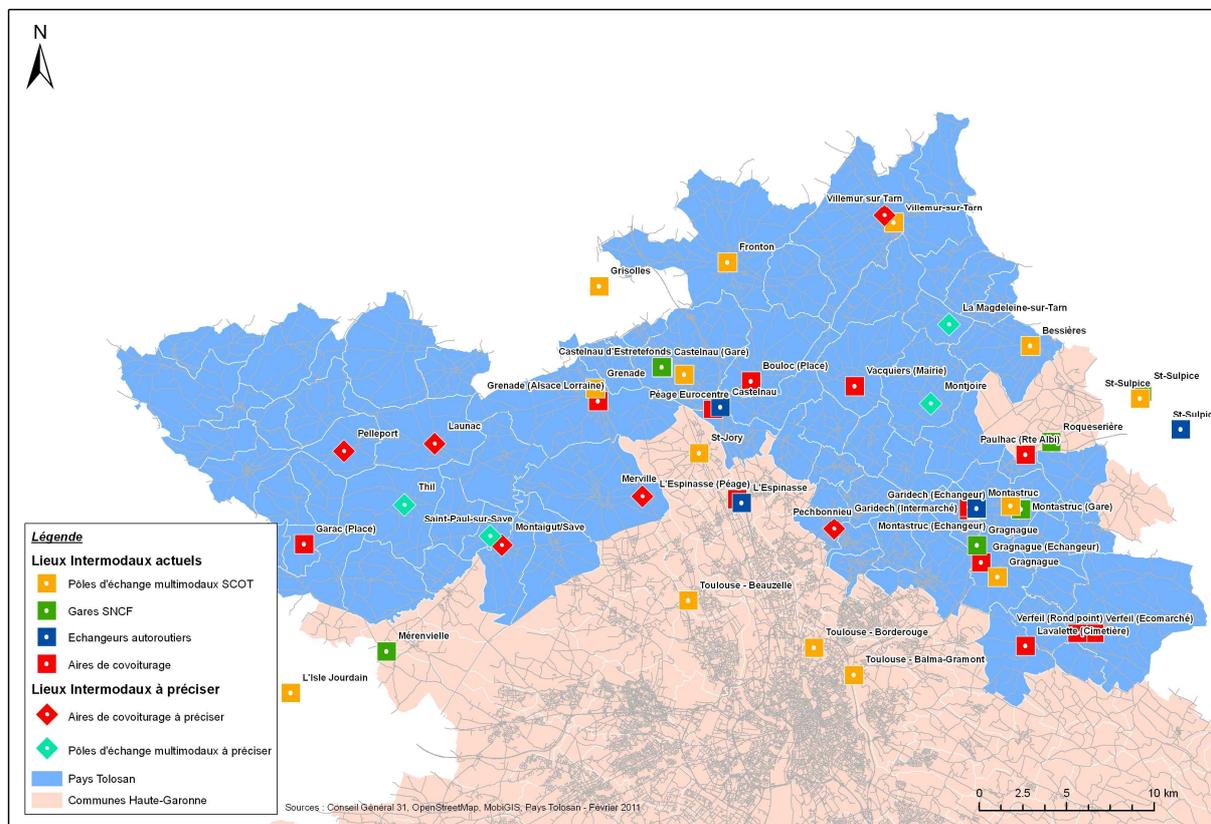
²⁷ Transport Public n°1109, Janvier 2011, p.19

²⁸ <http://www.covoituronssurlepouce.fr/>

2.7 Fiche action 7 : Permettre les usages multimodaux

2.7.1 Les éléments de diagnostic

Carte 4 : Les lieux intermodaux actuels et à mettre en place



Plusieurs pôles multimodaux (gares, aires de covoiturage, etc.) sont situés en Pays Tolosan ou à proximité. Néanmoins, ces lieux sont souvent aménagés pour un seul mode de transport, même si de fait, plusieurs sont présents (exemple d'une gare où les modes utilisés sont le train / le bus et/ou car / la voiture / le vélo / la marche à pied) et prennent rarement en considération les attentes des usagers en terme d'équipements multimodaux. Si certaines communes ont pris conscience de ce frein aux déplacements en transports, comme Castelnau d'Estrétefonds avec le projet d'aménagement du parking de la gare, il reste encore beaucoup à faire.

En effet, lors des ateliers de concertation, les principaux freins à l'utilisation des transports en commun évoqués étaient :

- le temps ;
- le coût ;
- la complexité du déplacement si le trajet n'est pas direct.

Ces trois éléments sont donc des enjeux forts auxquels les AOT doivent apporter des réponses pour améliorer la part modale des transports collectifs dans l'ensemble des déplacements. Ils peuvent être simplifiés par la formule « faciliter les mobilités ».

Les ateliers de la tranche complémentaire ont permis de préciser les actions en faveur d'une utilisation successive ou en alternance de plusieurs modes de déplacement :

- La mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos aux pôles d'échange multimodaux.
- La mise en correspondance de la ligne Hop ! avec les trains en gare de Castelnau

2.7.2 Les attentes et les enjeux

En rendant possible ou en améliorant les conditions d'usage des déplacements multimodaux sur son territoire, le Pays Tolosan peut ainsi contribuer à :

- Concevoir une offre de transport intégrant toutes les formes de mobilités ;
- Conforter les centralités internes ;
- Offrir aux usagers des TC des lieux multimodaux où leur sécurité (aménagement routier, etc.) est assurée ainsi que celle de leurs biens (garages à vélos).

Réfléchir sur la multimodalité, cela signifie considérer les trajets dans une chaîne de déplacements, de façon à optimiser les temps (correspondance et changement de mode) et les coûts (un ticket unique pour le déplacement, quel que soit les correspondances et les modes utilisés).

La chaîne de déplacements doit être favorisée par :

- l'amélioration de la lisibilité de l'offre et des correspondances ;
- la prise en compte des différents usages dans :
 - l'aménagement des lieux multimodaux ;
 - leur équipement (mobilier urbain, garages à vélos, etc.) ;
 - l'offre de service de transport sur place (station de taxis, de vélo en libre service, d'autopartage, etc.) ;
 - l'offre de services aux voyageurs (commerces, services à la personne, etc.).

« La notion d'intégration tarifaire indique la présence d'un titre de transport unique sur l'ensemble des réseaux de transports collectifs au sein d'un périmètre institutionnel ou fonctionnel précis »²⁹.

Cette notion ne sera pas traitée ici : les AOT concernées réfléchissent déjà à cette question et ont mis en œuvre des solutions alternatives (comme la Carte Pastel) avant de peut-être parvenir à un accord sur une tarification intégrée.

²⁹ http://desh.cstb.fr/file/fc3_fiches334.pdf

2.7.3 Les objectifs attendus

Ils sont de deux ordres :

- L'augmentation des déplacements en TC et le report modal de la voiture individuelle vers des modes de transport alternatifs ;
- Le développement de lieux multimodaux offrant une gamme de services aux voyageurs susceptibles de leur faire abandonner la voiture (garages à vélos, commerces, crèche, etc.) et lorsque c'est possible, le développement des centralités internes au Pays.

2.7.4 Le contenu de l'action

Le Pays Tolosan peut être à l'origine d'une réflexion sur les lieux multimodaux, leurs fonctionnements, leurs liens avec leur environnement proche et les actions à mener pour atteindre les objectifs cités ci-dessus.

Concrètement, il s'agit pour le Pays de recenser les dispositifs favorisant les usages multimodaux, les aides existantes et de les porter auprès des acteurs du Pays. C'est par exemple le cas aujourd'hui avec l'assistance que prête le Pays à la commune de Castelnaud d'Estrétefonds pour l'aménagement du parking de la gare. Demain, il pourrait s'agir de continuer "l'action gare" menée par le Pays et de faire le lien entre les communes disposant d'une gare ou d'une halte ferroviaire avec la Région Midi-Pyrénées sur les programmes que cette dernière met en place pour développer les usages multimodaux³⁰.

L'assistance du Pays aux communes disposant de lieux multimodaux peut se porter sur trois axes de réflexion :

- Comment arrive-t-on au lieu multimodal (traiter l'accès et le stationnement) ?
 - **En voiture** : aménagement de parcs relais (exemple : gare de Castelnaud d'Estrétefonds) => encourager l'intermodalité entre la voiture et les transports publics ;
 - **En car** : nombre d'arrêts (fonction du nombre de lignes desservant le lieu et de correspondances) ? forme ? connexion entre le pôle d'échange et la voirie ? => encourager l'intermodalité entre la voiture et les transports publics, entre différents modes de transports publics (train / car), entre les modes doux et les transports publics ;
 - **En modes doux** : qualité et création de pistes cyclables et trottoirs ? possibilité de laisser son vélo dans un abri sécurisé ? => encourager l'intermodalité entre les modes doux et les transports publics.
- De quoi a-t-on besoin dans un lieu multimodal ?
 - Accessibilité Personne à Mobilité Réduite (PMR) ;
 - Information multimodale³¹ ;
 - Sécurité (exemples : garages à vélos fermés, lieu correctement éclairés le soir, etc.).

³⁰ <http://www.midipyrenees.fr/Developper-l-intermodalite>

³¹ Cette partie sera traitée dans la fiche action « Information et communication ».

- Quels services complémentaires dans un lieu multimodal ou à proximité peuvent améliorer son attractivité ?
 - Commerces et services à la personne (crèche, école, bibliothèque, etc.).

Il n'est pas forcément possible, ni même souhaitable, que chaque lieu multimodal se développe en fonction de ces trois axes. Ainsi les gares de Montastruc La Conseillère ou Castelnau d'Estrétefonds sont isolées des cœurs de bourgs et elles n'ont pas la fréquentation suffisante pour que l'implantation d'un commerce soit économiquement viable. Par contre, si un nouvel arrêt de ligne HOP ! doit être créé dans un village, il serait intéressant de le coupler à une aire de covoiturage et de positionner ce lieu multimodal à proximité des commerces existants. Cet exemple dépend bien évidemment de la disponibilité foncière en cœur de village et des contraintes techniques à prendre en compte (largeur de la voirie, rayon de courbure minimum pour permettre les manœuvres des cars, etc.).

Dans un second temps, il s'agit de réfléchir de manière plus globale à la multimodalité, à ses objectifs, à ses freins et aux conditions d'utilisation pour les usagers pour chaque lieu intermodal. Peut-être faut-il réfléchir à une échelle plus large, avec l'ensemble des territoires de l'aire urbaine toulousaine, sur le modèle du Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise³².

Sachant que le travail et les études structurent le déroulement de la journée de la plupart des actifs et que la majorité des déplacements domicile-travail se font en voiture, comment, dans le cadre de la cohérence urbanisme-transport (fiche action 1) penser l'aménagement du territoire de façon à rendre les lieux multimodaux plus attractifs ? Quels liens avec l'habitat ? Avec les écoles / crèche ? Etc.

La voiture offre aujourd'hui une liberté de mouvements et d'accès à de multiples services avec laquelle les transports en commun ont du mal à rivaliser. Si autour des principaux lieux multimodaux, une offre de services permet de satisfaire pour partie les besoins des habitants, la fréquentation des transports en commun présents a de fortes probabilités d'augmenter.

2.7.5 La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées

2.7.5.1 Les attributions du Pays Tolosan et de ses partenaires pour concrétiser l'action

Le Pays Tolosan a pour mission d'animer un réseau d'acteurs susceptibles de créer ou améliorer les conditions d'expression de la multimodalité, parmi lesquels :

- Les collectivités territoriales concernées (communes, EPCI, Conseil Général, Région) ;

32

<http://www.urbalyon.org/sip6Internet/AfficheDocument.aspx?nomFichier=livmetrdeplacem2.pdf&numFiche=2660>
<http://www.projet-ferroviaire-ouest-lyonnais.fr/pdf/Plaquette-Real.pdf>

- Les AOT et les transporteurs ;
- Les gestionnaires de lieux intermodaux s'ils ne sont pas compris dans les deux catégories ci-dessus (par exemple, une aire de covoiturage sur un parking de commerce).

La mise en œuvre des actions éventuellement préconisées par le Pays dépend de ces acteurs. En effet, ils peuvent porter le projet ou participer au financement de l'action.

2.7.5.2 L'échéance de mise en œuvre

Les réflexions sur la gare de Castelnaud d'Estrétefonds et l'aménagement de son parking ont déjà commencé. Les travaux devraient débuter d'ici la fin de l'année 2011.

Pour les autres lieux intermodaux, il faut compter plus de temps. En effet, il faut évaluer la « qualité intermodale » de chacun d'entre eux et ensuite, s'il faut apporter des améliorations, monter le projet. Le plus long consiste à réunir les différents partenaires pour valider ensemble le projet et valider le plan de financement. Selon l'ampleur des travaux, il faut compter entre 6 et 12 mois pour l'ensemble des études, entre 1 et 4 mois pour la réalisation des travaux. S'il s'agit de créer un nouveau lien intermodal, ces temporalités seront nettement plus élevées.

Si l'amélioration du lieu consiste en l'implantation de mobilier urbain (garages à vélos, éclairage, clôture d'un parking, etc.), la mise en œuvre peut être très rapide une fois que la décision est prise par le gestionnaire du lieu (et qu'il dispose des financements nécessaires).

2.7.6 Les moyens nécessaires

Cette action relevant principalement, pour le Pays Tolosan, de l'animation, de la prospection et de la veille documentaire, les coûts peuvent être répartis en interne.

Par contre, pour ce qui est de la mise en œuvre, les coûts sont à charge des différents gestionnaires des lieux intermodaux. Ils peuvent être extrêmement variés en fonction de la nature des travaux ou du mobilier et de la qualité souhaitée.

A titre d'exemple, un abri pour six vélos haut de gamme peut coûter jusqu'à 5 000€, alors qu'un simple range-vélos coûte 500€.

Le coût d'une place de stationnement (en surface) est compris dans une fourchette allant de 1 500€ à 2 000€ (à multiplier par le nombre de places prévues dans le parking), la création d'un cheminement piétonnier en béton désactivé coûte plus ou moins 80€ le m², etc.

2.7.7 Quelques références

Le département de la Manche, dans son Schéma Départemental des aires de covoiturage³³, référence les aires intermodales lorsqu'elles existent (liaisons avec les pistes cyclables et voies vertes ainsi qu'avec les différents réseaux de transport en commun).

33

http://manche.fr/imageProvider.asp?private_resource=2542928&fn=sch%E9ma+d%E9partemental+des+aires+de+covoit%5F0%2Epdf

Commune de Saint-Joseph	Agence technique départementale du Cotentin
AIRE DU BOURG	
RD 974	
Intersection de la RD 974, appartenant au réseau structurant, et de la RN 13, appartenant au réseau national	
	
Fréquentation constatée : 15 véhicules	Capacité projetée : 40 emplacements
Sécurité : stationnement sur des délaissés dans des carrefours ainsi que sur les accotements dans le bourg	
Facilité d'aménagement : accotements dans le bourg facilement aménageable	
Intermodalité : point d'arrêt de transport public à proximité dans le bourg	
Aménagement projeté : réaliser, après accord de la commune, d'un aménagement de type neuf dans le bourg ou aménagement des accotements le long de la RD 974	
Coût de l'aménagement :	
o	investissement : 23 500 € TTC
o	entretien : 450 € TTC / an



Halte ferroviaire de Labège (31) avec un abri vélo

2.8 Fiche action 8 : L'information et la communication

2.8.1 Les éléments de diagnostic

L'offre de transport en commun en Pays Tolosan (cf. fiche action 2) est une alternative crédible à la voiture sur certains trajets. Pour augmenter la fréquentation des transports en commun, il est nécessaire de proposer aux habitants du Pays Tolosan une cartographie claire et lisible de l'offre existante sur le territoire. En effet, pour le moment, l'information reste parcellaire et difficile à recueillir, malgré les efforts faits par le Conseil Général³⁴ et la Région³⁵. En effet, les sites Internet créés par ces deux collectivités nécessitent de connaître précisément l'origine et la destination du trajet voulu et n'offrent pas une vue globale de l'offre pour chaque territoire.

