

Votants	Pour	Contre
38	38	0
Abstentions		0
N'a pas pris part au vote		0

Porté à connaissance
le : 21/06/2024

DÉPARTEMENT DE L'AUDE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉLIBERATIONS DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE L'AUDE

Séance du 20 juin 2024

Dossier n° 13

Objet de l'affaire : Adoption du Schéma des mobilités

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi NOTRe),

VU la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,

VU la notification du marché, n°23M0038 Réalisation du Schéma des Mobilités du Département de l'Aude, du 16 mars 2023,

VU la délibération du Conseil départemental de l'Aude du 27 octobre 2023 autorisant la signature des conventions de partenariat et financement relative au Schéma des mobilités-déclinaison locale,

VU l'avis de la commission Routes et mobilités,

VU le rapport de la présidente du Conseil départemental,

CONSIDERANT que la mobilité est une problématique importante dans la vie quotidienne des habitants de l'Aude, et d'autant plus pour les publics que le Département accompagne avec de fortes inégalités d'accès aux services et à l'emploi du fait de déficit de solutions de mobilité sur certains territoires, notamment les plus ruraux.

CONSIDERANT que le Département a souhaité développer un Schéma des mobilités afin de pouvoir définir sa stratégie d'intervention en cohérence avec l'ensemble des services concernés et des stratégies mises en œuvre, au vu du caractère très transversal de la mobilité, thématique travaillée par les 4 Directions générales adjointes du Département. Il y a donc un enjeu fort de mutualiser les moyens engagés afin de rendre les actions plus efficaces et qu'elles répondent au mieux aux problématiques de mobilités des habitants et visiteurs de notre territoire. Un ensemble d'actions a ainsi été rédigé, certaines en maîtrise d'ouvrage directe et d'autres en accompagnement des projets des territoires, afin de développer de nouvelles solutions de mobilités et améliorer celles existantes. Il est notamment pris en compte les publics accompagnés par le Département, l'accessibilité des sites touristiques, la desserte des collèges, mais également la mobilité des agents du Département.

CONSIDERANT que, bien que le Département n'ait pas la compétence mobilité, il intervient déjà sur cette thématique via ses différentes compétences et politiques, notamment :

- Gestion des routes départementales : aménagement d'aires de covoiturage, aménagements cyclables,
- Solidarités humaines : aides financières à la mobilité, soutien à des associations agissant sur les mobilités solidaires,
- Solidarités territoriales : accompagnement des projets des territoires,
- Gestion des collèges : aménagement favorisant des mobilités alternatives pour l'accès aux collèges,
- Politiques touristiques : enjeux de la desserte des sites touristiques.

CONSIDERANT que, dans une volonté de cohérence et de mutualisation des moyens, le Schéma, réalisé entre mars 2023 et mai 2024 contient 4 démarches :

- Le Schéma des mobilités,
- La révision du Schéma vélo départemental, dont la révision du règlement d'aides aux projets cyclables des territoires,
- Le plan mobilité des agents,
- Les déclinaisons locales pour les EPCI s'étant portés volontaires (Grand Narbonne, CC Limouxin, CC Piège Lauragais Malepère, CC Montagne Noire).

CONSIDERANT que dans le plan d'actions du Schéma des mobilités il est ainsi fait référence aux nombreuses stratégies et schémas portés par le Département sur lesquels s'appuyer dans la mise en œuvre du Schéma par souci de cohérence et d'efficacité. On peut notamment citer : Schéma des solidarités, Schéma de la solidarité territoriale, Schéma d'amélioration de l'accessibilité des services aux publics, Stratégie touristique, Stratégie bas carbone.

CONSIDERANT que le travail d'élaboration de ce Schéma s'est ainsi fait avec une très large concertation des services concernés mais également avec les nombreux partenaires intervenant sur la mobilité. Les autorités organisatrices de la mobilité, pouvant mettre directement en place des services de mobilités, ont bien sûr été largement associées : la Région et les deux Communautés d'agglomérations sur le territoire de l'Aude. Cette concertation a également concerné les différents services de l'Etat, l'ensemble des intercommunalités, les PETR et PNR, ou encore les associations agissant sur la mobilité.

CONSIDERANT que cela s'est traduit par l'organisation de plusieurs temps de travail : ateliers, séminaires, enquête en ligne auprès des habitants, entretiens, qui ont permis de mieux définir les problématiques de mobilités sur les différents territoires, les actions et réflexions en cours et les modalités d'actions de chacun.

CONSIDERANT que le Schéma des mobilités s'articule autour de 5 axes déclinés en actions puis en mesures opérationnelles :

- L'axe 1 « Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces »,
- L'axe 2 « Soutenir la mobilité des publics accompagnés »,
- L'axe 3 « Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle »,
- L'axe 4 « Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées »,
- L'axe 5 « Animer la stratégie mobilités en concertation avec les acteurs du territoire ».

CONSIDERANT que la révision du Schéma vélo vise à développer l'usage du vélo sur le territoire, notamment pour les déplacements du quotidien. Il est articulé autour de 3 axes, déclinés en actions opérationnelles :

- L'axe 1 « Contribuer à la mise en œuvre d'un réseau cyclable pour les déplacements quotidien et de loisirs » : il concerne à la fois les aménagements à réaliser en maîtrise d'ouvrage directe du Département ainsi que l'accompagnement financier et technique des projets des territoires,
- L'axe 2 « Encourager la pratique et développer les services de l'écosystème vélo » : il est notamment question d'encourager la pratique du vélo auprès des collégiens mais également de développer des services vélo et sensibiliser les habitants à sa pratique,
- L'axe 3 « Piloter et assurer le suivi de la politique cyclable départementale » : il s'agit notamment de coordonner les différentes actions sur le territoire en lien avec le vélo, faire monter en compétence les acteurs concernés et suivre l'avancée de la politique cyclable.

CONSIDERANT que cette révision du Schéma vélo intègre la révision du règlement d'aides en faveur des projets des territoires. Il vise notamment à accompagner financièrement, dans la limite de l'inscription budgétaire, la réalisation d'aménagements cyclables, mais également la réalisation d'études de faisabilité ou bien de Schéma vélo ainsi que la mise en place de services vélo pour développer la pratique.

CONSIDERANT que le plan de mobilité des agents a pour objectif d'améliorer la mobilité des agents, aussi bien pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail que pour les déplacements professionnels. Cela doit notamment se faire en encourageant et facilitant l'usage de mode alternatifs à la voiture individuelle. Un lien fort est fait avec la Stratégie bas carbone. Outre les enjeux environnementaux, ce plan participe également à l'amélioration de la qualité de vie au travail. Plusieurs ateliers se sont tenus afin de prendre en compte les remarques et attentes des agents. Ce plan est composé de 3 axes de travail :

- Axe 1 : Améliorer les leviers internes pour favoriser la mobilité durable,
- Axe 2 : Visibiliser et accompagner à l'usage d'autres modes de transport,
- Axe 3 : Influencer et accompagner les collectivités dans leurs politiques de mobilité.

CONSIDERANT que le Schéma des mobilités et les différentes démarches qui le composent constituent un cadre de référence partagé avec les différents services du Département et les partenaires, qui définit la stratégie à mettre en œuvre pour améliorer la mobilité sur le territoire. La dynamique pour l'élaboration de cette stratégie doit être maintenue et fera l'objet d'un suivi et d'un bilan régulier pour la mise en œuvre des différentes actions, aussi bien celles en maîtrise d'ouvrage directe du Département que celles en accompagnement des projets des territoires.

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL

après en avoir délibéré

- **approuve** le Schéma des mobilités en pièce jointe de la délibération, intégrant également la révision du Schéma vélo départemental et le plan mobilité des agents,
- **valide** le règlement d'intervention en annexe formalisant les modalités d'intervention du Département dans le cadre de la mise en œuvre de la révision du Schéma vélo,
- **délègue** à la Commission permanente l'adoption du règlement des aides qui viendra appuyer le schéma des mobilités,
- **délègue** à la Commission permanente du Département l'examen des éventuelles modifications de règlement à venir.