2.8.2 Les attentes et les enjeux

Proposer une information claire et précise de l'offre de transport en Pays Tolosan, en prenant en compte tous les modes de transport.

L'absence d'information sur les solutions de mobilité existantes a été largement mise en avant dans les ateliers de la tranche complémentaire. Les publics en difficulté sont plus particulièrement en demande d'une information à la fois simple et globale sur les différentes solutions.

Les points suivants ont été mis en avant :

- Faire connaître qu'il existe des lignes de car, des trains, des TAD et communiquer sur leurs horaires. Une information systématique dans chaque mairie.
- Augmenter l'information à destination des publics ciblés : personnes âgées, jeunes et les informer sur les tarifs.
- Création d'une application sur les smartphones pour promouvoir les solutions existantes.

2.8.3 Les objectifs attendus

Il y a trois objectifs à atteindre pour proposer une information de qualité aux habitants du Pays Tolosan :

- Traduire l'offre des différentes AOT en offre globale par communes ou communautés de communes ;
- Diffuser l'information recueillie aux habitants du Pays Tolosan ;
- Recueillir les réclamations des usagers pour des négociations futures avec les AOT pour les refontes de réseaux.

³⁴ http://www.haute-garonne.fr/bus.asp?sX_Menu_selectedID=m4_51B46161

³⁵ <http://www.mobimipy.fr/index.php/midipy>

2.8.4 Le contenu de l'action

A partir de l'information existante, comment proposer une information lisible pour les habitants du Pays Tolosan ?

Pour chaque commune ou communauté de communes, il s'agit de référencer l'offre de transport existante et d'en préciser les modalités d'utilisation. Par exemple, à Montastruc la Conseillère, l'offre de transport se traduit par le passage en gare des TER et des arrêts des lignes Arc en Ciel n°55 du Conseil Général et n°915 de la Région. Il faut ensuite indiquer les conditions d'utilisation (coût et horaires) avant de communiquer toutes ces informations aux habitants du Pays Tolosan.

Trois solutions sont à privilégier, de façon à toucher le plus large public possible en utilisant des vecteurs différents :

- sur le site Internet du Pays Tolosan, la création d'un onglet « mobilités » permettra de présenter l'offre (train, car, bus, taxi, etc.) par territoire (commune ou communauté de communes). Pour les calculs d'itinéraires, des liens seront intégrés vers les sites internet TER Midi-Pyrénées, de la Région, du Conseil Général ;
- pour les publics non familiers de l'outil informatique, un guide papier reprendra l'ensemble de ces informations et sera distribué aux habitants. Il pourra prendre la forme d'un supplément des journaux d'information communaux ou intercommunaux ou alors se présenter comme un guide plus étoffé sur l'offre de transport. Dans ce cas-là, il serait judicieux de présenter l'ensemble des offres de transport (covoiturage, réseaux cyclables...) plutôt que de se limiter à l'offre en transport en commun ;
- chaque mairie disposera également de ces informations et pourra les transmettre aux personnes en faisant la demande, en direct ou par téléphone.

Enfin, dans le but de recueillir les demandes d'amélioration de l'offre, le Pays recueillera les doléances et suggestions de ses habitants via le site Internet, onglet « mobilités » et via un coupon-réponse annuel dans les journaux d'information communaux.

De cette façon, le Pays captera une partie des besoins de ses habitants et disposera de bases de discussion avec les AOT lors des modifications de réseaux.

2.8.5 La mise en œuvre et le rôle des collectivités concernées

2.8.5.1 Les attributions du Pays Tolosan et de ses partenaires pour concrétiser l'action

L'information sur les différentes offres de transport existe, il s'agit pour le Pays de la synthétiser par territoire. Ce peut également être les communes ou communautés de communes qui se chargent de cette tâche. Il s'agit ensuite pour le Pays de retranscrire ces informations sur son site internet. Chaque territoire devra ensuite communiquer à ses habitants l'offre de transport existante via son journal communal / intercommunal ou un guide spécifique.

En recueillant les demandes de modifications et suggestions d'évolution des réseaux présents sur son territoire, le Pays Tolosan disposera de précieuses informations pour les refontes de réseaux. Il accompagnera alors les AOT pour proposer une offre de transport au plus près des souhaits des habitants (dans la mesure où ces *desideratas* sont justifiés).

2.8.5.2 L'échéance de mise en œuvre

Cette action est rapide à mettre en œuvre, puisqu'il s'agit « uniquement » de synthétiser l'offre existante par territoire et de la diffuser au public. Quelques semaines suffiront pour ce travail de synthèse et de mise en ligne sur internet.

L'élaboration d'un guide ou d'une annexe des journaux communaux / intercommunaux prendra un peu plus de temps. En effet, il faut intégrer toutes les contraintes de création (mise en page, impression) et de logistique (distribution). Néanmoins, l'ensemble de cette action peut-être finalisé en un trimestre.

2.8.6 Les moyens nécessaires

Cette action est entièrement à la charge du Pays ou de ses membres. Le Pays peut recueillir l'ensemble de l'offre présente sur le Pays et la synthétiser sur les territoires définis (communes ou communautés de communes).

Il s'agit ensuite de créer l'onglet « mobilités » sur la page du site Internet du Pays Tolosan. Si un prestataire se charge de cette tâche, le coût moyen devrait être de 1 000€ pour créer l'onglet et insérer le contenu.

Enfin, l'élaboration de la version papier sera à charge des différents territoires. Un chargé de mission du Pays peut les assister sur le contenu, mais ce sera aux communes ou intercommunalités de s'occuper de la mise en page, de l'impression et de la distribution. Si l'information sur les transports est intégrée au journal du territoire, cela ne leur coûtera rien. Par contre si un guide spécifique est créé, le coût d'impression est estimé à 500€ pour 1 000 exemplaires de 8 pages en format A5 couleur ou 800€ pour 5 000 exemplaires de 8 pages en format A5 couleur.

2.8.7 Quelques références

Le Pays de Gâtine (Deux-Sèvres) a créé sur son site Internet³⁶ un onglet « *Circuler et voyager en Gâtine* » indiquant l'offre de transport par territoire.

La première page représente l'ensemble du territoire.

³⁶ <http://www.gatine.org/Gatine-Emploi/mobilite/>

les services pratiques mobilité

- circuler & voyager en Gâtine
- aides à la mobilité
- ateliers : s'informer pour mieux voyager

le covoiturage

recherche rapide d'un trajet

> Départ / Ville

> Arrivée / Ville

OK

calculer les frais

s'inscrire

accéder à mon compte

la charte du covoiturage

information assurance

CIRCULER & VOYAGER EN GÂTINE

Accueil > [circuler & voyager en Gâtine](#)

Choisissez votre Communauté de Communes en cliquant sur son nom

communauté de communes pour le développement de l'Airvaudais

communauté de communes du Val de Thouet

communauté de communes du Pays Thénezéen

communauté de communes du Parthenay

communauté de communes du Pays Ménigoutais

communauté de communes du Val d'Égray

communauté de communes du Pays Sud Gâtine

Actualités

> en savoir plus +

Avec la participation des communes et des communautés de communes

[Qui sommes nous ?](#) - [Contact](#) - [Mentions légales](#)

Site réalisé par L'Effet Papillon

Il est possible de cliquer sur chaque communauté de communes afin de visualiser les informations sur l'offre de transport existante sur le territoire sélectionné.

les services pratiques mobilité

- circuler & voyager en Gâtine
- aides à la mobilité
- ateliers : s'informer pour mieux voyager

le covoiturage

recherche rapide d'un trajet

> Départ / Ville

> Arrivée / Ville

OK

calculer les frais

s'inscrire

accéder à mon compte

la charte du covoiturage

information assurance

CIRCULER & VOYAGER EN GÂTINE

Accueil > [circuler & voyager en Gâtine](#) > [CC Parthenay](#)

CC Parthenay

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES de PARTHENAY

Lageon

Viennay

Châtillon-sur-Thouet

Parthenay

Le Tallud

Pompaire

La Chapelle-Bertrand

Fénerly

Communauté de Communes de Parthenay
2 rue de la Citadelle - BP 189
79200 PARTHENAY

Tél : 05 49 94 03 77
Fax : 05 49 94 90 41
www.portail.cc-parthenay.fr

- Lignes de bus
- Taxis
- Navette
- Location cyclomoteurs

Actualités

> en savoir plus +

Avec la participation des communes et des communautés de communes

[Qui sommes nous ?](#) - [Contact](#) - [Mentions légales](#)

Site réalisé par L'Effet Papillon

Enfin, en cliquant sur le mode de transport choisi, on obtient les informations détaillées : lignes desservant le territoire, arrêts, prix, horaires, plan général.

les services pratiques mobilité

circuler & voyager en Gâtine

aides à la mobilité

ateliers : s'informer pour mieux voyager

le covoiturage

recherche rapide d'un trajet

> Départ / Ville

> Arrivée / Ville

OK

calculer les frais

s'inscrire

accéder à mon compte

la charte du covoiturage

CIRCULER & VOYAGER EN GÂTINE

[Accueil](#) > [circuler & voyager en Gâtine](#) > [CC Parthenay](#) > [Lignes de bus](#)

CC Parthenay

Lignes de bus

Tarif Réseau RDS

- 1,50€ le billet / trajet
- 12€ le carnet de 10
- 25€ abonnement mensuel

Achat Billets RDS

- Billet dans tous les cars
- Carnet et abonnement : Agence Brochard - Parthenay

> Voir le plan RDS

> Consulter les horaires

> Renseignements, tarifs, plan, réservations TER



Réseau des Deux-Sèvres

RESEAU RDS

Ligne 10

Parthenay* - Châtillon sur Thouet - Viennay - Lagon - St Loup - Airvault - Soulièvres - St Varent - St Jean de Thouars - Thouars*

Ligne 11

Parthenay* - Châtillon sur Thouet - Adilly - Amailloux - Chiché - St Sauveur - Bressuire*

Ligne 12

Parthenay* - St Pardoux - Mazières en Gâtine - Champdeniers - St Christophe/Roc - Cherveux - Niort*

Ligne 50

Parthenay* - Le Tallud- Azay - St Aubin le cloud - Secondigny* - Vernoux - l'Absie* - St Paul en Gâtine - La Chapelle St E. - Breuil-Bernard - Moncoutant*

Actualités



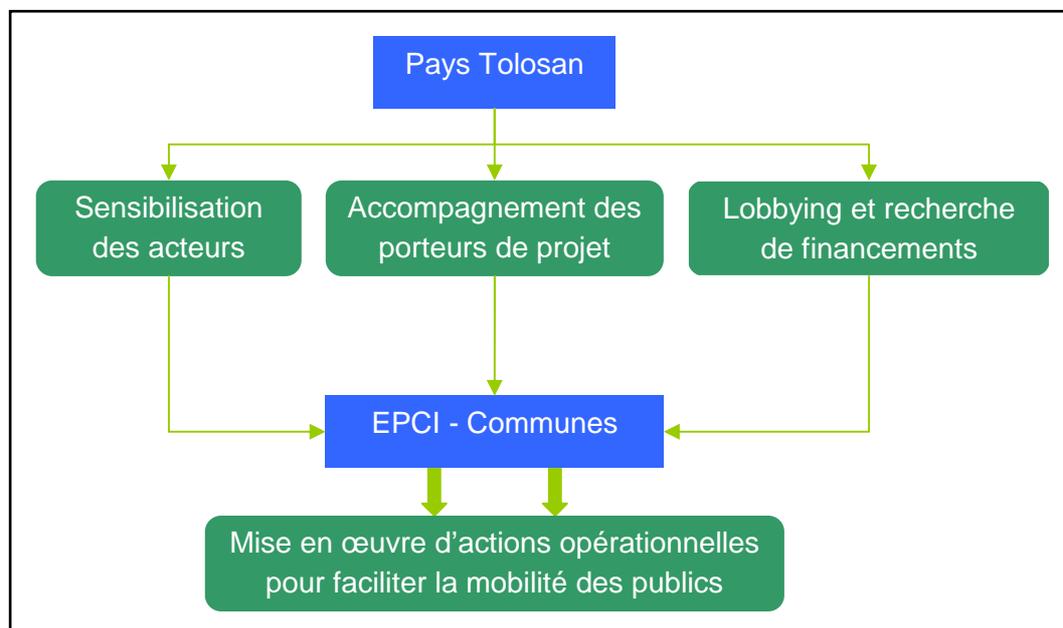
> en savoir plus



Avec la participation des communes et des communautés de communes

[Qui sommes nous ?](#) - [Contact](#) - [Mentions légales](#)

2.9 Fiche action 9 : la sensibilisation pour la prise en compte des publics en difficulté et les outils vers l'autonomie



2.9.1 Les éléments de diagnostic

- Des publics captifs aux besoins de mobilité spécifique, auxquels les solutions de la tranche ferme du PGD ne permettent pas toujours de répondre.
- Des intervenants différents : missions locales, Pôle Emploi, assistants sociaux, médecins, Centre Communaux d'Action Sociale, etc.
- Des financements complémentaires des habituels financements transports (UE, ADEME) auprès des services d'action sociale du Conseil Général (jeunes, public en insertion, PMR) et de l'Etat (jeunes).

2.9.2 Les attentes et les enjeux

- Un enjeu de sensibilisation des acteurs locaux à la mobilité des publics captifs,
- Un enjeu d'émergence de porteur de projet pour développer des actions d'accès à la mobilité pour les publics captifs,
- Un besoin de moyen pour assurer la mise en œuvre des actions d'amélioration de la mobilité des publics captifs proposées et accompagner les territoires qui s'engageront dans leur mise en œuvre.

2.9.3 Les objectifs attendus

- Proposer une véritable assistance technique aux acteurs du territoire,
- Une amélioration de la mobilité des publics captifs.

2.9.4 Le contenu de l'action

Il s'agit de former un chargé de mission du Pays Tolosan au conseil en mobilité. Les actions de la tranche ferme du PGD ont mis au jour le besoin pour le Pays Tolosan de disposer d'un chargé de mission mobilité sur son territoire. L'éclairage spécifique sur la mobilité des publics captifs en Pays Tolosan apporte des missions complémentaires pour cet animateur.

2.9.4.1 Sensibiliser les acteurs et coordonner la mise en œuvre d'actions en faveur de la mobilité des publics captifs

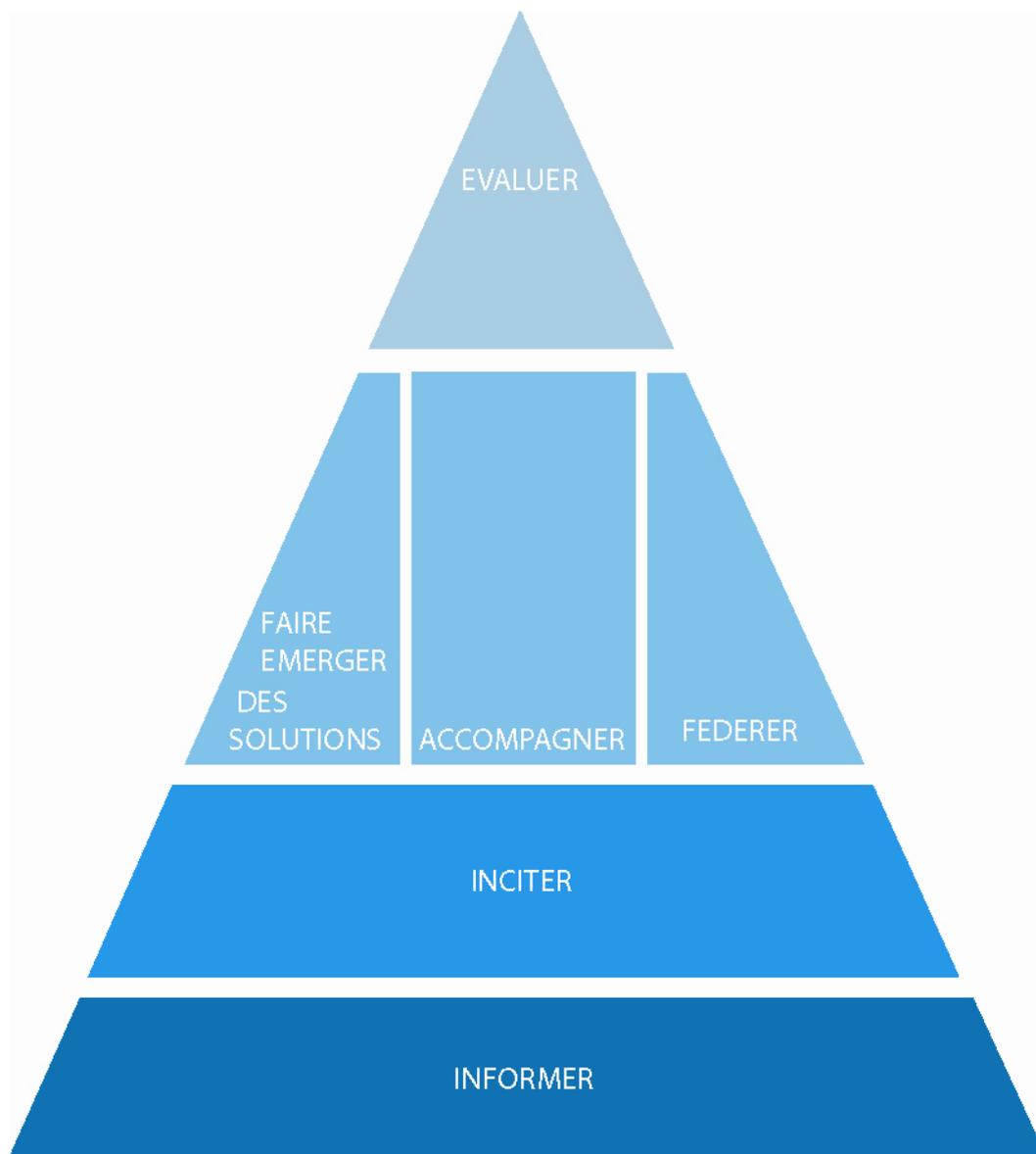
Le chargé de mission mobilité a pour rôle de sensibiliser les élus, techniciens et acteurs sociaux du Pays Tolosan à la problématique spécifique de la mobilité des captifs. L'objectif est de faire émerger des porteurs de projets proposant des actions concrètes pour améliorer la mobilité des publics captifs (financer le permis de conduire, créer un garage social, etc.). Pour susciter l'intérêt des porteurs de projet, le Pays Tolosan peut lancer un appel à projet par an. Le Pays Tolosan participerait ainsi au lancement du projet en apportant son expertise technique (4.4.2) et en finançant le projet (4.4.3).

2.9.4.2 Apporter une ingénierie technique aux porteurs de projets

A travers les démarches en cours (PGD, Agenda 21, etc.), le Pays Tolosan a acquis une expérience de la problématique de la mobilité, des dispositifs de financement, des acteurs locaux, etc. Le chargé de mission aura la responsabilité d'apporter son expertise aux acteurs du territoire souhaitant développer des actions en faveur de la mobilité des publics captifs :

- Quel cadre légal pour les actions ?
- Quel(s) financement(s) disponible(s) ?
- Quel montage opérationnel ?
- Quels critères pour déterminer les publics cibles ?
- Evaluation des projets
- Etc.

Quelles missions pour le Pays Tolosan ? Schéma de synthèse



2.9.4.3 Trouver des financements « mobilités » et « action sociale »

La problématique de la mobilité des publics captifs est à la croisée des thématiques « mobilités » et « action sociale ». L'animateur aura pour mission de solliciter ces deux types de financeurs pour mener des actions en faveur de la mobilité des captifs :

- Action sociale :
 - Conseil Général (jeunes, public en insertion, PMR [via la Maison Départementale des Personnes Handicapées])
 - Etat (jeunes)
- Mobilités :
 - Union Européenne
 - Predit

- Ademe
- Conseil Régional
- Conseil Général
- Etc.

2.9.5 La mise en œuvre et le rôle du Pays Tolosan

- Définir les contours du poste de conseiller en mobilité et les rôles qu'il tiendra dans le cadre de la mise en œuvre du PGD.
- Former un chargé de mission du Pays Tolosan à la problématique des publics captifs,

Porteur de l'action : Pays Tolosan.

Phasage :

- Mi 2012 : formation du chargé de mission mobilité.

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'actions menées
- Indice de satisfaction des Communautés de Communes.

2.9.5.1 Les moyens nécessaires

Formation du chargé de mission mobilité aux spécificités des besoins des publics en difficulté : 5 000 €.

3 SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS ET MISE EN ŒUVRE

3.1 Remarques préalables sur les actions du PGD

D'autres éléments peuvent être abordés pour apporter des solutions de déplacements et de mobilité innovantes. Ils relèvent principalement de deux ordres :

- une évolution des comportements de mobilité par la mise en place de solutions alternatives comme l'autopartage ;
- des solutions techniques : améliorer les solutions techniques actuelles de déplacement : généralisation de la voiture électrique, création de voies spécialisées pour les bus sur les infrastructures de déplacement rapide, etc.

Les objectifs, les coûts et la faisabilité entre ces deux items divergent. Dans le premier cas, il s'agit de favoriser les mobilités alternatives par rapport au transport individuel motorisé. Ce qui implique un changement de comportement de chacun dans la conception et la réalisation de ses déplacements. Ce sont des solutions qui ont le mérite d'être peu coûteuses et de changer notre rapport au territoire vécu mais qui sont longues à mettre en place et qui nécessitent beaucoup de pédagogie. Dans le deuxième cas, en revanche, l'amélioration de solutions de déplacement existantes peut être réalisée beaucoup plus rapidement et facilement. Il « suffit » de créer des voies en site propre ou de rendre financièrement

accessible les voitures électriques. Néanmoins, il faut noter que pencher pour ce type de solutions est très coûteux en investissement³⁷ et qu'elles ne permettent pas forcément de changer nos comportements de mobilité et leurs corollaires (étalement urbain, fonctionnement monofonctionnel des territoires, etc.).

C'est pourquoi la majorité des actions que nous proposons nécessitent de travailler avec l'existant. L'objectif est d'apporter des solutions durables, permettant une évolution des mobilités positive pour le Pays Tolosan et ses habitants à long terme.

3.2 Les actions et leur coût pour le Pays Tolosan

Les actions sont toutes portées par le Pays Tolosan, parfois en association avec des collectivités territoriales, mais leur mise en œuvre relève rarement du Pays. Par contre, en réalisant des études et en faisant parvenir leurs conclusions aux collectivités chargées de mettre en œuvre les actions, il peut améliorer, en qualité et en nombre, les offres de transport alternatives à l'autosolisme.

Les actions du PGD se déclinent en deux parties :

- Celles qui peuvent être directement réalisées par le Pays Tolosan ;
- Celles où l'apport d'un prestataire extérieur est recommandé.

³⁷ Qui plus est, le coût en fonctionnement de ces solutions reste difficile à chiffrer : combien coûtera la recharge de la batterie d'une voiture électrique demain ? Si le prix des hydrocarbures est aujourd'hui un frein à l'utilisation des véhicules individuels motorisés, le prix de l'électricité n'en sera-t-il pas un demain ? Il augmente régulièrement depuis plusieurs années (la part de l'énergie dans la consommation des ménages est passée de 3% en 1970 à 6,5% aujourd'hui : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Rep-10-10.pdf>), et cette hausse devrait se poursuivre pour renouveler le parc de centrales nucléaires. Enfin, si l'énergie nucléaire a offert à la France durant de nombreuses années une énergie à coût modéré, elle reste tributaire des importations d'uranium et pose la question du recyclage des déchets radioactifs.

fiches actions	Actions	Moyens	Coût en €	% ETP annuel
1 - Aménagement et planification	Sensibiliser les communes et les EPCI sur les liens entre urbanisme et mobilité	Animation, suivi de l'action et application de la charte "urbanisme et mobilités" par un chargé de mission du Pays Tolosan		25,00%
	Elaborer une charte "urbanisme et mobilité"	Prestation d'un bureau d'étude pour l'élaboration de la charte	30k€	
2 - Liaisons rapides en Transports Collectifs	Favoriser la mise en place de liaisons rapides : TER	Lobbying auprès des AOT et accompagnement par des dessertes complémentaires		
	Amélioration du réseau Arc en Ciel : lignes HOP ! et liaison de Cadours			
3 - TAD	Mise en place de TAD dans les bassins de vies et vers les pôles d'échange multimodaux	Soutien auprès des Communautés de Communes pour la mise en place de TAD		
4 - PDE /PDIE	promotion des PDE / PDIE / PDA	<ul style="list-style-type: none"> • 5k€ à 10k€ pour former les agents du Pays à la démarche ; • Un quart temps de chargé de mission pour promouvoir les PDE / PDIE, suivre les actions menées et recenser les " bonnes pratiques " . 	5 à 10k€	25,00%
	Soutenir les premières démarches	20K€ de subventions pour accompagner le(s) premier(s) PDE / PDIE	20k€	
5 - Modes Doux	Définir un schéma de mobilité douce en Pays Tolosan	Prix d'un schéma de mobilité douce à l'échelle du Pays : 30 à 40k€	30 à 40k€	
	Sensibiliser les communes et EPCI, susciter des études détaillées	Animation par un chargé de mission du Pays Tolosan		15,00%
6 - Covoiturage	Élaborer et produire les conditions d'usage du covoiturage	Synthèse des besoins et lobbying auprès des collectivités et propriétaires d'emplacements sur lesquels implanter une aire de covoiturage par un chargé de mission du Pays Tolosan		12,50%
	Le rôle déterminant du Pays	Animation et sensibilisation au covoiturage par un chargé de mission du Pays Tolosan		12,50%
7 - Usages multimodaux	Aménager les lieux multimodaux	Animation, prospection et veille documentaire par un chargé de mission du Pays Tolosan		25,00%
8 - Information et communication	proposer une information lisible des différentes offres de transport pour les habitants du Pays Tolosan	<ul style="list-style-type: none"> • Recueil des offres existantes et synthèse sur les territoires par un chargé de mission du Pays Tolosan • Création de l'onglet "mobilités" sur le site internet du Pays Tolosan : 1000€ • Assistance aux communes pour la création des guides de l'offre disponible par territoire 	1k€	10,00%

Au total le coût des actions prises en charge par le Pays Tolosan et de l'ordre de 85 à 100k€. Il faut y ajouter des actions d'animation qui occupent plus d'un emploi à temps plein, et peuvent être réparties sur plusieurs postes.

3.3 Calendrier indicatif

Fiches actions	Actions	Maître d'ouvrage	Partenaires	2011	2012	2013	2014	2015
1	Sensibiliser les communes et les EPCI sur les liens entre urbanisme et mobilité	Pays Tolosan ou Scot Nord Toulousain	Pays Tolosan ou Scot Nord Toulousain + CAUE					
	Elaborer une charte "urbanisme et mobilités"	Pays Tolosan	EPCI / communes					
2	Enrichir l'offre TER en Pays Tolosan et élargir son influence	Conseil Régional Midi-Pyrénées	SNCF					
	Améliorer la rapidité des lignes HOP!	Conseil Général de Haute-Garonne	transporteurs					
	Les nouvelles lignes HOP! et la desserte de Cadours	Conseil Général de Haute-Garonne	transporteurs					
3	Mise en service de TAD dans les Communautés de Communes	Conseil Général de Haute-Garonne	EPCI / communes et transporteurs					
4	Promouvoir les PDE/ PDIE / PDA	Pays Tolosan	regroupements d'entreprises					
	Soutenir les premières démarches de PDE/ PDIE / PDA		regroupements d'entreprises					
5	Définir un schéma de mobilité douce en Pays Tolosan	Pays Tolosan	Conseil Général de Haute-Garonne					
	Sensibiliser les communes et EPCI, susciter des études détaillées	Pays Tolosan	EPCI / communes					
6	Elaborer et produire les conditions d'usage du covoiturage	Pays Tolosan	Gestionnaires voiries et parkings : CG, EPCI / communes, etbs privés (commerces etc.)					
	Sensibilisation au covoiturage	Pays Tolosan						
7	Aménager les lieux intermodaux	Communes, Conseil Général de Haute-Garonne, Conseil Régional de Midi-Pyrénées et partenaires privés	Pays Tolosan					
8	Proposer une information lisible par territoire	Communes ou EPCI	Pays Tolosan					

■ Actions continues de sensibilisation
■ Actions ponctuelles

Les actions du PGD se divisent en deux types :

- Des actions de sensibilisation que le Pays Tolosan ou ses partenaires doivent mener sur le long terme (en bleu dans le chronogramme ci-dessus) ;
- Des actions ponctuelles dont le Pays Tolosan n'est pas forcément maître d'ouvrage (en jaune).

Ce calendrier a été élaboré en tenant compte des priorités du Pays. Ainsi, l'action d'aménagement des lieux intermodaux a déjà débuté, avec le projet d'agrandissement du parking de la gare de Castelnau d'Estrétefonds.

Les actions de sensibilisation aux liens entre urbanisme et mobilité, au covoiturage ainsi que la promotion des PDE / PDIE / PDA pourront débuter dès que le PGD aura été approuvé. En

effet, elles ne nécessitent pas de moyens particuliers, si ce n'est un peu de formation pour le personnel du Pays.

D'autres actions pourront être mises en place rapidement : la communication par territoire sur l'offre de transport existante, avec une publication dans les journaux communaux / intercommunaux soit avant la fin 2012.

Au second trimestre 2012, le Pays pourrait également débiter la rédaction d'un schéma de mobilités douces pour sensibiliser les communes et EPCI.

Dès que cette étude sera terminée, le Pays Tolosan pourra se focaliser sur le soutien à apporter aux premières démarches de PDE / PDIE / PDA et sur la rédaction d'une charte « urbanisme et mobilités ».

L'amélioration de l'offre TER et la mise en place éventuelle de nouvelles lignes HOP! se fera au cas par cas jusqu'à 2015 et au-delà.

De même la création de TAD se fera au cas par cas en fonction de la prise en compte de l'action par les Communautés de Communes. De nouvelles dessertes pourront voir le jour quand les études nécessaires auront été réalisées et lorsque les différents partenaires se seront accordés sur la répartition des responsabilités et des coûts (compter un an, un an et demi).

3.4 Les financements

Différents financements sont mobilisables pour concrétiser ces actions, voici une liste non exhaustive :

- Union Européenne :
 - CIVITAS : Toulouse est membre du réseau Civitas (L'Initiative CIVITAS aide les villes à promouvoir des transports urbains durables, propres et efficaces en appliquant et évaluant des trains de mesures basées sur des politiques et technologies ambitieuses et intégrées³⁸). Peut-être que le Pays Tolosan peut bénéficier de financements dans ce cadre (territoire périurbain de Toulouse) ou au moins avoir accès au réseau et aux méthodes et techniques développées en Europe.
 - SUMOBIS : Toulouse adhère également à ce projet du Programme de Coopération Territoriale de l'UE dont le but est de « développer et mettre en place "des agences de mobilité" dans les différentes villes faisant partie du projet. Les partenaires du projet SUMOBIS travaillent toujours sur l'ensemble des thématiques du "développement des informations voyageurs", de la "promotion de l'utilisation du vélo", de "l'accompagnement du développement des nouveaux usages de la voiture" ainsi que du développement du "Forum Mobilité" ».
 - SUDOE : Programme comprenant SUMOBIS, faisant partie du Programme de Coopération Territoriale Interreg IV B dont l'action sur le « développement urbain durable » pourrait intéresser le Pays Tolosan. Il

³⁸ <http://www.civitas-initiative.org/main.phtml?lan=fr>

s'agit de se positionner à une échelle plus vaste, par exemple de la région urbaine toulousaine, pour bénéficier de ce type de financement.