La Présidente du Conseil départemental,



Hélène Sandagné

Elaboration du Schéma des mobilités

Phase 1 – Rapport de diagnostic



Crédits : Indépendant, Christophe BARREAU,
Département de l'Aude



Contact BL Evolution

Julien Langé
Camille Perretta



Contact Département de l'Aude

Sylvain Peyron
Pascal Roca



Sommaire

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Introduction

Page 5

Présentation du diagnostic des mobilités

Morphologie du territoire	Page 17
Analyse de la demande potentielle	Page 33
Les pratiques de mobilités	Page 55
Analyse de l'offre de mobilités alternatives	Page 69
Synthèse des enjeux	Page 103

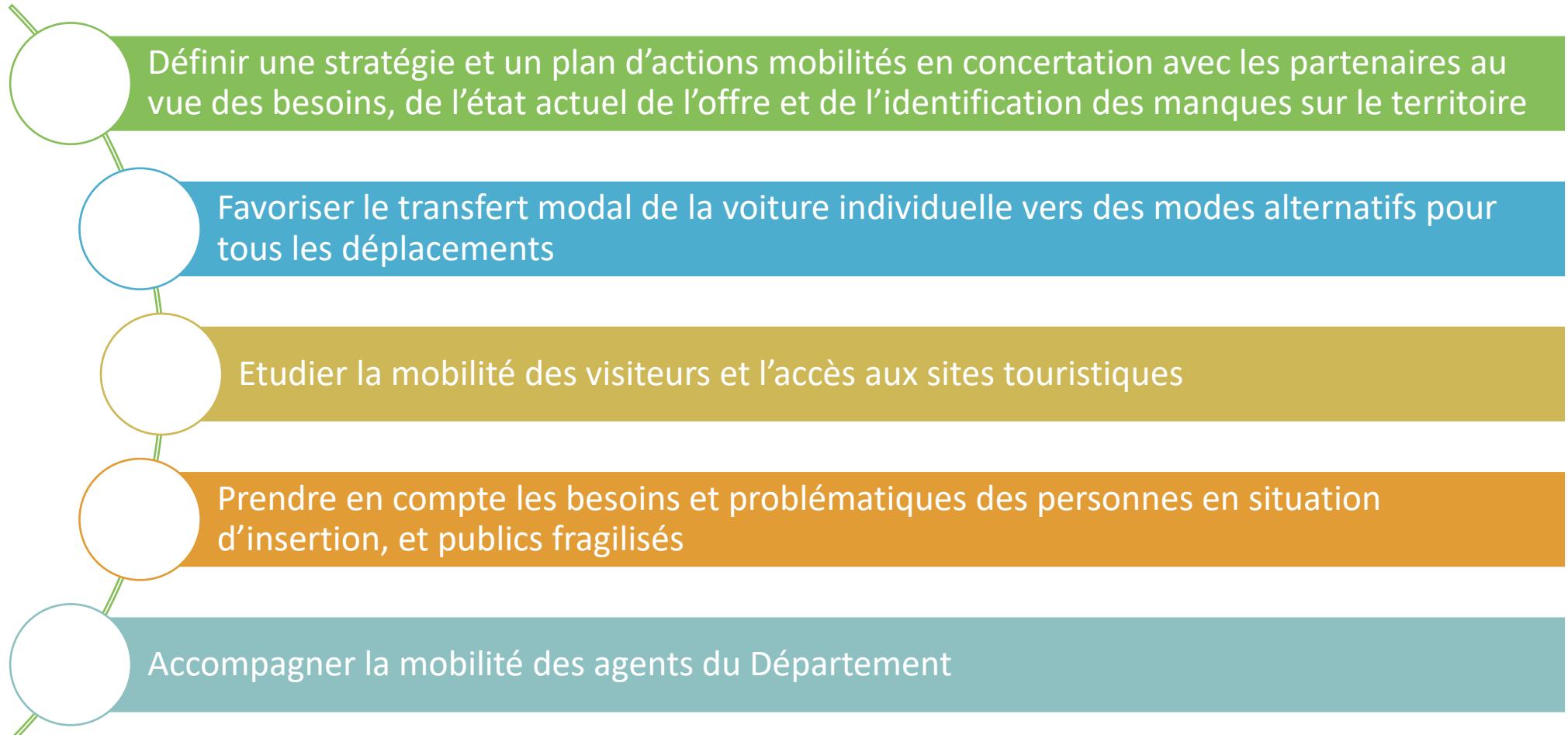
Annexes

Personnes contactées	Page 106
Glossaire	Page 108



Objectifs de l'étude

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE





Calendrier

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Les étapes de travail :

Avril - septembre

Septembre - décembre

Janvier – Mars 2024

Mars – Avril 2024

Co-construction avec les acteurs locaux

Diagnostic

Analyser la situation du territoire et enclencher la mobilisation des acteurs

Proposition d'axes de travail

Fournir une aide à la décision afin de trancher entre différentes orientations

Plan d'actions

Approfondissement de la stratégie retenue et déclinaison de la mise en œuvre

Evaluation, animation et suivi

Dispositif d'évaluation du Schéma des mobilités

Volet mobilité des agents intégré

Révision du schéma départemental vélo

Déclinaison du Schéma à l'échelle des EPCI intéressées

Introduction : Pourquoi un schéma des mobilités ?





Une succession des lois qui structurent aujourd’hui les politiques de mobilité

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

LOTI, 1982

Loi d'orientation des transports intérieurs

Loi fondatrice dans l'organisation des services publics de transport

- Reconnaissance d'un droit au transport
- Décentralisation
- Principes de contractualisation entre autorités organisatrices et opérateurs
- Création des PDU (plans de déplacements urbains), des AOTU (autorités organisatrices du transport urbain) et du PTU (plan de transport urbain)

LAURE, 1996

Loi sur l'air et sur l'utilisation rationnelle de l'énergie

- Les PDU deviennent obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants

Loi SRU, 2000

Loi Solidarité et renouvellement urbains

Une réflexion plus poussée sur l'intégration urbanisme / transport

- Recherche de cohérence urbanisme/transport/habitat et des échelles de politiques d'urbanisme (ville/.territoire)
- Objectifs de solidarité et de développement durable appliqués aux politiques urbaines

Loi Handicap, 2004

Loi fondatrice dans l'organisation des services publics de transport

Loi ENE, 2010

Loi Engagement National pour l'Environnement, dite LOI GRENELLE II

Important volet sur les déplacements durables

- Développer les modes alternatifs à l'automobile
- Le PLU intercommunal peut prendre la compétence d'un PDU

Loi ALUR, 2014

Loi Accès au Logement et Urbanisme Renové

Coordination urbanisme /déplacements



La LOM, une loi qui amorce un changement de paradigme : d'une logique de transports à une logique de mobilités

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

MAPTAM, 2014

Loi Modernisation de l’Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles

Développer l’intermodalité et la mobilité durable

- Les AOTU deviennent des AOM avec des compétences étendues
- La Région doit élaborer un SRI (schéma régional d’intermodalité)
- La commune ou l’EPCI a un rôle de chef de file de la mobilité durable

NOTRe, 2015

Loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe)

Loi sur l’air et sur l’utilisation rationnelle de l’énergie

- Transports routiers interurbains et scolaires transférés aux régions
- PTU remplacé par ressort territorial
- SRI intégré au SRAEDDET

LOM, 2020

Loi Orientations des Mobilités

Une loi qui prend acte d’un véritable changement de paradigme : digital, data, nouvelles offres et nouveaux usages

- Réforme des AOM, tous les EPCI concernés
- Ouverture des données de mobilités
- investissements concentrés sur les mobilités du quotidien
- Forfait mobilité
- Premier plan vélo
- ...