- FNADT : « instrument financier permettant de soutenir des projets concernant l'aménagement du territoire et le développement local. Il contribue à mettre en oeuvre les orientations des politiques d'aménagement du territoire, qui consistent à réduire les inégalités territoriales, à favoriser un développement durable et à recomposer les territoires par l'émergence de projets de développement concertés dans des territoires pertinents³⁹ ».
- ADEME :
 - Programme REgional de LUtte contre le changement climatique et pour le Développement DurABLE 2 (en partenariat avec le Conseil régional Midi Pyrénées)
 - Accompagnement des collectivités ou entreprises : subventions, soutien méthodologique et technique (élaboration de PDE / PDIE / PDA, étude mode doux, etc.), partage de réflexions et connaissances...
- PREDIT (Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) : des appels à propositions sont régulièrement émis sur des thématiques pouvant intéresser le Pays Tolosan : énergie / environnement, mobilités, politiques de transport, etc.
- Région Midi-Pyrénées : financement de TAD⁴⁰ et des aménagements de parkings de gares (action sur l'intermodalité)

Le Conseil Général de Haute Garonne est la collectivité la plus sollicitée dans la mise en oeuvre des actions proposées (aménagement d'aires de covoiturage, de pistes ou bandes cyclables et des lieux intermodaux, financement du réseau Arc en Ciel, dont la lignes HOP !, cofinancement des TAD).

3.5 Conclusion

Le Pays Tolosan est un territoire périurbain en évolution rapide qui offre un cadre de vie de qualité.

Conscient des mutations en cours et de leurs conséquences sur ce cadre de vie, ainsi que sur l'attractivité du territoire, le Pays Tolosan et ses partenaires ont mené des politiques volontaristes, telles que l'Agenda 21 ou les ateliers de la densité, pour anticiper ces transformations démographiques, sociales, économiques et leurs conséquences.

Le PGD s'inscrit dans cette lignée de documents prospectifs. Il se veut volontariste en termes de solutions de mobilités alternatives, pour continuer de faire du Pays Tolosan une

³⁹ http://www.projetdeterritoire.com/index.php/plain_site/Nos-services/Glossaire/Fonds-national-d-amenagement-et-de-developpement-des-territoires-FNADT

⁴⁰ http://www.midipyrenees.fr/Guide-des-interventions?slug=midi-pyrenees&sipguide=guide-des-interventions&sipccm=31555&sippub=FL_73_168&siprpt=NL_73_45

terre d'expérimentation dans les politiques publiques d'aménagement du territoire en zones non agglomérées.

Ce document a pour objectif de permettre aux différents acteurs du territoire de se forger une culture commune sur les solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme et leur faisabilité ainsi que de proposer de nouvelles offres de mobilités pour les habitants du Pays Tolosan. Il s'agit en effet de permettre à chacun de vivre au mieux son territoire et de se déplacer à l'intérieur du Pays, mais aussi vers les principaux pôles extérieurs en ayant le choix dans les modes de déplacement.

La mise en œuvre du PGD se traduira par des actions à différentes échelles spatiales et temporelles. Pour ce faire, la première étape est la constitution d'un réseau de mobilité à l'échelle du Pays Tolosan. Elus ou techniciens, le rôle des membres de ce réseau est de faciliter la mise en œuvre du PGD en :

- Le diffusant dans les territoires,
- Recensant les doléances et difficultés rencontrées par les usagers,
- Participant à l'élaboration de solutions en lien avec les objectifs du PGD, de l'Agenda 21 et du SCOT (telle que « l'action gare de Castelnau d'Estrétefonds),
- Diffusant les exemples de bonnes pratiques,
- Agissant de concert auprès des AOT et financeurs pour développer les mobilités alternatives à l'autosolisme sur le territoire du Pays Tolosan.

Une première étape a été amorcée par le dépôt d'un vœu à l'assemblée départementale pour que « le Conseil Général travaille, dans le cadre de l'application de son schéma départemental, sur le Plan de Déplacements Nord Toulousain afin de :

- Elaborer un schéma de déplacements doux
- Favoriser l'intermodalité et le stationnement à proximité des lieux intermodaux
- Développer la mise en place du TAD ».

La question de la gouvernance de la mobilité sur les territoires se pose alors. Une annexe en explique les différentes modalités de mise en œuvre.

3.6 Quelle gouvernance de la mobilité en secteur périurbain ?

L'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, introduit par L'article 111 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, ouvre une nouvelle possibilité de coopération à l'échelle des bassins de vie et de déplacements.

- Elle assure une plus grande cohérence entre les politiques d'urbanisme et les politiques de déplacements dans une perspective de développement durable.
- Le volet déplacements offre la possibilité aux Autorités Organisatrices de Transports urbains et non urbains de s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport afin de rendre les différents réseaux existants complémentaires mais aussi plus performants et attractifs pour les usagers.
- Par rapport aux syndicats mixtes il offre la possibilité de prélever un Versement Transport Additionnel (VTA) au taux maximal de 0,5 % en complément des contributions des AOT membres du syndicat SRU.
- Le taux peut être modulé suivant les AO.

Dénomination	SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT	SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT SRU
Nature juridique	AOTU	Regroupement d'AOT
Régime juridique	Articles L.5711-1 et L.5721-1 et suivants du CGCT	Articles L.5721-2 et suivants du CGCT (auxquels renvoie l'article 111 de la loi SRU)
Particularités	Peut être ouvert (associant tout type de collectivité, groupements de collectivité et autres personnes publiques) ou fermé (associant exclusivement des communes et des EPCI)	A pour objet de favoriser la coopération entre AO (à la fois des AOTU et des AO non urbaines)
Périmètre	Périmètre de transports urbains (PTU)	Peut regrouper plusieurs PTU et peut recouvrir le périmètre départemental ou régional
Compétences	Organiser le transport public urbain en lieu et place de ses membres	Compétences obligatoires: <ul style="list-style-type: none"> ● coordonner les services organisés par les AO membres, ● mettre en place un système d'information à l'intention des usagers, ● rechercher la création d'une tarification coordonnée

		Compétences facultatives: <ul style="list-style-type: none"> organiser les services publics réguliers et des services à la demande, assurer la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures
Ressources financières	Peut percevoir le versement transport (VT) sur son périmètre dans les conditions des articles L2333-64 et suivants du CGCT	Peut percevoir un VT Additionnel de 0.5% sur un espace à dominante urbaine d'au moins 50.000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15.000 habitants à la condition qu'il associe la principale AOTU

3.7 L'aménagement du parking de la gare de Castelnau d'Estrétefonds (au 01-09-2010)

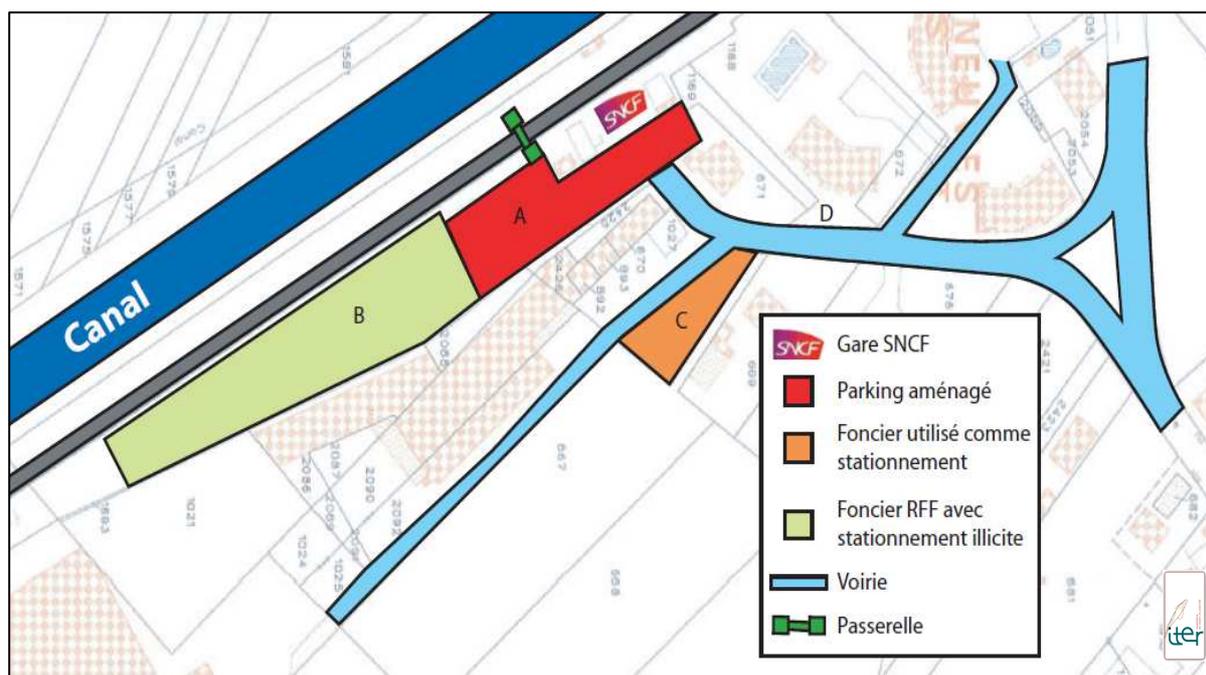
3.7.1 Préambule

La Région Midi-Pyrénées dans le cadre de son « plan Rail » a décidé de favoriser l'intermodalité avec son réseau régional. Pour se faire, elle souhaite participer au financement d'aménagements des espaces de stationnement proches des gares et des haltes ferroviaires.

La Région constate que les parkings sont de plus en plus saturés ce qui constitue un frein à l'usage et au développement du TER. Des projets d'extension de ces aires de stationnements sont devenus nécessaires.

La Région participe aux financements des aménagements à condition qu'ils prennent en compte les normes d'accessibilité pour les PMR, le développement de l'intermodalité TER avec les modes doux et les transports collectifs, le respect d'une qualité environnementale ainsi que la gratuité de ces espaces pour les usagers des TER.

3.7.2 Etat des lieux de la gare de Castelnau d'Estrétefonds



source : cadastre – réalisation Iter

A l'heure actuelle, la gare de Castelnau d'Estrétefonds fait face à une saturation de l'espace dédié au stationnement.

Quatre espaces distincts sont utilisés aujourd'hui pour le stationnement :

- Le premier (A) est aujourd'hui la seule parcelle aménagée spécifiquement comme parking. Les jours ouvrables, ce parking est rempli d'une 50^{aine} de véhicules. Face à la pression grandissante de la demande, sa surface devient insuffisante. En effet, le parking dont l'aménagement ne propose pas d'emplacements matérialisés au sol est d'une capacité d'accueil d'environ 50 places de stationnement ;
- La commune de Castelnau d'Estrétefonds, suite à l'acquisition d'une nouvelle parcelle (C), a aménagé de façon provisoire l'espace pour soulager ce premier parking. Cette nouvelle aire accueille aujourd'hui une trentaine de véhicules ;
- La parcelle B, qui appartient à Réseau Ferré de France est utilisée comme parking par de nombreux véhicules. Pourtant le stationnement y est proscrit par un panneau d'interdiction à l'entrée (interdiction d'accès public). Ce stationnement illicite illustre la demande forte des usagers des TER ;
- Enfin, les accotements de la voirie menant à la gare ne sont pas aménagés pour le stationnement. Pourtant ils sont utilisés par de nombreux véhicules quotidiennement. Ce stationnement gêne le cheminement et dégrade les accotements.

Un autre dysfonctionnement constaté concerne directement les correspondances entre ligne régulière du Conseil Général de la Haute Garonne et réseau TER. Le point d'arrêt « Gare » de la ligne « HOP !2 » du Conseil Général est localisé près du carrefour de la gare. Pour des raisons d'impossibilité technique de retournement, le car ne s'engage pas sur le parvis de la

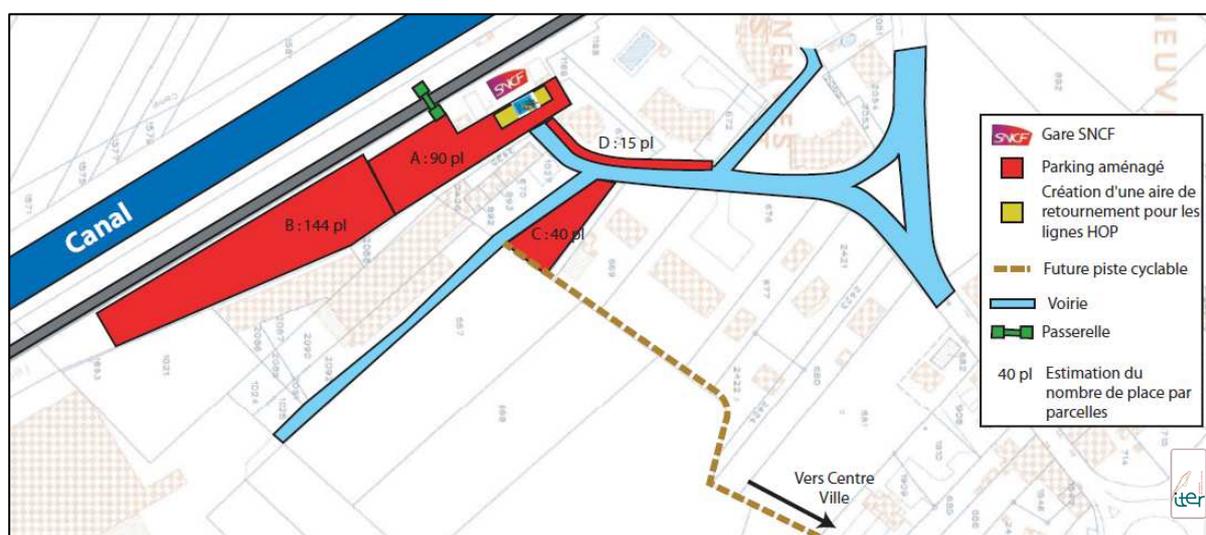
gare. Cette situation n'optimise pas l'intermodalité entre les deux modes, ne facilite pas l'accès et la promotion du TER et dégrade l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Avec la croissance démographique de la commune de Castelnau d'Estrétefonds, tout laisse à penser que les dysfonctionnements ne vont cesser de croître. La Région Midi-Pyrénées a modélisé les besoins de stationnement jusqu'à l'horizon 2023. En voici les prévisions :

Année	2007	2013	2018	2023
Nombre de places nécessaires	99	145	213	314

Le foncier disponible à l'heure actuelle semble suffisant pour satisfaire les besoins en stationnement estimés par les projections à l'horizon 2023.

3.7.3 Projets d'aménagement des parkings



Suite aux différents constats énoncés précédemment pour la gare de Castelnau-d'Estrétefonds (ayant trait aux aménagements qui pénalisent le développement de l'usage du TER), la Mairie souhaite aménager tous les espaces disponibles pour favoriser l'intermodalité. Les éléments suivants constituent la note explicative du projet.

Quatre surfaces destinées au stationnement sont présentes dans l'environnement proche de la gare (les zones A, B, C, et D représentées sur la carte ci-dessus). Le tableau suivant expose les caractéristiques :

	Nombre de place actuelle	Surface des parcelles	Caractéristiques	Propriétaire	
Parcelles	A	50 places non matérialisées	2200 m ²	Espace saturé en journée	Mairie de Castelnau
	B	Aucune	3600 m ²	Présence de stationnements illicites	RFF
	C	Environ 35 places non aménagées	1000 m ²	Stationnements sans revêtement et peu accessibles	Mairie de Castelnau
	D	Aucune	200 m ²	Stationnement sur accotement	Conseil Général 31

Le projet de réfection des parkings de la gare de Castelnau d'Estrétefonds se décline en quatre parties (une par parcelle).