▪ compétences

▪ Opportunités, nouvelles mobilités

▪ moyens, modes de financements, objectifs

La désignation de nouvelles AOT / La qualité d’AOM aux communautés de communes / le rôle de l’AOM locale de la Région pour les EPCI n’ayant pas pris la compétence mobilité

L’enrichissement des compétences confiées aux AOM; risque de foisonnement

Forfait mobilités durables; recharge électrique, ouverture des données et interopérabilité, flottes partagées

Sécurisation du covoiturage; trottinettes et vélos libre-service; engins de déplacement personnels

Nouvelles dispositions concernant le stationnement des vélos, les double-sens cyclables, le fichier national, les schémas vélos

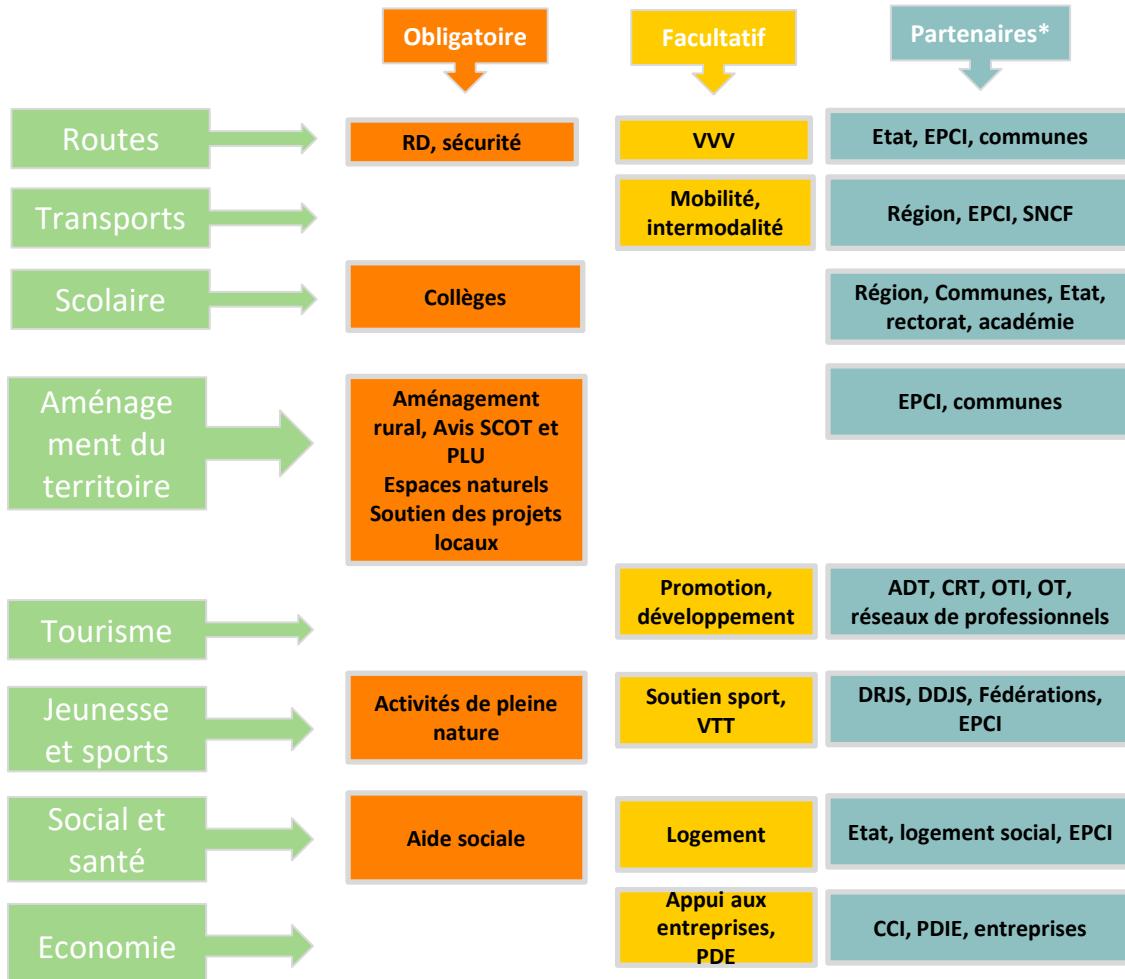
Création d’EPL de financements; versement destiné au financement des services de mobilité ».

La Stratégie Nationale Bas Carbone donne un objectif de Neutralité Carbone pour la France en 2050

L’impact de l’entrée en vigueur de la LOM est équivalent en termes d’impact sur l’organisation des déplacements à la loi LOTI DE 1982. Elle s’accompagne d’un positionnement des communautés de communes sur la prise ou non de la compétence mobilité.



Pourquoi un schéma des mobilités ?



*Organisation des compétences obligatoires et facultatives du département, et partenaires. * Liste des partenaires non exhaustive.*

- La mobilité, une problématique récurrente auprès des publics accompagnés par le Département et plus largement sur les territoires enclavés avec une offre de mobilité limitée
- Une prise de conscience des enjeux liés au changement climatique et plus particulièrement à l'impact carbone du secteur des transports.
- Bien que n'ayant pas la compétence mobilité, les départements en sont toutefois des acteurs clés via leurs responsabilités liées au réseau de routes départementales, aux collèges, au tourisme, jeunesse et sports et au volet social et santé.



Les compétences du Département

- La gestion et l'entretien des routes
 - Un réseau de 4300 km
 - Entretien et gestion du réseau existant (routes, ouvrages d'art)
 - Projets de mise en sécurité routière (20 à 30 accidents mortels par an)
- Les solidarités humaines
 - Un diagnostic du SPIE en 2022 auprès des bénéficiaires du RSA
 - Pour **47% des sondés la mobilité est le principal frein** à l'insertion professionnelle
- Les solidarités territoriales
 - Aide aux communes avec un nouveau règlement (critère d'écoresponsabilité)
 - Diagnostic de l'accessibilité des services aux publics 2022
 - Schéma des solidarités 2023
- La responsabilité environnementale
 - Une stratégie « Bas carbone » avec un volet mobilité des agents
 - Label territoire à énergie positive pour la croissance verte
 - Réalisation d'aires de covoitage, développement des ENR, lutte contre la précarité énergétique, achat de véhicules électriques et VAE

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

RAPPORT DÉVELOPPEMENT DURABLE



OBJECTIFS
DE DÉVELOPPEMENT
DURABLE

Département de l'Aude
Session du 15 mars 2022





Les compétences du Département

• La gestion des collèges

- Sécurisation des accès aux collèges par le stationnement des vélos
- Accompagnement au développement du programme Savoir Rouler à vélo

• Les politiques touristiques

- La gestion du réseau des 22 sites du Pays Cathare
- Une nouvelle stratégie de développement d'un « tourisme à impact positif »

• Les politiques culturelles et sportives

- Déploiement du programme départemental de plein air avec la pratique du VTT,
- Soutien aux manifestations culturelles et sportives,
- Soutien aux clubs sportifs, classe à horaires aménagées VTT, accompagnement des communes à la mise en place du programme Savoir Rouler à vélo, ...

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

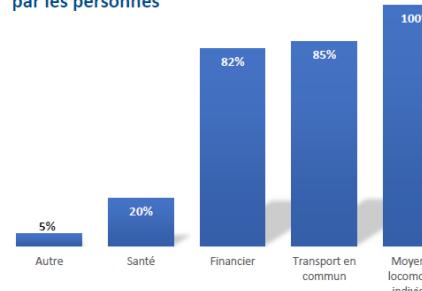
Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



La mobilité, une thématique prioritaire à prendre en compte

Les principaux obstacles à la mobilité identifiés par les personnes



47%

Des répondants ont identifié la mobilité comme principal frein à leur insertion professionnelle

« Ce n'est pas que le financier, manque d'offres de bus sur Carcassonne » « Et pas que sur Carcassonne »

Source : Groupes focus SPIE, entretiens 2022 auprès de 62 professionnels

Source : Questionnaire SPIE 2022 – 752 répondants



Le Service Public de l'Insertion et de l'Emploi Audois – diagnostic 2022



64



Carte du réseau des 22 sites du Pays Cathare.



- **Plan Régional Vélo 2020 avec 5 axes d'intervention**

- Développer l'usage du vélo du quotidien
- Développer l'usage du vélo loisirs et cyclotourisme
- Organiser la complémentarité entre vélo, réseau liO et nouvelles mobilités
- Faciliter l'acquisition de vélos
- Développer une économie autour du vélo et créer des emplois en Région (Cluster Vélo Vallée)

Axes d'intervention sur le vélo en Occitanie :

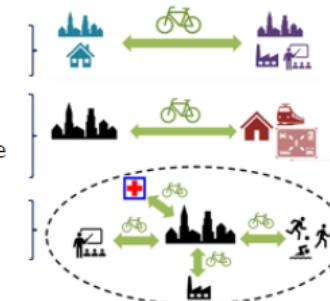


Développer l'usage du vélo du quotidien : soutien à la réalisation **d'itinéraires sécurisés** (site propre, séparés des voitures), **continus**, jalonnés

Liaison cyclable entre 2 communes
répondre à des enjeux domicile-travail/études

Liaison cyclable en interconnexion avec le réseau ferré liO
(itinéraire de rabattement) : répondre à des enjeux de mobilité du quotidien en combinaison vélo + train, faciliter le rabattement de pôles communaux vers la gare

Liaison cyclable intra-communale de proximité
favoriser les courts déplacements du quotidien (travail, école, achats...) reliant les principaux pôles générateurs de mobilité



Financement Région pouvant atteindre jusqu'à 50 % du montant des travaux



Contexte – Autres démarches

- Carcassonne Agglo (Autorité organisatrice de la mobilité)**
 - Plan global de déplacement 2019
 - Schéma directeur cyclable adopté en 2023
 - Projet de PEM à Carcassonne
- Le Grand Narbonne (Autorité organisatrice de la mobilité)**
 - Plan mobilités actives
 - Projets de PEM à Leucate, Narbonne et Port-La-Nouvelle
 - PCAET Grand Narbonne et PNR de la Narbonnaise qui intègre plusieurs actions sur la mobilité
- PETR du Pays Lauragais**
 - Diagnostic prospectif et concerté de la mobilité
 - Acquisition de VAE pour les habitants du territoire, avec mise à disposition dans différentes communes du territoire.



Axes de la stratégie mobilité

AXES STRATEGIQUES DECLINABLES EN SCÉNARIOS



Etat des lieux de la mobilité et axes stratégiques de l'étude mobilités à l'échelle du PETR du Pays Lauragais



- **Le territoire audois et ses dynamiques**
 - Organisation du territoire
 - Géographie et relief
 - Réseau routier et trafics
 - Population
 - Actifs et emplois
 - Equipements et pôles générateurs
 - Accès aux services au public
 - La demande potentielle
 - Les offres de transport
 - L'usage des réseaux de transports et leurs impacts
 - Synthèse des enjeux
 - Cartographie des acteurs de la mobilité



Organisation du territoire

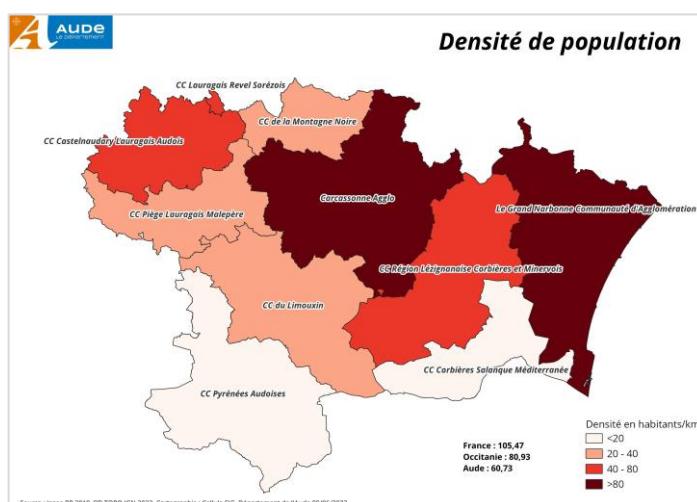
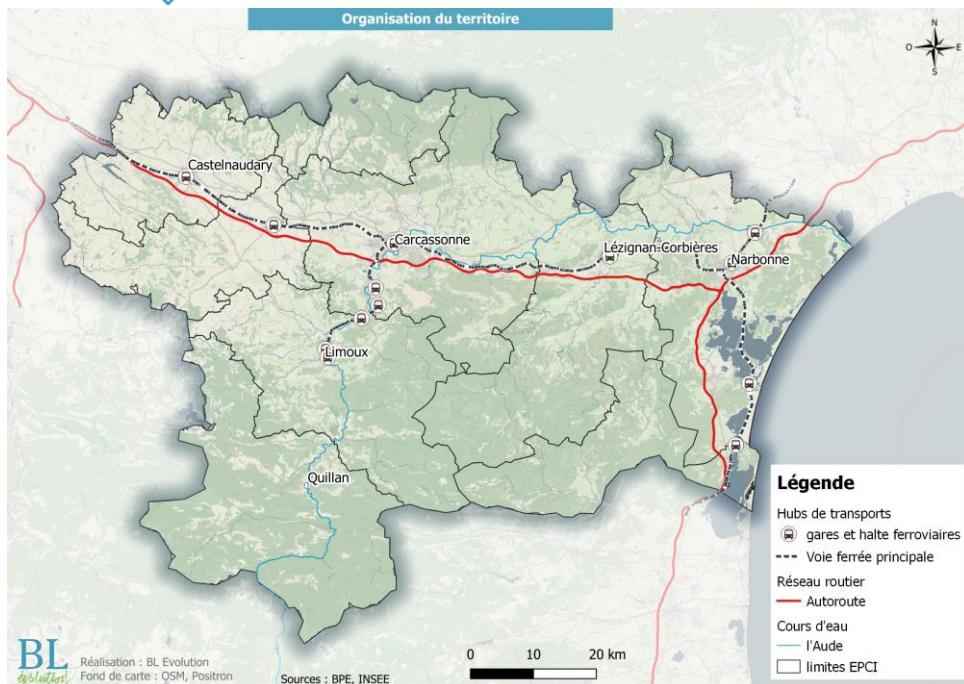
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Le Département de l'Aude regroupe 10 EPCI, parmi lesquels 2 Communautés d'Agglomération (Grand Narbonne et Carcassonne Agglo) et 8 Communautés de Communes. D'une superficie de 6 139 km², le Département compte 374 070 habitants, ce qui correspond à une **densité de population de 60,9 habs/km²**. Cette densité de population est inférieure à la moyenne nationale (105 habs/km²), et connaît des disparités fortes en fonction des localités audoises.

Les deux unités urbaines de Carcassonne (45 996 habitants en 2015) et Narbonne (53 462 habitants) concentrent près d'1 tiers des habitants du territoire. A l'ouest et au sud de Carcassonne, les communes de Castelnau-d'Oléron et Limoux abritent chacune près de 13 000 habitants. La 5^{ème} agglomération du département, Lézignan-Corbières avec 10 900 habitants est au centre d'une petite aire d'influence.

Le département est par ailleurs très ouvert sur l'extérieur de par sa proximité avec les métropoles de Montpellier, Toulouse, Perpignan.

Le réseau ferré est plutôt attractif et dessert une grande partie de la population sur l'axe Toulouse-Narbonne et l'axe Béziers-Narbonne-Perpignan.

L'autoroute A61 qui traverse le département d'Ouest en Est et l'A9 sur la façade littorale sont les principaux axes routiers du département. Ce réseau viaire est complété par **le maillage très dense du réseau routier départemental représentant 11 600 km**.



Géographie et relief

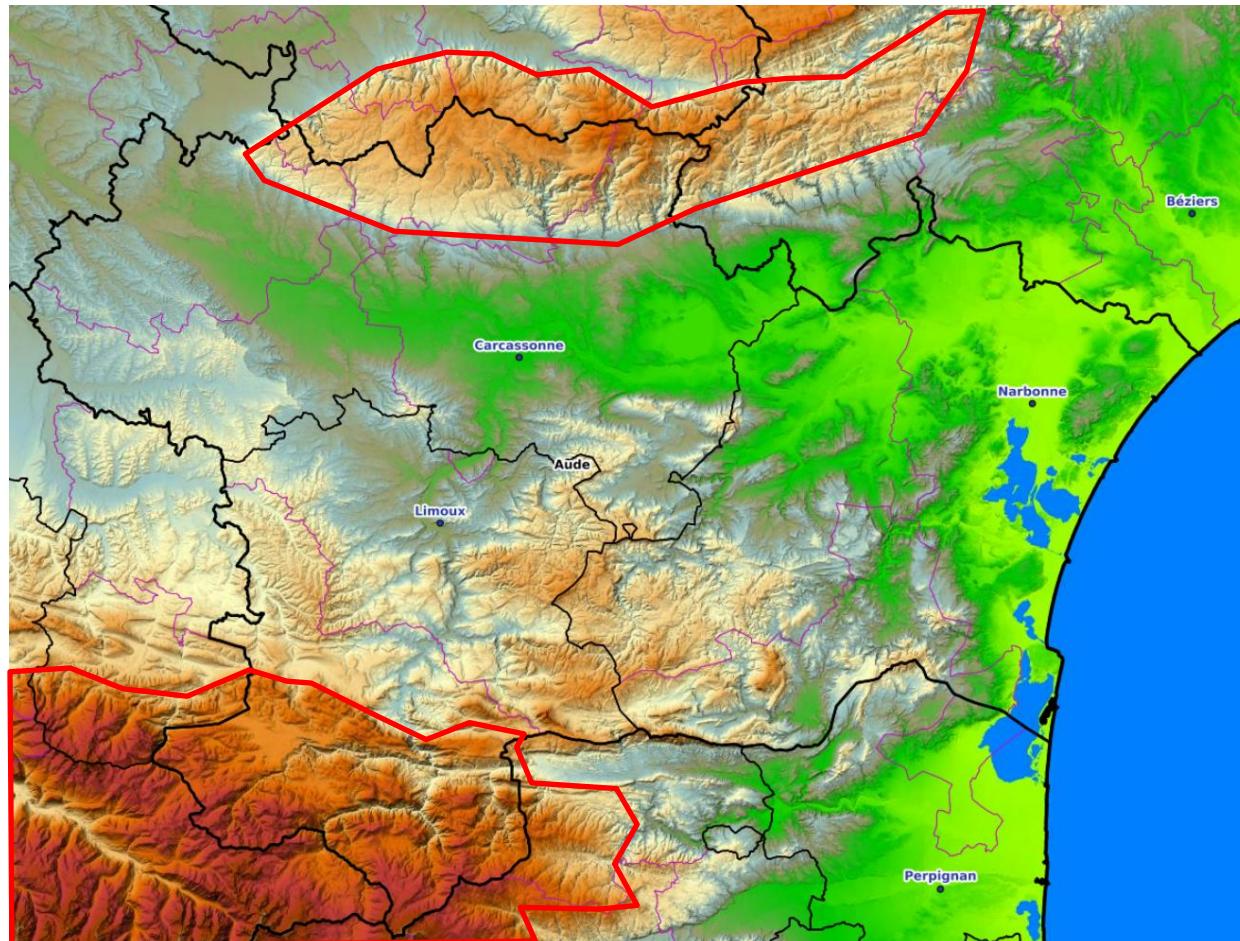
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Les grandes entités géographiques du territoire sont caractérisées par une variété marquée de paysages :