3.7.3.1 Réaménagement du parking devant la gare (A)

La surface du parking devant la gare est de 2 200 m² permettant d'accueillir à l'heure actuelle une 50^{aine} de véhicules sur des places non matérialisées.

L'espace laissé libre devant le bâtiment voyageur permet de maintenir la bonne circulation des véhicules.

La commune souhaite réaménager ce site pour lui donner une cohérence tant pour les cheminements piétons que pour la circulation motorisée (sens de circulation). Les quotas réglementaires de stationnement PMR sont respectés, cependant, la mise aux normes des places présentes doit être effectuée

L'espace devant la gare, aujourd'hui laissé libre pour la circulation, doit permettre l'aménagement d'un quai ainsi qu'un espace suffisamment large pour permettre le retournement d'un car (ligne HOP !2). Pour laisser la place à une aire de retournement des cars (simplement matérialisée), la parcelle ne pourra excéder 70 places de parkings. En effet, on estime la surface nécessaire pour l'approche du car, son arrêt parallèle au quai et sa giration pour le demi-tour, à 450 m².

3.7.3.2 Aménagement d'un parking sur la parcelle RFF (B)

En négociation avec RFF, propriétaire de la parcelle, la commune a obtenu la possibilité d'aménager sur cette surface une nouvelle aire de stationnement. Celle-ci doit être couverte d'un revêtement spécifique en remplacement du stabilisé présent ainsi que la réalisation d'un marquage permettant d'identifier les places de parkings, les cheminements et les voies de circulation. Cette parcelle d'environ 3600 m² permettrait d'aménager et de végétaliser une aire de stationnement d'environ 140 places.

3.7.3.3 Aménagement du parking sur le foncier communal (C)

Cet espace est déjà ouvert au stationnement. La Mairie, suite à l'acquisition du terrain, a aménagé a minima l'espace pour offrir un maximum d'emprise disponible. Néanmoins il est peu accessible et le cheminement jusqu'à la gare s'effectue sur la voirie. La Mairie souhaite créer un parking matérialisé d'une 30^{aine} de places.

3.7.3.4 Aménagement des accotements de voirie (D)

Les accotements de la voirie de la gare sont aujourd'hui utilisés par des véhicules stationnés. Ce stationnement est illicite mais toléré face à la saturation des autres parkings. Les accotements sont suffisamment larges pour permettre l'aménagement de part et d'autre de la voirie.

D'un côté, la création de places de parking sur le linéaire de la voirie (une 15^{aine} de places envisageables) et de l'autre la création d'un cheminement modes doux permettant de créer un lien entre les zones de stationnement C et D et la gare. Ce dernier pourrait de plus venir compléter le cheminement vélo actuellement en projet mené par la Mairie.

3.7.4 Récapitulatif des actions d'aménagement

Pour estimer le nombre de places envisageables sur une surface donnée, nous prenons trois échelles de grandeur (M² nécessaires par place : 1, 2 et 3) en fonction du type d'aménagement souhaité, sachant que dans les trois cas, la surface moyenne des places prend en compte de manière standard la place de parking, la voirie de circulation et le cheminement piéton.

1/ Pour une optimisation totale de l'espace et donc la création d'un maximum de places, on estime à 20m² la place de parking. Celle-ci n'offre pas de possibilités de végétaliser et donc d'ombrager le parking.

2/ Pour un compromis entre la création d'un maximum de places tout en garantissant un confort de stationnement et de cheminement, une surface de 25m² est nécessaire.

3/ Enfin, on estime qu'à partir de 30m² par place, l'aménagement gaspille l'espace.

Pour l'estimation des places de parkings présentée par parcelle, le nombre de places possibles sera fonction de l'aménagement souhaité et de la surface disponible.

	Surface disponible en m ²	Aménagement en sus des places		Optimisation de l'espace	Parking végétalisé
		Types	Surface nécessaire en m ²	20m ² par place	25m ² par place
A	2200	Aire de retournement et quai	450	88	70
B	3600	X	X	180	144
C	1000	X	X	50	40
D	400	Cheminement modes doux	200	10	8
Total				328	262

Avec un aménagement sommaire des places de parking, il est possible d'aménager environ 330 places et avec un aménagement plus raisonné notamment avec la plantation de végétaux, le nombre est de 263 places de parking.

En se référant à la modélisation des besoins de stationnement de la Région, on comble très largement les besoins de stationnement jusqu'en 2023 en prenant l'échelle de grandeur à 20m² la place. Avec une moyenne de 25m² par place, on satisfait aux besoins de stationnement au minimum jusqu'en 2018.

3.7.5 Devis estimatif des coûts d'aménagements

NB : Nous présentons un devis proposant une estimation basse et estimation haute permettant de cadrer les fonds nécessaires à l'aménagement.

* La fourchette basse prend en compte la création d'un revêtement avec les terrassements sous voiries sur 0.5 m d'épaisseur, réglages et compactage de la forme, la couche de roulement de voirie ainsi que les marquages au sol (ml de bordures T4 sur une base minimale pour délimiter les cheminements).

** La fourchette haute comporte tous les éléments de la fourchette basse ainsi que la création de bordures construites pour délimiter la voirie, du stationnement et du cheminement ou à défaut un traitement paysager.

Aménagements des parkings					Coût HT aménagement pour stationnement	
Parcelles	Type d'aménagement	M ² Disponible	M ² /place	Nombre de places envisageables	Fourchette basse*	Fourchette haute**
					1300 €/place	2000 €/place
A	Réfection Stationnement	1750	25	70	91 000 €	140 000 €
B	Stationnement	3600	25	144	187 200 €	288 000 €
C	Stationnement	1000	25	40	52 000 €	80 000 €
D	Stationnement	200	25	8	10 400 €	16 000 €
Total					340 600 €	524 000 €

Aménagements spécifiques				
Parcelles	Type d'aménagement	M ² Disponible	Prix du m ² de l'aménagement	Coût HT de l'aménagement
A	Aire de retournement	40	56,6	2 264 €
D	Cheminement piétons sur accotement	200	80	16 000 €

Total de l'aménagement des parcelles		
Type d'aménagement	fourchette basse	fourchette haute
Stationnement	340 600 €	524 000 €
Aménagement spécifiques	18 264 €	18 264 €
Total	358 864 €	542 264 €

3.8 Glossaire

AOT : Autorité Organisatrice de Transport

BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CCAS : Centre Communal d'Action Sociale

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

DAC : Document d'Aménagement Commercial (article L122-4 du Code de l'Urbanisme)

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale.
ERP : Etablissement Recevant du Public
HUB : Lieu où se retrouvent, dans un même période horaire, différents services, permettant l'échange entre les services
MLJ : Mission Locale Jeunes
PDA : Plan de Déplacements d'Administration
PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise
PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises
PDU : Plan de Déplacement Urbain
PLH : Programme Local de l'Habitat
PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PMR : Personne à Mobilité Réduite
PTU : Périmètre de Transport Urbain
SLUBBING : Action favorisant le co-voiturage qui consiste à aménager des aires où des conducteurs prennent avec eux des passagers vers des destinations précises
TAD : Transport À la Demande
VOM : Véhicule à Occupation Multiple
VSP : Voirie Spécialisée Partagée

3.9 Bibliographie

Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise, 2005, *Densité et formes urbaines*, Editions Imbernon, Marseille, 191p.
AUAT, 2005, *Charte InterSCOT pour une cohérence territoriale de l'Aire Urbaine Toulousaine*, AUAT Toulouse, 60p
AUAT, 2007, *Guide Méthodologique pour la mise en oeuvre des contrats d'axe*, AUAT, Toulouse, 59p
CETE Nord Picardie, 2010, *Les syndicats mixtes SRU : cadre juridique et mise en oeuvre sur les territoires*, CETE Nord Picardie, Lille, 87p.
CERTU - CETE, 2009, *Bus à haut niveau de service*, Editions du Certu, Lyon, 159p.
CERTU, 2009, *Fiches vélo*, Editions du Certu, Lyon, 32p
CERTU, 2008, *Fiches zones de circulation apaisée*, Editions du Certu, Lyon, 42p
CERTU, 2010, *Articuler urbanisme et transport : chartes, contrat d'axe, etc.*, Editions du Certu, Lyon, 67p.
Egis Mobilité, 2008, *RER Routier de Grenoble : la Voie Spécialisée Partagée, ou comment faire préférer les Transports en commun aux Grenoblois*.
Transport Public n°1109, Janvier 2011, p.19
Wiel M., 1999, *La transition urbaine*, Pierre Mardaga Editeurs, Sprimont, 149p.
Wiel M., 2010, *Étalement urbain et mobilité*, La Documentation Française, Paris, 86p.

www.adef.org/BDD/RE/145/EF_145_dossier.pdf

www.Ademe.fr

www.agam.org

www.arpe-mip.com/html/index.php
www.auat-toulouse.org
www.certu.fr
desh.cstb.fr/file/fc3_fiches334.pdf
www.clubentreprises.fr/new/grands-projets-d/p-d-e/
www.covoiturage.geantcasino.fr/
covoiturage.ikea.fr
covoiturage.loire-atlantique.fr
www.covoiturage.morbihan.fr
www.covoituronssurlepouce.fr
www.enviscope.com/index.php?option=com_content&view=article&id=5346:Vallee-chimie-entreprises-deplacements.html&catid=50:entreprises&Itemid=65
www.feduco.org
www.gart.org
www.gatine.org/Gatine-Emploi/mobilite/
www.haute-garonne.fr
manche.fr/
www.midipyrenees.fr
www.mobimipy.fr
www.predit.prd.fr
projet-ferroviaire-ouest-lyonnais.fr/pdf/Plaquette-Real.pdf
www.slug-lines.com
www.tisseo.fr
www.urbalyon.org

4 TRANCHE COMPLEMENTAIRE : L'ACTUALISATION DES ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

Le diagnostic réalisé lors de la tranche ferme a été uniquement réactualisé sur deux points :

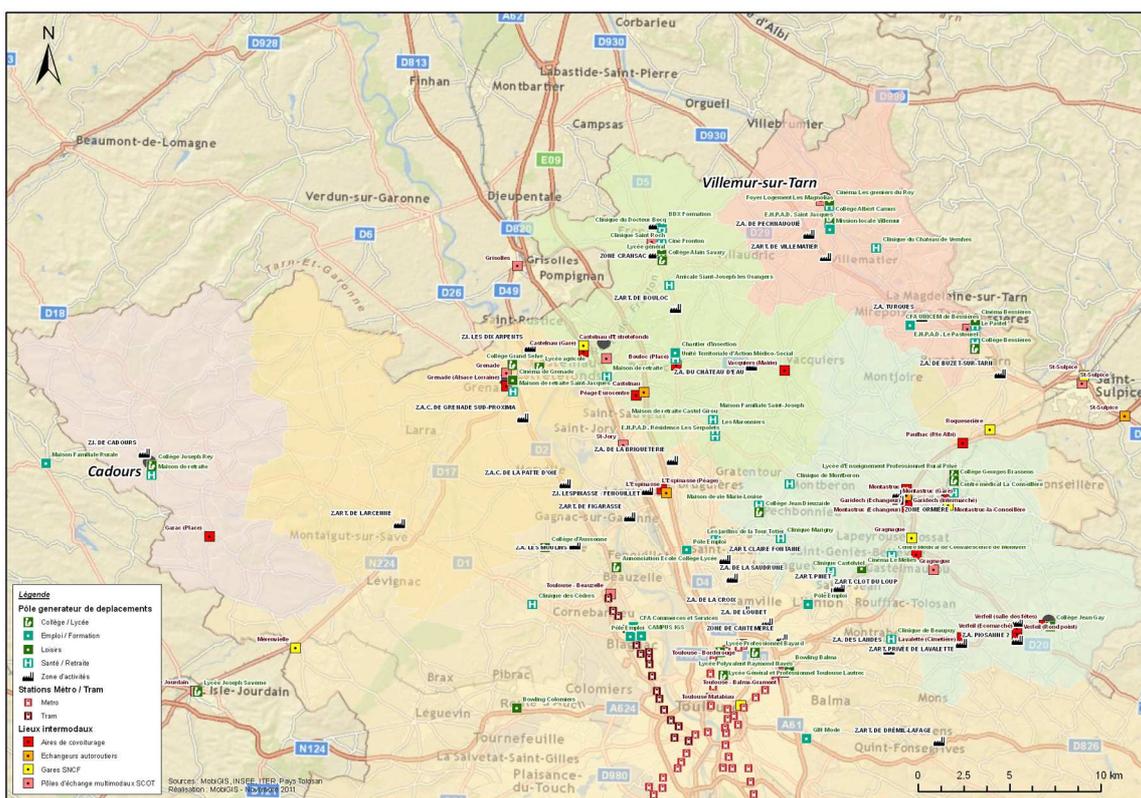
- Les pôles générateurs de déplacement, dont ceux spécifiques aux publics en difficulté
- Les publics en difficulté

4.1 Les pôles générateurs en Pays Tolosan

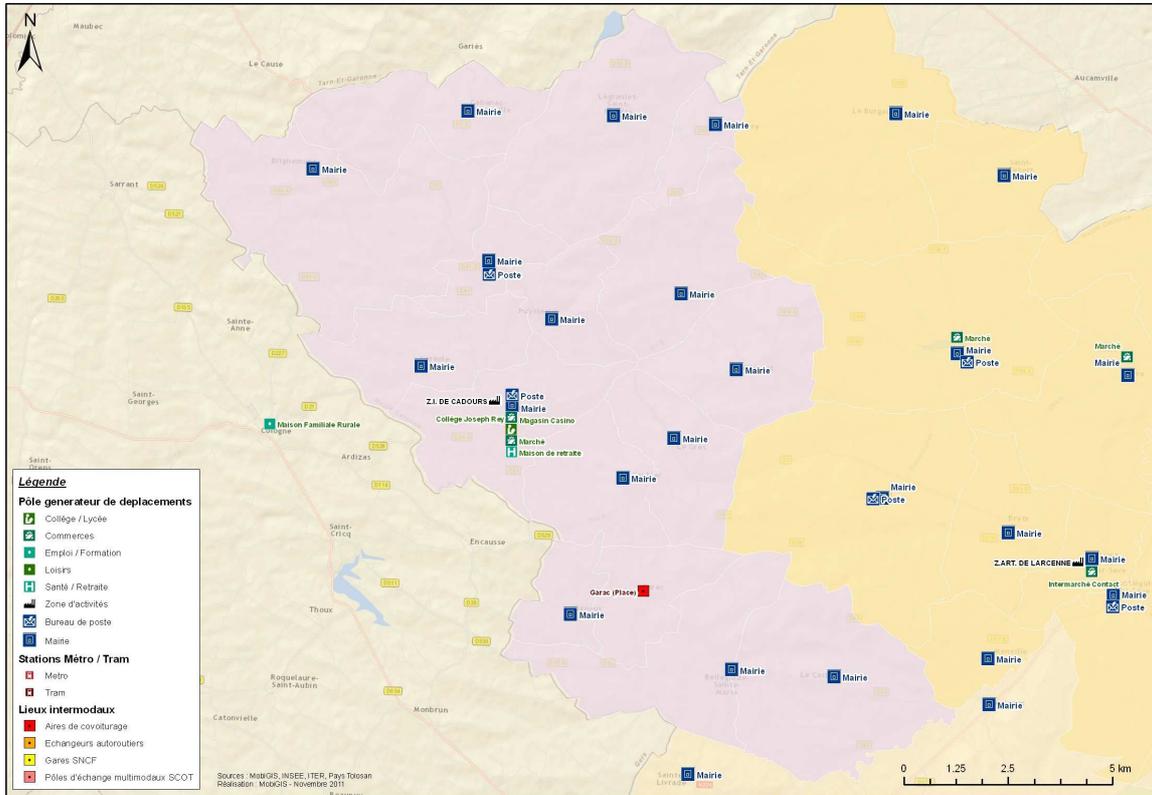
De façon à être le plus exhaustif possible, ces pôles générateurs ont été complétés en atelier de participation avec les élus et techniciens du territoire.