- Un grand secteur de plaine le long de l'Aude et du Canal du midi qui traverse le département d'Ouest en Est et borde les communes de Castelnau-d'Oléron, Carcassonne, Lézignan-Corbières et Narbonne.
- Des secteurs de montagne avec la Montagne Noire au Nord du département, les Corbières qui occupent la partie centrale et culminent à 1230 mètres au Pech de Bugarach et le Pays de Sault au Sud (partie la plus haute en altitude du département) qui fait partie du massif des Pyrénées.
- Une façade littorale de 47 km sur le Pays de la Narbonnaise avec un relief faible à modéré.

Les zones montagneuses rendent les déplacements particulièrement difficiles.

Avec une superficie de 6 133 km², la taille relativement moyenne du département (40ème rang des départements français) s'accompagne de temps de parcours importants sur les zones montagneuses pour se rendre d'un point à un autre, en raison du relief, des caractéristiques du réseau routier et des conditions de circulation.



Réseau routier

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Le réseau routier compte **11 600 km de routes** dont :

- 155 km d'autoroutes
- 4 300 km de routes départementales dont 1 100 km de catégorie 1 et 2 (réseau principal et réseau de désenclavement) et 3 200 km de catégorie 3 (réseau secondaire)
- Et 7 145 km de voies communales

Avec comme **axes primaires** :

- L'A9 (Orange – Narbonne)
- L'A61 (Toulouse – Narbonne) qui forment des dorsales structurantes autour desquelles on retrouve les plus fortes concentrations de populations et d'activités.

Et comme **axes secondaires** :

- D 118 qui relie Carcassonne à Limoux et Quillan au Sud et Mazamet au Nord
- D 6113 qui relie Castelnau-d'Olmes à Narbonne en passant par Lézignan-Corbières
- D 6009 entre Narbonne et Perpignan, la D627 qui dessert Leucate en direction de Barcarès dans les Pyrénées-Orientales
- D 607 entre Narbonne et Mirepoix (se connecte à la D5) et D6009 en direction de Béziers

➤ **Ce maillage routier dense offre une bonne accessibilité au territoire depuis les villes principales proches (Montpellier, Béziers, Toulouse, Perpignan) et relie les pôles principaux et secondaires du département.**



Des trafics inégaux selon les territoires

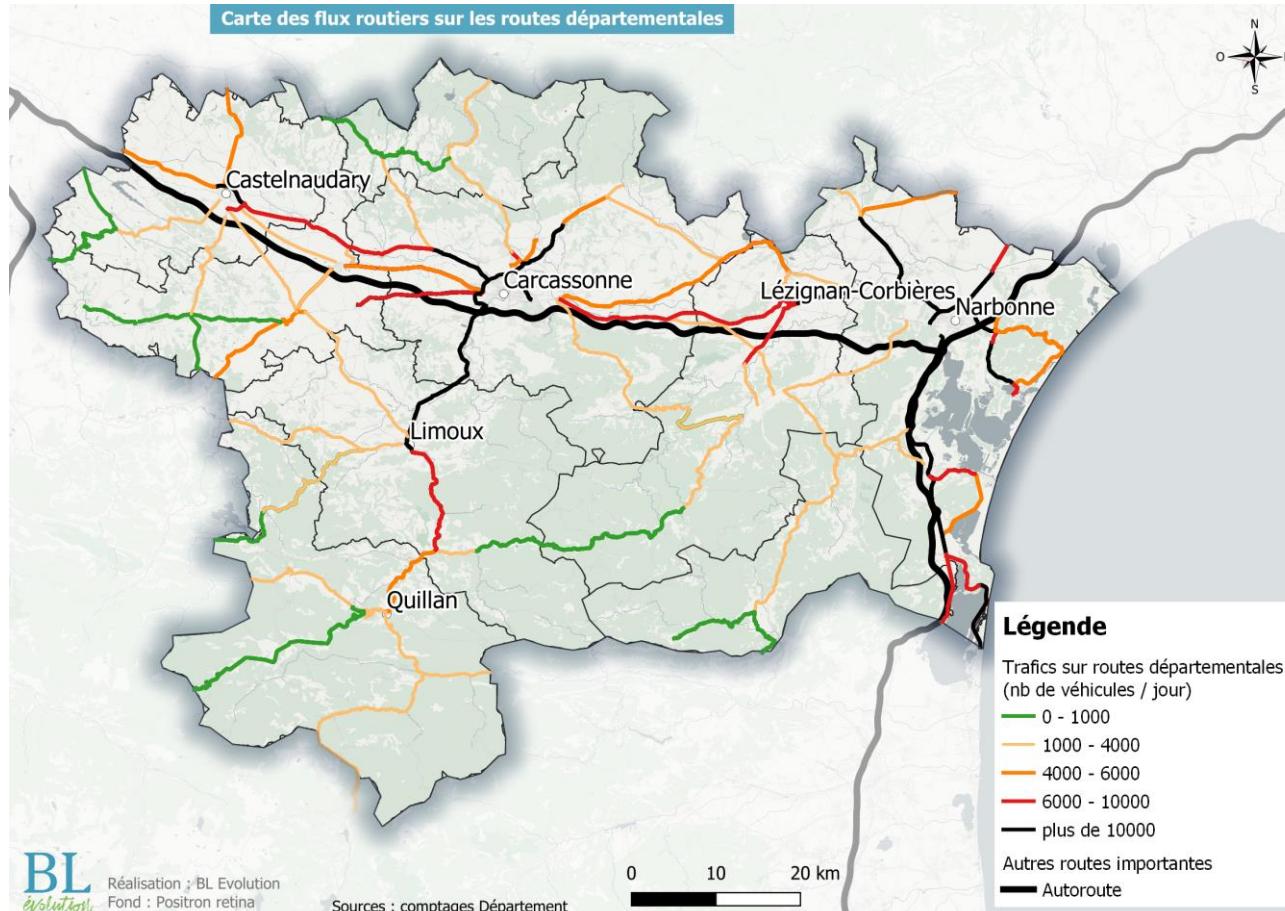
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Les flux routiers les plus élevés se situent aux abords des agglomérations principales et sur les axes routiers majeurs :

- Ouest – Est : reliant Castelnaudary, Carcassonne, Lézignan-Corbières et Narbonne et connectant plus largement Toulouse, Carcassonne et Béziers
- Nord – Sud : reliant Carcassonne, Limoux et Quillan et Narbonne aux départements voisins Hérault et Pyrénées-Orientales.

Les zones de montagne et la partie centrale des Corbières accueillent des routes départementales à faible trafic.