Les cartes suivantes indiquent, par bassin de vie, sur le territoire du Pays Tolosan ou à proximité, les pôles générateurs de déplacement. Une attention particulière a été accordée aux pôles susceptibles de motiver des déplacements pour les publics captifs : hôpitaux, maisons de retraite, pôles emplois, etc.

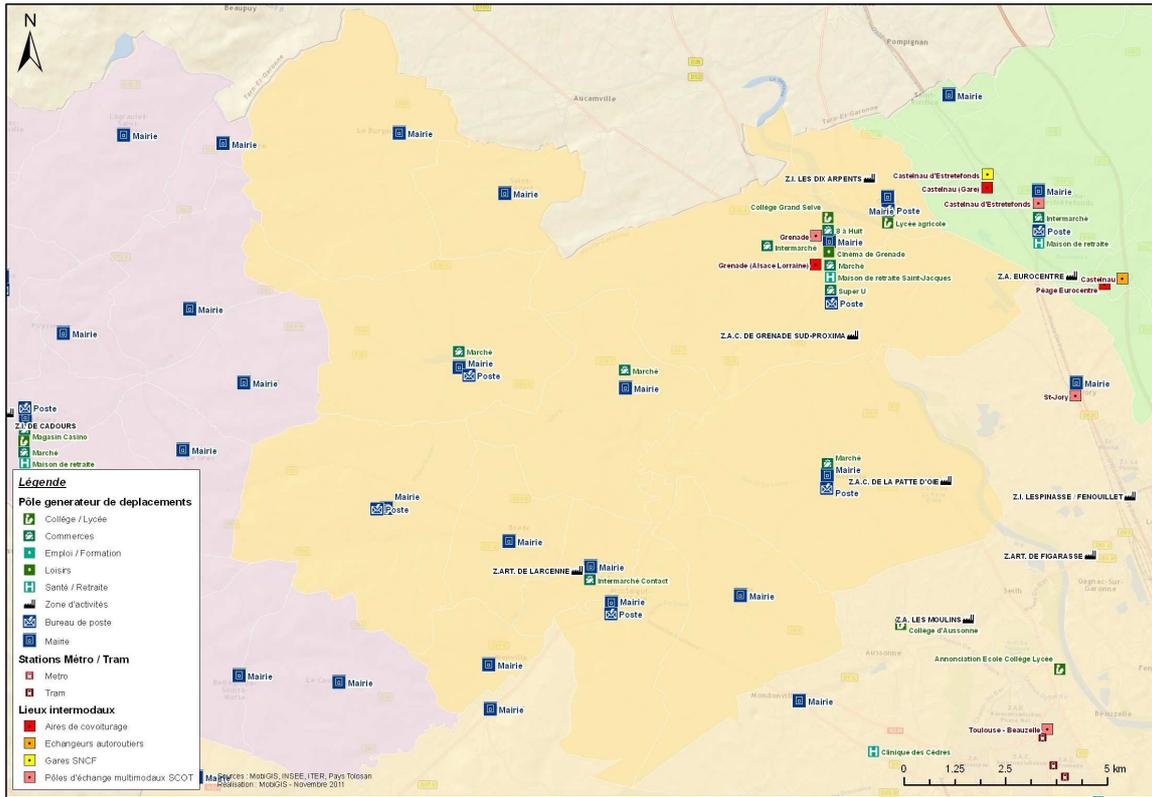
Carte 1 : Les pôles générateurs du Pays Tolosan ou à proximité



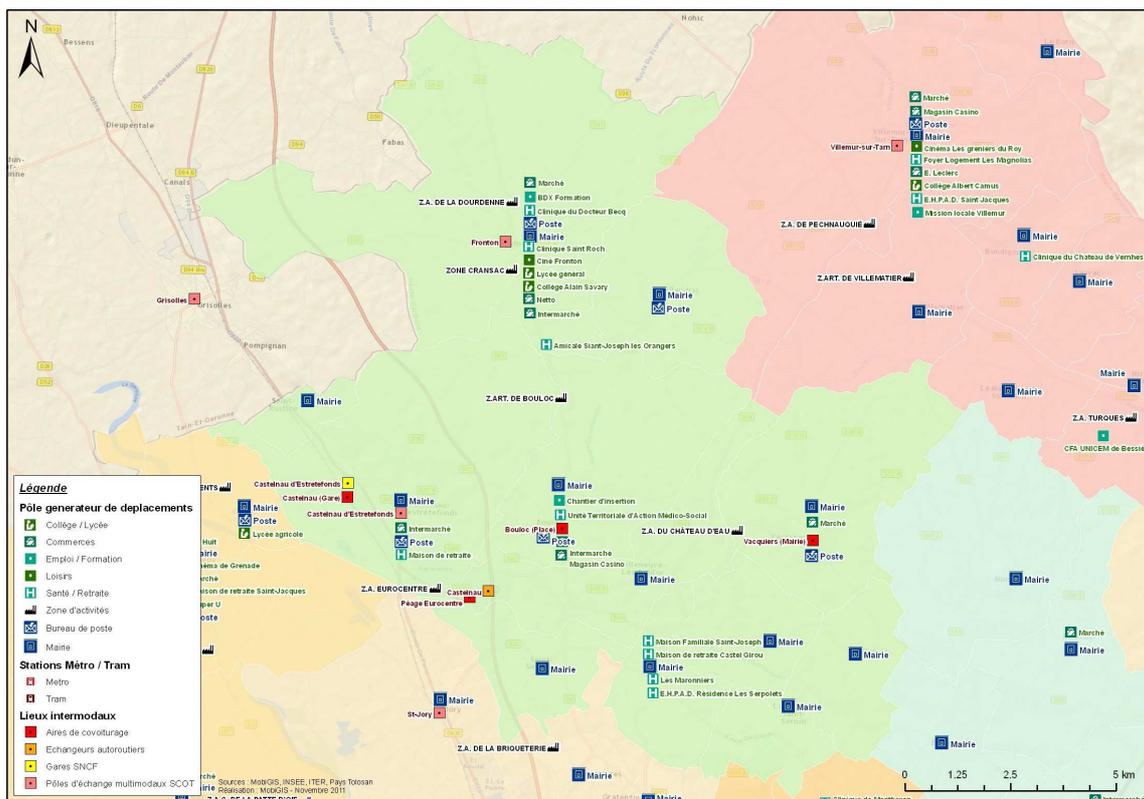
Carte 2 : Les pôles générateurs du bassin de vie de Cadours ou à proximité



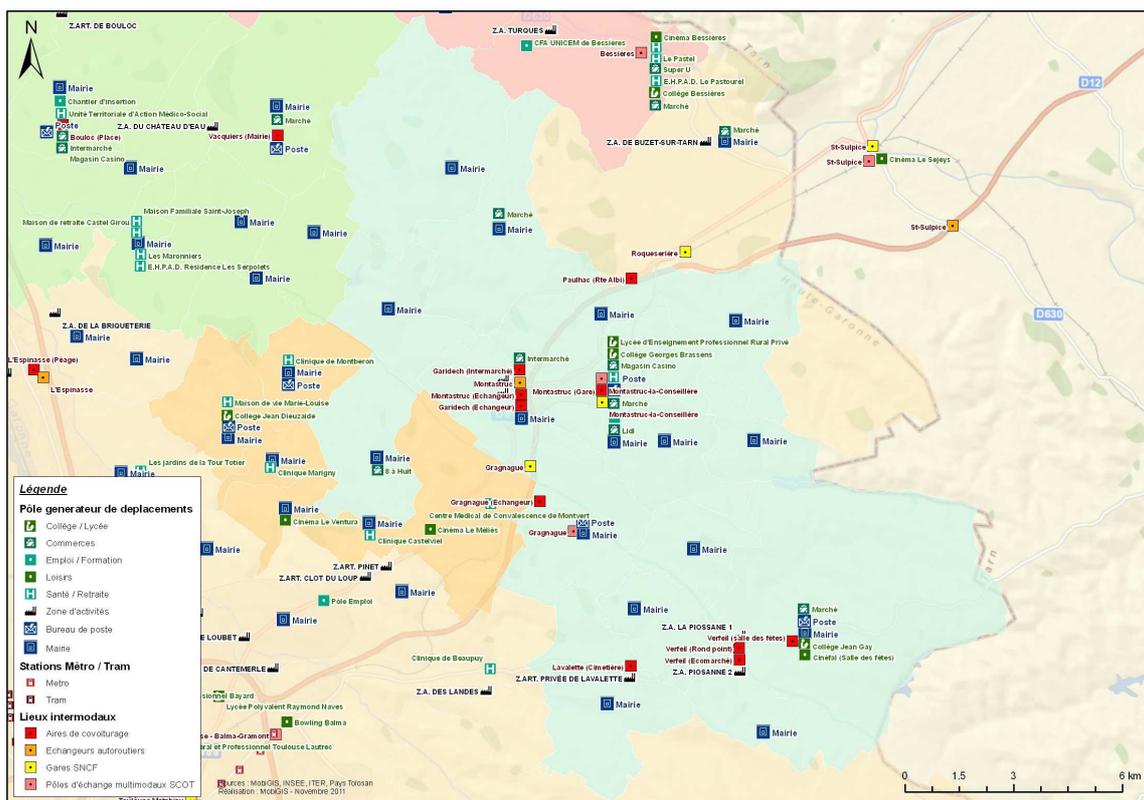
Carte 3 : Les pôles générateurs du bassin de vie de Grenade ou à proximité



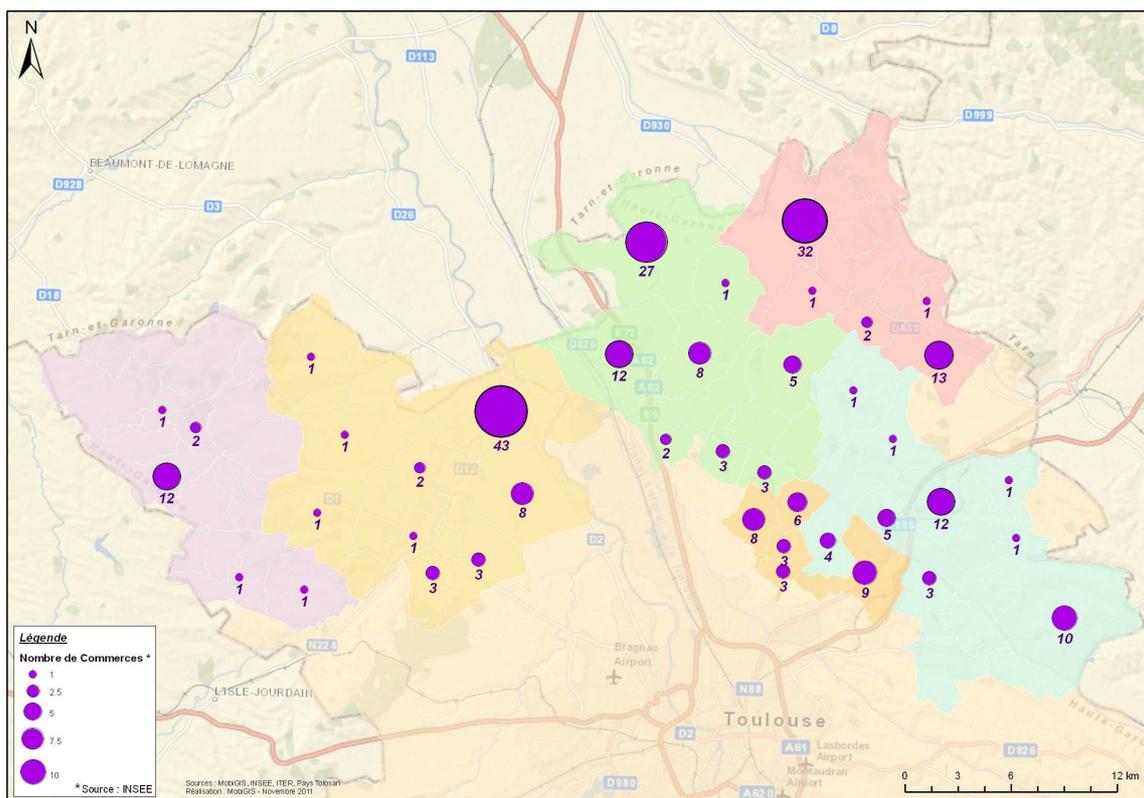
Carte 4 : Les pôles générateurs du bassin de vie de Fronton ou à proximité



Carte 6 : Les pôles générateurs du bassin de vie de Montastruc la Conseillère ou à proximité



Carte 7 : Nombre de commerces par commune sur le territoire du Pays Tolosan



4.2 Les publics en difficulté

Nous avons pris comme indicateurs, les populations suivantes :

- Personnes de plus de 75 ans,
- Personnes de moins de 15 ans,
- Personnes sans emploi.

Cette nomenclature est incomplète, puisqu'elle ne permet pas d'évaluer le nombre de Personnes à Mobilité Réduite (PMR) dans les communes.

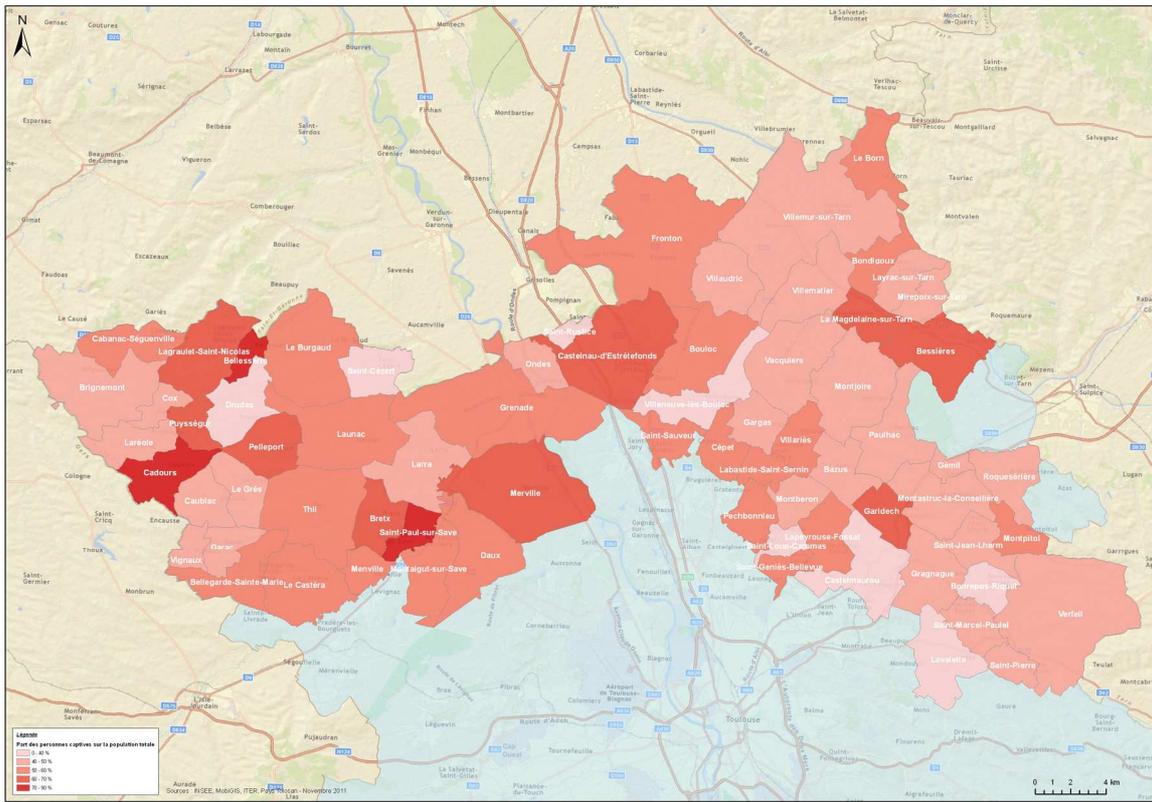
Par ailleurs, les ateliers de travail avec les acteurs locaux ont permis de préciser dans chaque bassin de vie les situations particulières.

La carte ci-dessous indique la part de public captif sur la population totale, par commune. Les données utilisées sont celles de l'INSEE.

Ces taux sont relativement élevés, en raison de la prise en compte des tranches d'âges plus de 75 ans et moins de 15 ans.

Toutes les personnes représentées sur cette carte ne sont pas toutes autonomes dans leur déplacement, la carte montre toutefois des écarts importants selon les communes.

Carte 8 : Le taux des publics non autonomes en Pays Tolosan



5 LES ATELIERS ET LE SOLUTIONS ENVISAGEES

5.1 Les ateliers de participation : méthode et résultats obtenus

Les ateliers de participation se sont déroulés à

- Paulhac (20 Octobre 2011),
- Pechbonnieu (20 Octobre 2011),
- Bouloc (21 Octobre 2011)
- Cadours (21 Octobre 2011)

Ils ont rencontré un franc succès (plus de quarante personnes différentes présentes). Ils ont permis de définir un ensemble de solutions à étudier.

Pour ce faire la méthode retenue fut de laisser les différents participants proposer des solutions, puis de les prioriser avec l'outil ColorVote⁴¹. Ce dispositif a permis d'engager le débat sur les solutions ne faisant pas consensus, qui furent parfois abandonnées, parfois amendées, parfois maintenues telles qu'elles en attendant l'expertise technique d'Iter.

Au total ce sont plus de 60 items qui ont été mentionnés au cours de ces 4 ateliers.

Pour toutes les actions, il a été demandé aux participants d'évaluer leur intérêt pour l'amélioration de la mobilité des publics captifs en se prononçant selon les libellés suivants :

Valeur	Libellé
1	Je suis tout à fait d'accord
2	Je suis d'accord
3	Je suis indécis
4	Je ne suis pas d'accord
5	Je ne suis pas du tout d'accord
N	Je ne sais pas répondre
V	Je ne veux pas répondre

Les résultats de la concertation sont présentés ci-dessous, par atelier, avec les deux points suivants :

- Le tableau ColorVote des solutions envisagées par les participants pour améliorer la mobilité des publics captifs. Il y a une colonne par participant.
- Les conclusions, issues du débat, sur la pertinence des différentes solutions, exprimées, dans les pages ci-dessous par :
 - « CETTE SOLUTION NE SERA PAS ETUDIEE »
 - ou « A ETUDIER »

⁴¹ Au cours des Ateliers, un débat a été mené afin de définir des pistes à suivre en terme de solution au problème de déplacement sur le territoire. Ces solutions ont été répertoriées, puis les participants aux ateliers ont indiqué leur opinion vis-à-vis de celles-ci afin de savoir s'il était nécessaire ou non de réaliser une étude de faisabilité du projet proposé. Le résultat de ce « vote » est alors classé de façon à rapidement voir les points à débattre ou non en ateliers. Chaque colonne représente le vote d'une personne.

5.1.1 Les résultats de la concertation pour l'atelier de Paulhac

5.1.1.1 Structure du ColorVote

Créer un garage social (automobiles, mobylettes)	Yellow						
Mise en place d'une branche transport au sein d'associations dédiées à la problématique sociale	Dark Green	Light Green	Light Green	Light Green	Yellow	Yellow	Yellow
Les collectivités financent un système de ramassage des enfants pour les activités de loisirs/en direction des structures médicales	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Yellow	Yellow	Yellow
Besoin de transport spécifique (TAD) pour compenser le manque de TC autour des pôles importants (pôles emplois, maisons de retraite, marchés)	Dark Green	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Yellow	Yellow
Evaluer la demande potentielle pour la réalisation d'un TAD	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Light Green	Yellow	Yellow
Organiser la mutualisation des courses	Dark Green	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Yellow	Yellow
Liaison depuis Beissières pour rejoindre le pôle emploi	Light Green	Yellow					
Adapter les horaires TC aux besoins	Dark Green	Light Green	Light Green				
Il faut améliorer la communication (lieu, moyens de s'y rendre). Pas assez d'informations, notamment auprès des personnes âgées et des jeunes.	Dark Green	Dark Green	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Light Green
La synchronisation des bus avec le CFA de Beissières (ex, dernier bus : 16h30; fin CFA 17h)	Dark Green	Dark Green	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Light Green
Augmentation de la fréquence - Offre TC	Dark Green	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green
Optimiser l'usage des véhicules pour répondre aux différentes demandes du territoire (sociales, sportives, culturelles, etc.)	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green
Evaluation des besoins et des solutions de mobilité pour les personnes en insertion sociale pour proposer des solutions adaptées	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green
Créer une auto-école sociale pour faciliter l'obtention du permis de conduire	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Yellow	Yellow	Pink
TAD/Navette pour du rabattement vers Balma	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Light Green	Yellow	Pink
Connecter la ligne Hop ! Villemur Toulouse à la gare de Castelnau	Dark Green	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Light Green	Light Green
Pour les personnes à mobilité réduite : la commune participe aux frais de taxi, etc.	Light Green	Light Green	Light Green	Yellow	Yellow	Red	Light Green
Organiser du covoiturage pour les formations	Dark Green	Dark Green	Dark Green	Light Green	Light Green	Light Green	Pink

5.1.1.2 Les conclusions du débat

- « Créer un garage social » : si les personnes ont des difficultés sociales, elles ne possèdent pas un véhicule. Pas de problème de stationnement. Par contre un système de garage (entretien) serait apprécié et à envisager. **CETTE SOLUTION NE SERA PAS ETUDIÉE**
- « Mise en place d'une branche transport au sein d'associations dédiées à la problématique sociale » : Va dépendre des autres solutions apportées. **A ETUDIÉ**
- « Les collectivités financent un système de ramassage » Attention aux questions juridiques, d'assurance. **A ETUDIÉ**
- Montastruc la Conseillère : financement par le CCAS du permis de conduire ; financement d'un permis de conduire par les communes : débat. Peut être un support à l'accès à la formation. **A ETUDIÉ**

- « TAD/ Navette avec un rabatement vers Balma » Voir les conditions de réalisation. A ETUDIER
- « Pour les personnes à mobilité réduite la commune participe au frais de taxi » : Répondre à un besoin de demande de transport en s'appuyant sur un taxi. Etudier cette solution qui peut être transversale, s'appuyer sur l'offre de taxis sur le territoire. Les communes donneraient une participation uniquement pour les personnes qui sont dans un réel besoin. A ETUDIER

5.1.2 Les résultats de la concertation pour l'atelier de Pechbonnieu

5.1.2.1 Structure du ColorVote

Participer au financement du permis de conduire pour les personnes en difficultés	■	■	■	■	■
Rendre les déplacements à vélo plus attractifs	■	■	■	■	■
Développer un outil (création d'un kit "tout compris") pour mettre en relation les membres d'une association pour du covoiturage	■	■	■	■	■
Sensibiliser des pôles culturels ou de loisirs à faire du ramassage (laserquest, accrobranche, cinéma, etc.)	■	■	■	■	■
Créer un garage social (réparation, vidange)	■	■	■	■	■
Communiquer auprès des publics cibles sur les tarifs pratiqués	■	■	■	■	■
Création d'une application sur les smartphones pour promouvoir les solutions existantes (ex: Tisseo Toulouse)	■	■	■	■	■
Demander à Tisseo d'organiser un TAD similaire à d'autres communes pour du rabatement vers la gare/métro, disponible le soir et WE	■	■	■	■	■
Valoriser l'utilisation des véhicules existants en structurant un modèle de prêt/location permettant un usage optimal pour les associations	■	■	■	■	■
Structurer des services de transport (avec l'existant) vers des pôles de centralité et de modalité	■	■	■	■	■
Organiser du covoiturage pour les formations	■	■	■	■	■
Mieux informer sur l'existant	■	■	■	■	■
Optimiser l'utilisation des véhicules des collectivités existants en diffusant mieux l'information	■	■	■	■	■
Sensibiliser les pôles commerciaux à faire du ramassage	■	■	■	■	■
Etendre le périmètre Mobilib' sur le Pays	■	■	■	■	■
Mise en place de vélo en libre service ou en location	■	■	■	■	■

5.1.2.2 Les conclusions du débat

- « Sensibiliser les pôles commerciaux à faire du ramassage » : à destination des villages pour les spectacles. Mise en réseau type Théâtre Nationale de Toulouse. CETTE SOLUTION NE SERA PAS ETUDIEE
- « Sensibiliser les pôles culturel ou de loisir à faire du ramassage »: Cinémas dans le secteur du pays, attention à ne pas amener les gens sur des sites concurrents à ceux disponibles à l'intérieur du pays. A ETUDIER
- « Valoriser l'utilisation des véhicules existants en structurant un modèle de prêt location permettant un usage optimal pour les association » : exemple de la Communauté de Communes des Coteaux de Bellevue et de ces communes qui disposent de 5 navettes qui louent aux association de leur CC pour des déplacement. A ETUDIER
- Etendre le périmètre Mobilib⁴² sur le Pays. A ETUDIER
- Mise en place de vélo en libre service: Coût estimé trop élevé. CETTE SOLUTION NE SERA PAS ETUDIEE

⁴² Structure d'autopartage présente sur Toulouse. <http://www.mobilib.fr/>

5.1.3 Les résultats de la concertation pour l'atelier de Bouloc

5.1.3.1 Structure du ColorVote

- Organiser et sécuriser le stationnement des deux roues à proximité des pôles intermodaux
- Communiquer sur les horaires, arrêts, trajets existants (Ligne CG et TAD)
- Organiser un TC régulier (matin-soir-WE) vers la clinique des Cèdres et de l'Union adapté aux horaires de travail et des visites
- Subventionner l'obtention du permis de conduire en contrepartie d'une aide à la commune (ex : Montastruc)
- Mettre en place un système de covoiturage "sur le pouce" (avec un maillage fin des arrêts)
- Créer un TAD de proximité vers les lieux intermodaux ou vers les centres locaux
- Connecter la ligne Hop ! 1 (Toulouse - Villemur) à la gare de Castelnau
- Horaires des transports en commun à aménager
- Organiser du covoiturage pour les formations
- Créer une ligne Hop ! Beissières-Villemur-Fronton-Bouloc-Castelnau-Ondes-Grenade
- Structurer un réseau d'entraide basé sur le bénévolat, volontariat et organiser par le club des aînés/ADMR/AFC pour les personnes âgées
- Avoir des lignes inter-départementales (Montauban, Vallée du Tarn, St Sulpice)
- Mettre en place un TAD spécialisé depuis Cépet (maison de retraite, établissements spécialisés) vers le métro et la gare de Castelnau
- Enquêter via le journal communal et CG les publics à proximité des lignes pour connaître les raisons de la faible fréquentation et une éventuelle modification des horaires (ex: Ligne 529)
- Mise à disposition de véhicules
- Créer un garage social (réparation, etc.)
- Prolonger la ligne 33 (Tisseo) jusqu'à Montberon
- Optimiser la mise à disposition de la navette de Villemur pour les communes alentours



5.1.3.2 Les conclusions du débat

- « Mise à disposition de Véhicule » - Frein au vote : quelles sont les conditions de réalisation ? Le problème de la responsabilité ? Besoin d'un exemple de réalisation et des conditions de faisabilité. A ETUDIER

- « Adhérer à auto insertion Midi-Pyrénées » : A ETUDIER

5.2 Les solutions étudiées dans la tranche complémentaire

60 propositions d'actions ont été formulées lors des ateliers de concertation qui peuvent être réparties ainsi :

- La majorité renvoient à des actions déjà étudiées dans la tranche ferme du PGD (TAD, transport en commun, information / communication, covoiturage). Les fiches actions ont donc été complétées, mises à jour, pour proposer un document au plus près des attentes de la population du Pays Tolosan.
- D'autres propositions n'ont pas été développées dans cette tranche complémentaire. Il apparaît qu'elles ne permettent pas de répondre aux besoins de mobilité des publics captifs, comme
 - « Adhérer à Mobilib » : les coûts pour l'utilisateur sont trop élevés et ne permettent pas de répondre à la problématique de mobilité des publics captifs. Par exemple, hors coût d'inscription et abonnement, un trajet de 56km entre la gare Matabiau et la mairie de Larra en passant par la D2 coûte (pour une utilisation de 9heures) 37,46€ à un sociétaire et 43,14€ à un usager basique.
 - Avoir un TAD pour les lycéens de Grenade : il y a le transport scolaire, il convient d'en demander l'adaptation
 - Mettre en place un ticket unique : les acteurs concernés travaillent déjà sur la question d'une billettique commune.
 - Création d'un syndicat mixte transport.
- Les actions spécifiques des publics en difficulté : mise à disposition de moyens pour se déplacer :
 - En étant autonome
 - Avec l'accompagnement d'un conducteur et de son véhicule.
- Typologie des actions étudiées dans la tranche conditionnelle

ANNEXE 1 : FACILITER LA MOBILITE DES PUBLICS CAPTIFS, EXEMPLES D' ACTIONS OPERATIONNELLES

	CREATION D'UN DISPOSITIF DE FINANCEMENT DU PERMIS DE CONDUIRE POUR LES PUBLICS CAPTIFS	1
--	---	----------

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	ROLE DU PAYS	PHASES
Communautés de Communes ou communes	Captifs : jeunes, personnes en insertion, femmes isolées	Promoteur et accompagnateur des maîtres d'ouvrages	2011 et au-delà

Rappel des besoins et enjeux

Des besoins de déplacement et d'accessibilité à l'emploi pour des publics en recherche d'emploi et / ou en insertion qui ne trouvent pas de réponse ni dans les offres alternatives à l'usage de la voiture proposées ni dans les systèmes d'aides financières existants pour accéder au permis de conduire.

Un enjeu d'amélioration de l'insertion professionnelle et de l'intégration sociale par la levée du frein « permis de conduire » et ainsi l'affichage de la capacité à être mobile (atout important dans le cadre de la recherche d'un emploi).

Objectifs

Un objectif général d'amélioration des conditions d'accès à l'emploi et de lever des freins à la mobilité.

Plus localement, il s'agit de proposer un dispositif de financement du permis de conduire plus souple (conditions d'accès) et ouvert (ayants-droits, part du coût du permis subventionné) que les dispositifs existants.

Objectifs chiffrés :

- Entre 10 et 20 bénéficiaires par an.
- Entre 70 et 80% de taux de réussite au permis.

Bénéfices attendus en termes d'amélioration de la mobilité durable

- Une part des publics captifs ne présentant plus de problèmes de mobilité.

Description de l'action

Cadrer le dispositif d'octroi et de financement du permis de conduire en s'appuyant sur les documents définis et standardisés par l'Association des Maires de France à savoir :

- délibération du Conseil Municipal ou Communautaire (en fonction du portage de l'action) ;
- dossier de candidature ;
- charte des engagements entre la ville ou la CC et le bénéficiaire ;

- convention de partenariat avec l'auto-école.
- définir le panel d'ayants-droits : jeunes uniquement, femmes en insertion ;
- l'enveloppe annuelle (variable en fonction de l'engagement des Communautés de Communes et des Communes). Il est proposé de financer 50% à 80% du coût du permis (code + conduite sur la base d'une enveloppe de 2 000 €) en fonction des conditions de ressources et de la situation du demandeur.