- Les flux routiers nous tracent de facto les grandes « lignes de désirs » de mobilité territoriales.
- Le maillage met en avant un « corridor principal » reliant des pôles d'attractivité autour desquels pourrait s'organiser le développement de modes de déplacement partagés ou collectifs pour les trajets pendulaires réguliers et occasionnels sur de nombreux itinéraires.



Evolution de la population générale

Le Département de l'Aude compte **374 070 habitants** en 2019. Il représente 6,2 % de la population de la région Occitanie.

S'il gagne progressivement en population depuis les années 1960, c'est :

- À un rythme égal à la moyenne nationale mais inférieur à celui de la région ;
- Presque exclusivement sous l'effet des migrations, le solde naturel étant négatif. Le département de l'Aude est un territoire dynamique depuis les années 1980 de par l'attraction du sud de la France et des zones côtières qui attirent de nouveaux arrivants, en provenance des autres départements français voire de l'étranger.

- **Le développement de nouvelles formes de mobilités accessibles et durables pour les jeunes générations peut permettre de conforter cette dynamique démographique.**

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

	Population	Variation moyenne annuelle
1968	278 323	-0,3%
1975	272 366	0,4%
1982	280 686	0,8%
1990	298 712	0,4%
1999	309 770	1,3%
2009	349 237	0,9%
2014	364 877	0,4%



Evolution de la pyramide des âges

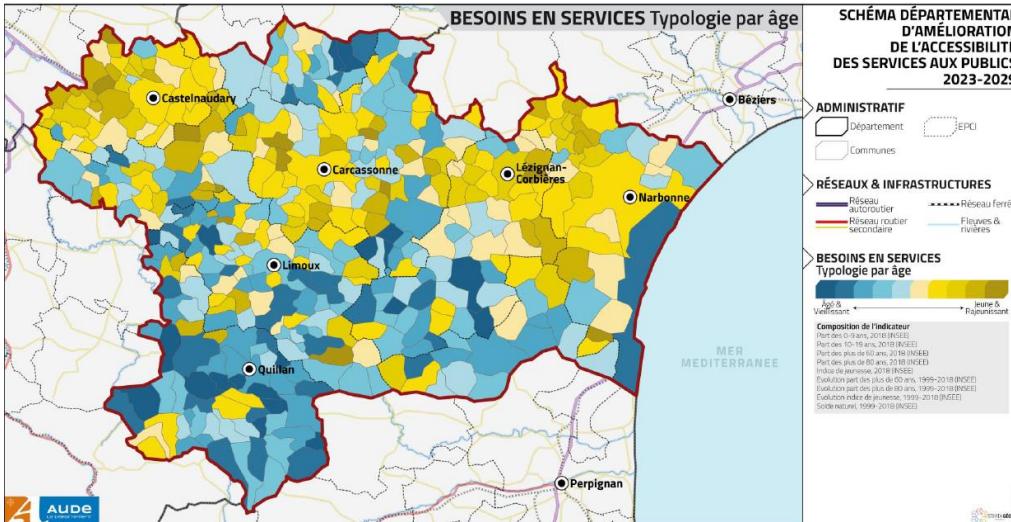
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

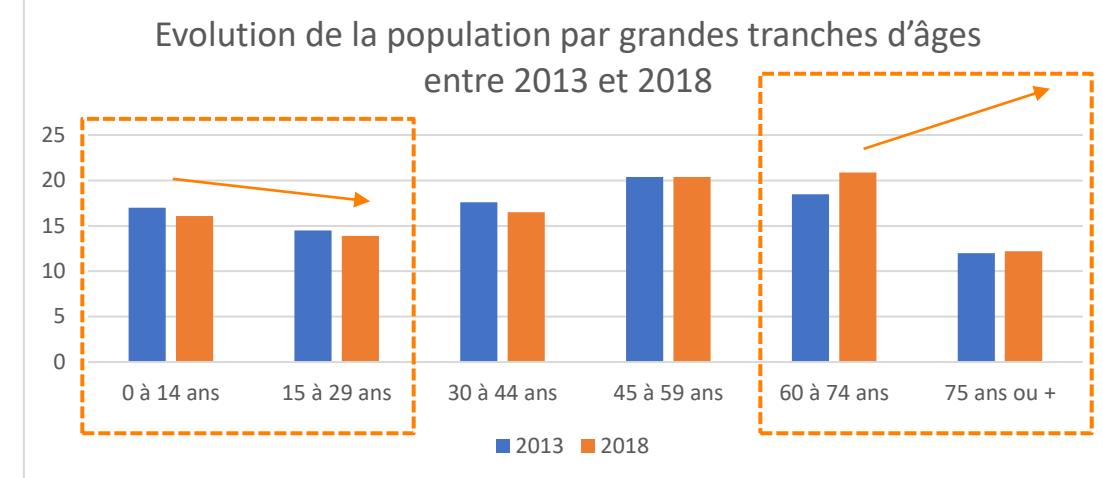
Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Besoins en service par typologie d'âge, SDAASAP



Evolution de la population par tranches d'âges, INSEE

L'évolution de la répartition de la population par tranche d'âge entre 2013 et 2018 est marquée par **un vieillissement de la population et une diminution des tranches d'âges comprises entre 15 et 45 ans** (cf. Figure 2).

La population tend à être nettement plus vieillissante que la moyenne nationale : en 2019, le département compte **33,1% d'habitants de plus de 60 ans** (contre 26% en France métropolitaine), en nette augmentation depuis 2009 (28,4 %).

Ce vieillissement s'observe assez généralement sur le territoire hormis sur l'axe Ouest-Est (Castelnau-d'Oléron, Carcassonne, Lézignan-Corbières, Narbonne) qui d'après l'indice « besoins en services par typologie d'âge » est plutôt à tendance jeune et rajeunissant (cf. Figure 1).

➤ Les solutions proposées dans le cadre du schéma des mobilités devront s'adapter aux besoins de chaque classe d'âge et notamment aux personnes âgées qui d'après l'enquête réalisée, semblent utiliser fortement la voiture individuelle pour leurs déplacements.



Population active, emploi et chômage

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Sur une population active de plus de 156 000, l'Aude compte en 2019 un peu plus de 128 700 actifs ayant un emploi. Parmi eux, on relève :

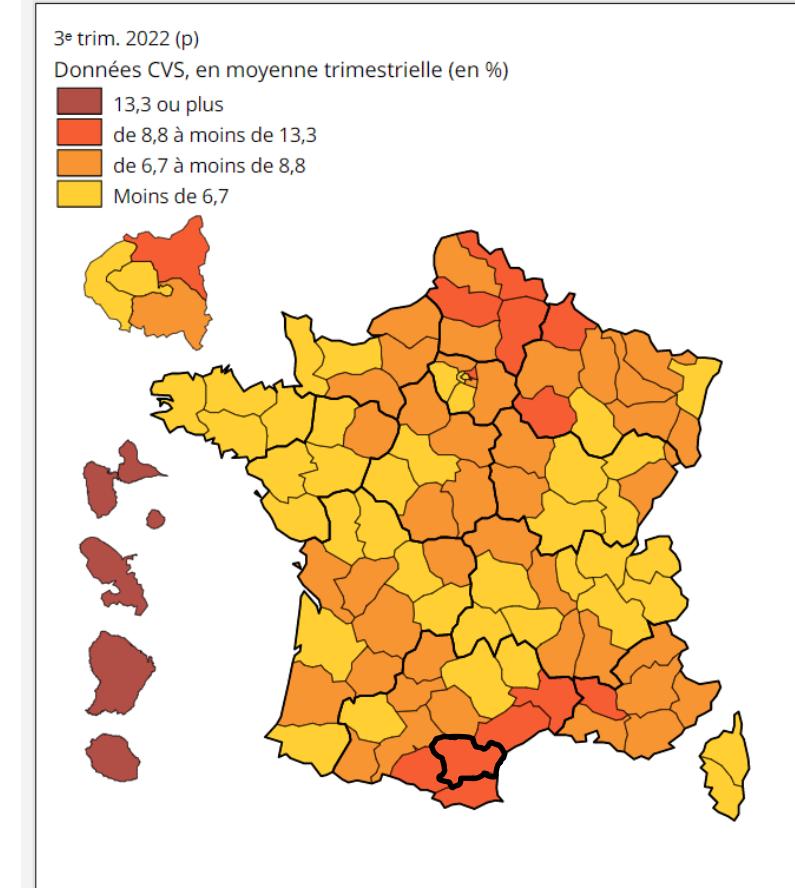
- 80,8 % de salariés ;
- 17,7 % de personnes en temps partiel, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne nationale (17,4 %). Cela concerne plus particulièrement les femmes (41,3 % sont dans ce cas, contre 28,1 % au niveau national) ;
- Une représentation des artisans, commerçants et agriculteurs, supérieure à la moyenne nationale. A contrario, les cadres et professions supérieures sont sous-représentées.