En contre partie de la bourse, les bénéficiaires devront effectuer du bénévolat (entre 20 et 40 heures) sous forme d'actions sociales ou humanitaires. Ce dispositif est cumulable avec le permis à 1 euro pour les moins de 25 ans.

Procédure de mise en œuvre

La procédure de mise en œuvre proposée s'appuie sur le rôle « ressource » du Pays qui consistera à définir les points suivants pour proposer aux communes et Communautés de Communes un cadre général commun mais aussi des moyens pour la mise en œuvre de l'action :

- le cadre de financement,
- l'information, la communication et la promotion du dispositif ;
- les modalités de financement et de lancement de l'appel à candidature (relayées sur le site du Pays et des Communautés de Communes et communes intéressées) ;
- le suivi de l'instruction des demandes par les territoires impliqués pour dresser un bilan de l'action (Groupe Mobilité).

Ainsi, le Pays se positionne comme « structure ressource et porteuse du Plan Global de Déplacements » auprès des principales communes et Communautés de Communes du territoire. A ce titre il présente l'action et ses bénéfices pour une sensibilisation et une initiation de l'action.

Les Communautés de Communes ou communes volontaires pour mettre en œuvre l'action :

- saisissent le Pays ;
- délibèrent pour valider l'engagement du territoire ;
- s'approprient l'ensemble des documents cadres et s'engagent sur cette base auprès des candidats et des auto-écoles (pré identifiées par le Pays) ;
- définissent un planning local de mise en œuvre de cette action (lancement, choix des candidats...);
- adressent annuellement un bilan de l'action au Pays.

Modalités de mise en œuvre

Maîtrise d'Ouvrage (Identifiée ou pressentie) :

Communautés de Communes, communes.

Le Pays Tolosan intervient sur le cadrage du dispositif, la promotion et l'accompagnement des territoires dans cette démarche.

Partenaires :

Pays Tolosan, acteurs locaux.

Phasage :

- Premier semestre 2012 : préparation et proposition de réunions d'information et de sensibilisation auprès des Communautés de Communes et principales communes du territoire (poids de population).
- mi 2012 : Promotion et communication autour de l'appel à candidature pour les territoires volontaires.
- fin 2012 : Attribution des bourses.

Budget :

Coût :

- Coût de définition, de promotion et d'organisation de l'appel à candidature intégré dans le cadre du portage d'actions global du Pays.
- Enveloppe objectif : 1 000 € à 1 600 € par boursier soit au regard de l'objectif chiffré, 20 000 à 32 000 € maximum par an (variable en fonction des territoires volontaires).

Montage financier : Pays Tolosan, Communautés de Communes et communes, Etat ?

Indicateurs de suivi :

- Nombre de territoires volontaires et part de population concernée / à la population totale du Pays.
- Nombre de bourses attribuées.
- Nombre de permis obtenus.
- Heures de bénévolat réalisées.
- Evaluation de l'amélioration de la mobilité pour les bénéficiaires (impacts).

Retour d'expérience : La bourse au permis de conduire de Suresnes

Contexte de l'opération

- Doléances de jeunes à la recherche d'un emploi.
- Coût élevé du permis de conduire et accidentologie impliquant des jeunes conduisant sans permis.
- Initiée par le Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance (CLSPD) de Suresnes.

Contenu

- Candidatures spontanées ou en provenance de structures associatives et municipales.

Le choix des bénéficiaires de cette "bourse permis de conduire" s'effectue sur des critères spécifiques parmi lesquels: avoir un projet personnel et d'insertion dans lequel s'inscrit le permis et accepter d'effectuer une contrepartie (20 à 40 heures de leur temps), sous forme d'actions sociales ou d'activités humanitaires. Si le dossier

de candidature est accepté (Comité Technique et de Suivi), la ville offre une participation à hauteur de 50, 60, 70 ou 80% du coût de la formation.

- Les jeunes « boursiers » signent une charte avec la municipalité qui est également liée par une convention avec les auto-écoles.

Montant des coûts (investissement et fonctionnement) et origine des ressources

Budget annuel municipal de 42 000€ pour un objectif de 40 bénéficiaires / an.

Evaluation du projet

- Depuis la mise en place de la bourse en décembre 2004, 183 bourses ont été délivrées, mais 62 ont été annulées (pour cause de non respect du contrat).
- 50 jeunes ont obtenu leur permis, 71 sont en train de passer leur code.

La transposition des expériences locales à l'échelle nationale

Le secrétaire d'État chargé des transports et le président de l'Association des Maires de France (AMF) ont souhaité promouvoir et développer le dispositif de la bourse au permis de conduire, initié par les villes de Suresnes et de Carcassonne, en signant une charte de partenariat le 20 décembre 2007.

À ce jour, on dénombre une soixantaine de communes ayant mis en place ce dispositif, ainsi que quelques Communautés de Communes.

	ADHERER A « COVOITURONS SUR LE POUCE »	2
--	---	----------

MISE EN ŒUVRE	PUBLIC CIBLE	ROLE DU PAYS	PHASES
Pays en collaboration avec les CC et le CG31	Jeunes, personnes en insertion, publics captifs pour déplacements occasionnels	Porteur de projet et promoteur de la démarche auprès du CG et des CC.	Début 2012

Rappel des besoins et enjeux

Des besoins de déplacements occasionnels ou plus réguliers à destination des grands pôles qui polarisent le territoire (internes et externes : Toulouse, Montauban). Des personnes motorisées qui empruntent chaque jour les grands axes routiers du territoire pour se rendre à ces pôles en voiture.

Des enjeux de développement de l'offre de mobilité à destination de ces pôles pour les plus captifs (jeunes, personnes en insertion).

Objectifs

Des objectifs généraux d'optimisation de l'usage individuel de la voiture et d'amélioration de l'offre de mobilité à destination des grands pôles polarisant le territoire.

Localement, il s'agit de s'appuyer sur une offre de mobilité existante pour en promouvoir une autre qui étayera l'ensemble.

Bénéfices attendus en termes d'amélioration de la mobilité durable

Une baisse de la part des trajets auto solistes.

Description de l'action

- Adhésion à Covoiturons sur le Pouce
- Implantation des arrêts
- Campagne d'information et de communication
- Suivi / évaluation

Procédure de mise en œuvre

Début 2012, la ville de Moissac transfèrera Covoiturons sur le Pouce à une structure associative chargée de la développer et d'étendre le périmètre de mise en œuvre.

L'adhésion à cette association sera la base de l'action qui sera mise en œuvre comme suivant :

- Délibération de la Commune ou Communauté de Communes d'adhésion à Covoiturons sur le Pouce

- Délibération de la Commune ou Communauté de Communes pour la création d'une régie de recettes
- Identification des points d'arrêt pertinents par territoire en concertation avec les acteurs concernés, en cohérence avec les principaux flux routiers et les offres de transport alternatives à la voiture (intermodalité).
- Campagne de communication reprenant le principe de fonctionnement de Covoiturons sur le Pouce mais spécifique au territoire (assistance possible de Covoiturons sur le Pouce)
- Mise en oeuvre fonctionnelle du système d'autostop organisé.

Modalités de mise en œuvre

Maîtrise d'Ouvrage (Identifiée ou pressentie) :

Communauté de Communes / Communes

Partenaires :

ADEME, Conseil Régional, Conseil Général, Communautés de Communes et communes.

Phasage :

- Trimestre 1 : adhésion à Covoiturons sur le Pouce (délibération d'entrée dans le projet, délibération de régie de recettes).
- Trimestre 2 : mise en place des arrêts, promotion et communication autour du nouveau système d'autostop, ouverture des inscriptions en mairie.
- Trimestre 3 : inauguration du service sur le territoire du Pays Tolosan

Budget :

- Adhésion à la structure : à l'heure actuelle, la forme de la structure n'est pas encore arrêtée, le coût d'adhésion n'est donc pas encore fixé.
- Coût de promotion et d'organisation des inscriptions intégré dans le cadre du portage d'actions global du Pays.
- Du temps et donc un budget devront également être dégagés en mairie pour les inscriptions et la promotion.

Le coût des actions de Covoiturons sur le pouce pour l'année 2010 (transmis par le Pays Tolosan)

	Prix unitaire HT	Prix unitaire TTC
A – Site	1370,00€	1370,00€
B – Matériel information		
Panneaux adhésifs 50*50cm	9,12€	10,91€
Tract lancement	0,05€	0,06€
Affiches 120*170cm	15,00€	17,94€
Distribution tracts		300,00€
Flyer	0,16€	0,19€
Papeterie		-
T-Shirt	2,52€	3,02€
Parapluie pliable	4,16€	4,98€
Grand parapluie	4,98€	5,96€
Echantillon parapluie	8,58€	10,26€
Sacs	0,91€	1,09€
Combinaisons	1,61€	1,93€
Kakemono	190,00€	227,24€
C - Kit		
Autocollant voitures	0,65€	0,78€
Logo ardoises	0,98€	1,17€
Ardoises sans logo	1,86€	2,22€
Carte d'identification	0,28€	0,34€
Brassard	0,80€	0,96€
Livret	0,40€	0,48€
Autocollants commerçants	0,60€	0,72€

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'adhérents.
- Nombre de trajets réalisés en covoiturage.
- Pourcentage du territoire couvert.

ANNEXE 2 : GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

AMF : Associations des Maires de France

AOT : Autorité Organisatrice de Transport

BAU : Bandes d'Arrêt d'Urgence

CCAS : Centre Communal d'Action Sociale

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CLSPD : Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale.

ERP : Etablissement Recevant du Public

MLJ : Mission Locale Jeunes
 MDPH : Maison Départementale des Personnes Handicapées
 Mobilib : Association d'autopartage basé à Toulouse
 PDA : Plan de Déplacements d'Administration
 PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise
 PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises
 PMR : Personne à Mobilité Réduite
 PREDIT : Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres
 PTU : Périmètre de Transport Urbain
 TAD : Transport A la Demande
 VSP : Voie Spécialisée Partagée
 ZAC : Zone d'Aménagement Concerté
 ZI : Zone Industrielle

ANNEXE 3 : LISTE DES ACTIONS CITEES LORS DES 4 ATELIERS

Liste des actions
Les actions à étudier pour améliorer la mobilité des publics captifs
Pour les personnes à mobilité réduite : la commune participe aux frais de taxi, etc.
Subventionner l'obtention du permis de conduire en contrepartie d'une aide à la commune (ex : Montastruc)
Aider à l'obtention du permis de conduire avec une contrepartie (ex : travail associatif, etc.)
Créer une auto-école sociale pour faciliter l'obtention du permis de conduire
Participer au financement du permis de conduire
Mettre en place un système de covoiturage "sur le pouce" (avec un maillage fin des arrêts)
Elargir le périmètre de "covoiturons sur le pouce" au Pays Tolosan
Développer un outil (création d'un kit "tout compris") pour mettre en relation les membres d'une association pour du covoiturage
Former les acteurs locaux à l'offre de transport existante, l'intermodalité entre réseaux et à sa diffusion auprès des publics cibles
Créer un garage social (réparation, vidange)
Optimiser l'utilisation des véhicules existants en diffusant mieux l'information
Mise à disposition de véhicules
Adhérer auto insertion Midi Pyrénées (AIL) pour le prêt de véhicules aux personnes en insertion sociale
Organiser la mutualisation des courses
Rapprocher les centres de formations du territoire ou organiser des sessions décentralisées
Les actions à étudier pour améliorer la mobilité des publics captifs
Structurer un réseau d'entraide basé sur le bénévolat, volontariat et organiser par le club des aînés/ADMR/AFC pour les personnes âgées
Optimiser la mise à disposition de la navette de Villemur pour les communes alentours
Mise en place d'une branche transport au sein d'associations dédiées à la problématique sociale

Les collectivités financent un système de ramassage des enfants pour les activités de loisirs/en direction des structures médicales
Optimiser l'usage des véhicules pour répondre aux différentes demandes du territoire (sociales, sportives, culturelles, etc.)
Evaluation des besoins et des solutions de mobilité pour les personnes en insertion sociale pour proposer des solutions adaptées
Valoriser l'utilisation des véhicules existants en structurant un modèle de prêt/location permettant un usage optimal pour les associations
Sensibiliser des pôles culturels ou de loisirs à faire du ramassage (laserquest, accrobranche, cinéma, etc.)
Favoriser l'accès aux PMR par un TAD ou pour l'aménagement des points d'arrêt
Accompagner lors de la création de lignes les AOT pour que leur usage soit possible pour les PMR
Horaires des transports en commun à aménager
Aménager les horaires de TC aux besoins
Adapter les horaires TC aux besoins
S'accorder pour la mise en place d'un ticket unique
Les actions à étudier pour améliorer la mobilité des publics captifs
demande le cadencement toutes les 15 minutes pour la desserte de la gare ferroviaire de Castelnau d'Estrétefonds
Concier les acteurs locaux avant de définir les lignes TC
Faire remonter les besoins du territoire auprès des différentes AOT pour proposer des solutions cohérentes et adapter l'offre à la demande
Enquêter via le journal communal et CG les publics à proximité des lignes pour connaître les raisons de la faible fréquentation et une éventuelle modification des horaires (ex: Ligne 529)
Inciter les collectivités à favoriser le covoiturage
Organiser du covoiturage pour les formations
Organiser et sécuriser le stationnement des deux roues à proximité des pôles intermodaux
Rendre les déplacements à vélo plus attractifs
Communiquer sur les horaires, arrêts, trajets existants (Ligne CG et TAD)
Faire figurer l'information TC en mairie avec les relais (impliquer les acteurs locaux dans la diffusion de l'information, club du 3ème âge, associations, etc)
Il faut améliorer la communication (lieu, moyens de s'y rendre). Pas assez d'informations, notamment auprès des personnes âgées et des jeunes.
Mieux informer sur l'existant
Création d'une application sur les smartphones pour promouvoir les solutions existantes (ex: Tisseo Toulouse)
Communiquer auprès des publics cibles sur les tarifs pratiqués
Rabattre vers le tramway et Seilh vers les gares Merenvielle et l'Isle Jourdain
Connecter la ligne Hop 1 ! Villemur Toulouse à la gare de Castelnau
Les actions à étudier pour améliorer la mobilité des publics captifs

Créer une ligne Hop ! Beissière-Villemur-Fronton-Bouloc-Castelnau-Grenade
Création d'une ligne TCSP entre Beauzelle et Grenade
Créer une ligne Hop ! Cadours - Toulouse (prolongement de la ligne prévue Toulouse-Daux-Montaigut)
Augmentation de la fréquence - Offre TC
Avoir des lignes inter-départementales (Montauban, Vallée du Tarn, St Sulpice)
Créer un TAD de proximité vers les lieux intermodaux ou vers les centres locaux
Mettre en place un TAD spécialisé depuis Cépet (maison de retraite, établissements spécialisés) vers le métro et la gare de Castelnau
Mettre en place un TAD pour les lycéens depuis Grenade
Besoin de transport spécifique (TAD) pour compenser le manque de TC autour des pôles importants (pôles emplois, maisons de retraite, marchés)
Evaluer la demande potentielle pour la réalisation d'un TAD
TAD/Navette pour du rabattement vers Balma
Demander à Tisseo d'organiser un TAD similaire à d'autres communes pour du rabattement vers la gare/métro, disponible le soir et WE
Organiser un TC régulier (matin-soir-WE) vers la clinique des Cèdres et de l'Union adapté aux horaires de travail et des visites
Liaison depuis Beissière pour rejoindre le pôle emploi
La synchronisation des bus avec le CFA de Beissières (ex, dernier bus : 16h30; fin CFA 17h)
Prolonger la ligne 33 (Tisseo) jusqu'à Montberon
Elargir le périmètre de transport urbain de Tisseo pour les Communautés de Communes à proximité du PTU
Structurer des services de transport (avec l'existant) vers des pôles de centralité et de modalité