Le taux de chômage est en augmentation et supérieur aux moyennes régionale et nationale, qu'il s'agisse :

- du taux estimé par l'Insee à partir des données Pôle Emploi et de l'enquête emploi en continu : 10 % dans l'Aude fin 2022, contre 8,7 % en région Occitanie
- du taux de chômage des 15-64 ans au sens du recensement qui, avec 17,5 % en 2019, est en hausse par rapport à 2008 (15,1%) mais en légère baisse par rapport à 2013 (18,1 %) et supérieure à la moyenne régionale (14,6 %). Comme ailleurs en France, ce sont les jeunes de 15 à 24 ans qui sont particulièrement touchés.

A noter : d'après le Baromètre des Mobilités Quotidiennes (MBQ) 2022 en Occitanie, **38% des répondants de la région ont dû renoncer à un emploi** du fait d'un problème de mobilité.

- Pour les actifs en recherche d'emploi, le manque d'offres de mobilité mais aussi le coût élevé du budget lié aux déplacements dans un contexte de hausse du prix des carburants représentent des freins pour l'accès à l'emploi.



Taux de chômage en France par département



Population active, emploi et chômage

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

D'après **le diagnostic du Service Public de l'Insertion et de l'Emploi Audois** réalisé en 2022, **plus de 16.000 personnes** sont bénéficiaires du RSA en 2021.

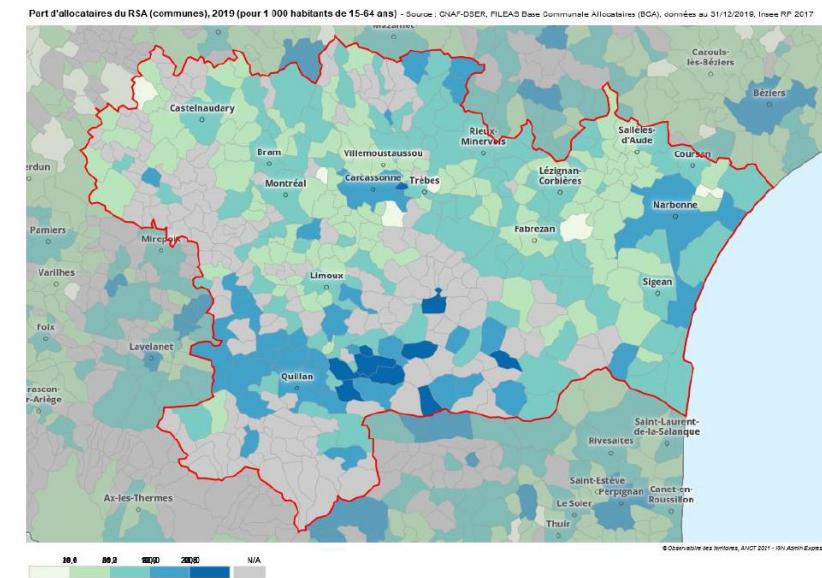
Parmi les bénéficiaires :

- 55 % sont des femmes ;
- 48 % sont des personnes seules ;
- 58% des bénéficiaires sont allocataires RSA depuis plus de 4 ans ;
- 37% sont des familles monoparentales.

Ce sont des publics qui résident majoritairement autour des principaux pôles urbains : Narbonne, Carcassonne, Quillan, mais aussi dans des communes plus rurales sur les territoires des CC Pyrénées Audoises, CC du Limouxin et CC Corbières Salanque Méditerranée.

D'après le diagnostic du SPIE, dans certaines communes, la part d'allocataires pouvant être supérieure à 20% des habitants.

➤ Pour les bénéficiaires du RSA, les difficultés rencontrées sont multiples : une offre de transports faible ou nulle notamment pour les bénéficiaires résidant en périphérie des pôles urbains voire en zone rurale ; un réseau d'acteurs de l'insertion peu important ; des situations de précarité qui fragilisent l'accès à l'emploi, au logement et à la mobilité ...



Part d'allocataires du RSA (communes) en 2019 (pour 1000 habitants de 15 à 64 ans). Plus la commune est de couleur foncée, plus la part d'allocataire est importante.



Répartition et concentration des équipements et services à la population

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

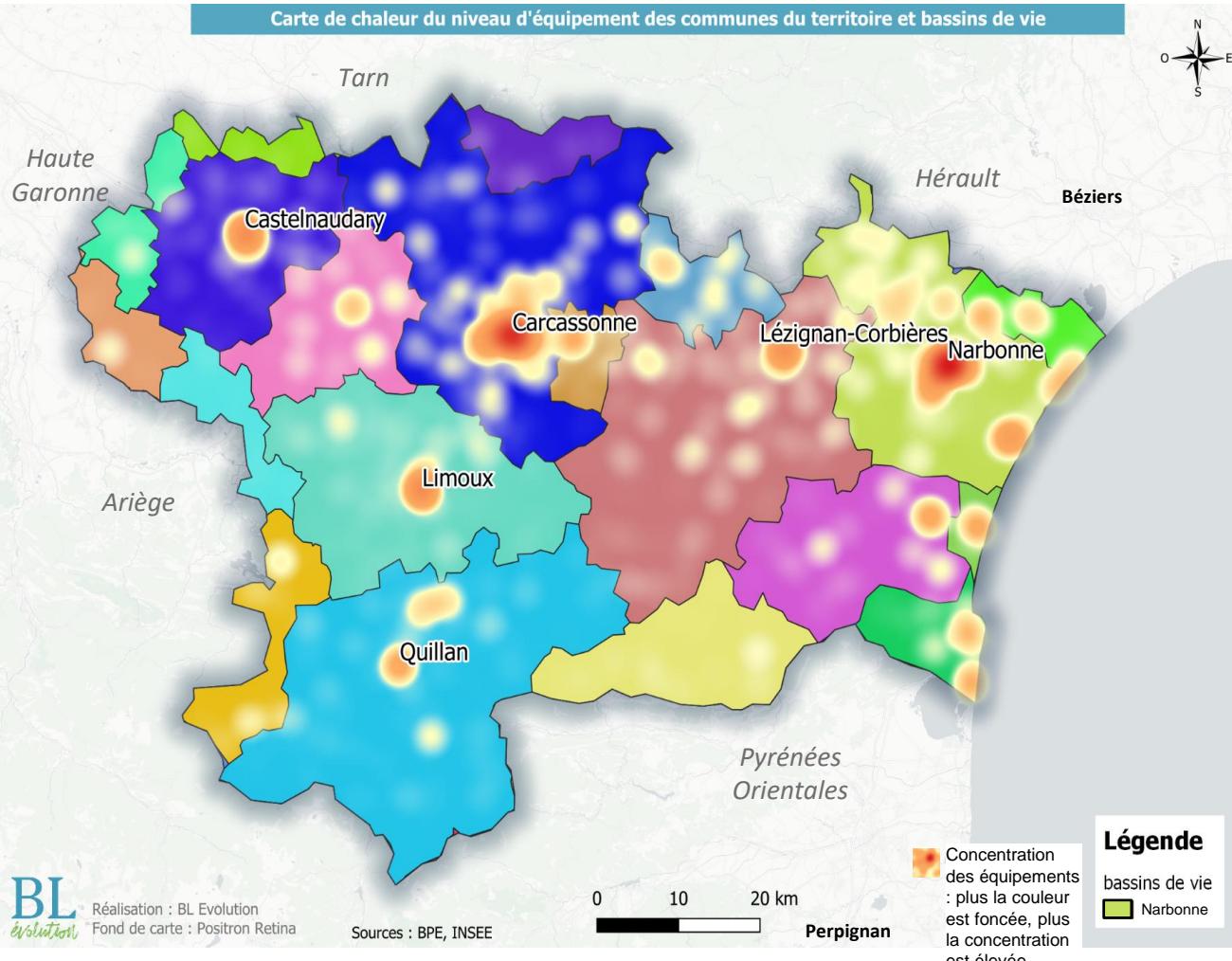
Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Carte de chaleur du niveau d'équipement des communes du territoire et bassins de vie



- **Densité de population de 60,9 habs/km²** inférieure à la moyenne nationale (105 habs/km²)
- Près **d'1 tiers des habitants du territoire** se concentre au niveau des 2 unités urbaines de Carcassonne et Narbonne autour des axes autoroutiers principaux
- Des bassins de vie influencés par les métropoles proches (Béziers, Perpignan, Toulouse, Montpellier)
- **La densité d'équipements fait apparaître les principaux pôles du territoire** qui concentrent les besoins en déplacements.

* : Les bassins de vie constituent les plus petits territoires sur lesquels les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants.



Inégalités d'accès aux services dans le territoire

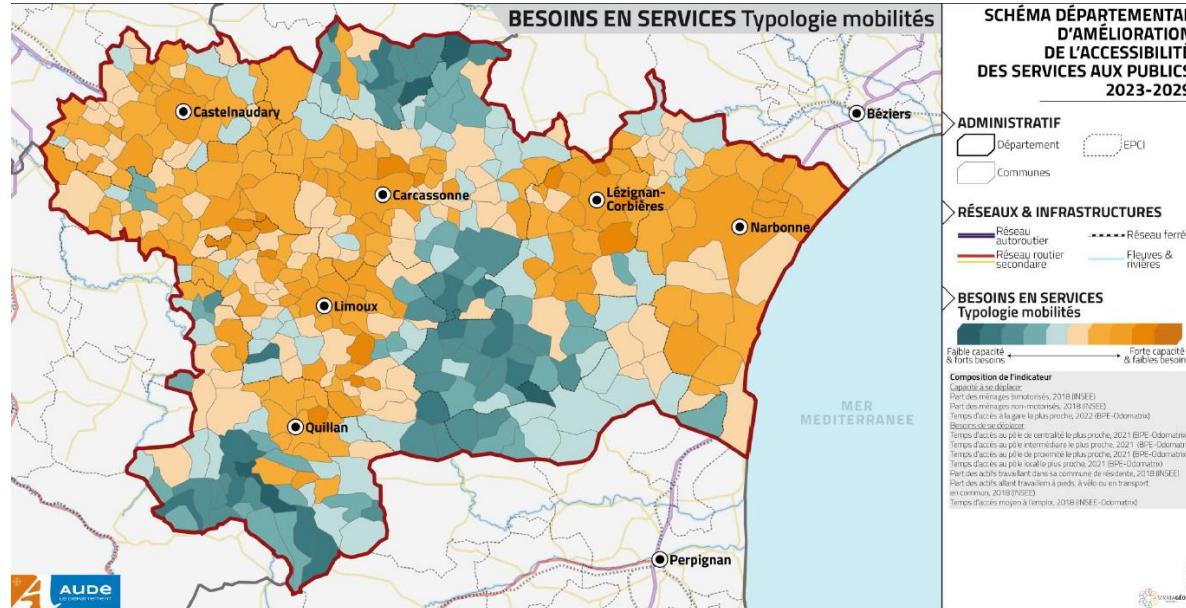
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Le Schéma Départemental d'amélioration de l'accessibilité des services au public (SDAASAP) 2023 - 2029 met en évidence les enjeux d'accessibilité persistants sur le territoire.

L'**indicateur d'accessibilité** qui se base sur plusieurs critères démographiques, sociaux et géographiques, met en évidence plusieurs zones éloignées des services de la vie quotidienne, pour lequel l'accès aux pôles du territoire revêt une importante particulière.

Au Sud, plusieurs communes de la CC Pyrénées Audoise ont un faible accès aux services de base. Le centre du Département concentre également un déficit en services du quotidien, notamment une partie des communes de la CC Région Lézignanaise, et les communes des EPCI Corbières Salanques Méditerranée et la CC Région, Corbières et Minervois. Au Nord de Carcassonne, la CC de la Montagne Noire est également déficiente.

- Face à ce constat, l'action publique locale peut agir sur trois leviers :
 - Renforcer la densité des équipements et services du quotidien dans les zones déficitaires
 - Améliorer l'accessibilité vers les pôles fortement pourvus.
 - Développer la démobilité en lien avec la mobilité des services vers les territoires (services itinérants, permanences, usage du numérique, ...)
- C'est le second volet qui sera principalement abordé dans le cadre de ce Schéma des mobilités.



Populations et territoires en difficulté

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

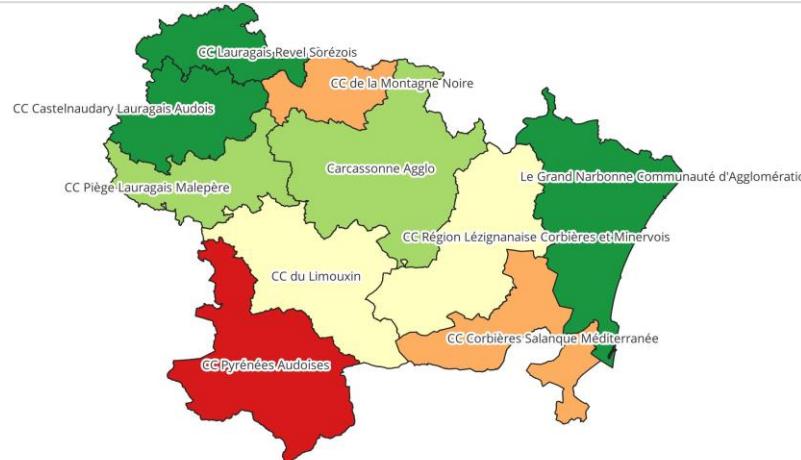
Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



EPCI : des territoires de montagne en difficultés



EPCI	Indice de vieillissement 2018	Part des ménages d'une seule personne 2018	Densité de population 2018	Part des locaux raccordables FTTH (fibre optique) 2021	Médiane du revenu disponible par UC 2018	Part des 25-34 ans titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur 2018	Taux d'évolution annuel de la population due au solde migratoire apparent 2013-2018	Part des déplacements domicile-travail en transports en commun 2018	Aidants (55-64 ans) / Aidés 75 ans et plus -EPCI	Part des ménages dont la famille principale est une famille monoparentale 2018	Part de la population éloignée des équipements de services intermédiaires	TOTAL
CC Piège Lauragais Malepère	0,9	0,9	0,2	0,3	0,7	1,0	0,2	0,5	0,2	0,8	0,8	6,6
CA Carcassonne Agglo	0,9	0,5	0,7	0,9	0,6	0,7	0,4	0,4	0,2	0,0	1,0	6,2
CC Castelnau-d'Aude Lauragais Audois	1,0	0,6	0,3	0,7	0,9	0,8	0,8	1,0	0,1	0,3	0,9	7,3
CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois	0,8	0,8	0,2	0,8	0,4	0,1	0,6	0,2	0,1	0,5	0,8	5,3
CC de la Montagne Noire	0,7	0,7	0,1	0,2	0,3	0,3	0,6	0,2	0,4	1,0	0,1	4,5
CC Pyrénées Audoise	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	0,7	1,4
CC Corbières Salanque Méditerranée (Aude)	0,3	1,0	0,0	0,3	0,4	0,8	0,7	0,0	0,4	0,5	0,0	4,4
CC du Limouxin	0,6	0,5	0,2	0,6	0,5	0,7	0,5	0,1	0,2	0,2	0,9	4,9
CA Le Grand Narbonne	0,7	0,3	1,0	1,0	0,6	0,8	1,0	0,8	0,2	0,1	1,0	7,6
CC Lauragais Revel Sorezais	0,7	0,7	0,3	0,2	1,0	0,8	0,8	0,5	1,0	0,4	1,0	7,4

Source : Insee RP 2018, BD TOPO IGN 2022. Cartographie : Cellule SIG, Département de l'Aude 26/09/2022

Le Schéma SDAASAP **dresse un état des lieux de la morphologie des EPCI selon plusieurs critères** : démographie, composition des ménages, déplacements, aide à la personne, éloignement des équipements ...

Cette analyse multicritère montre **un réel déficit de la CC Pyrénées Audoise sur la quasi-totalité des indicateurs**, par rapport aux autres EPCI, traduisant une fragilité territoriale. Les CC de la Montagne Noire et Corbières-Salanque-Méditerranée cumulent également plusieurs indicateurs négatifs.

➤ **Le croisement de ces indicateurs traduit un enjeu fort de désenclavement pour ces territoires, dont la mobilité pourra être l'un des leviers d'action.**



Conditions d'accessibilité aux établissements scolaires de premier degré

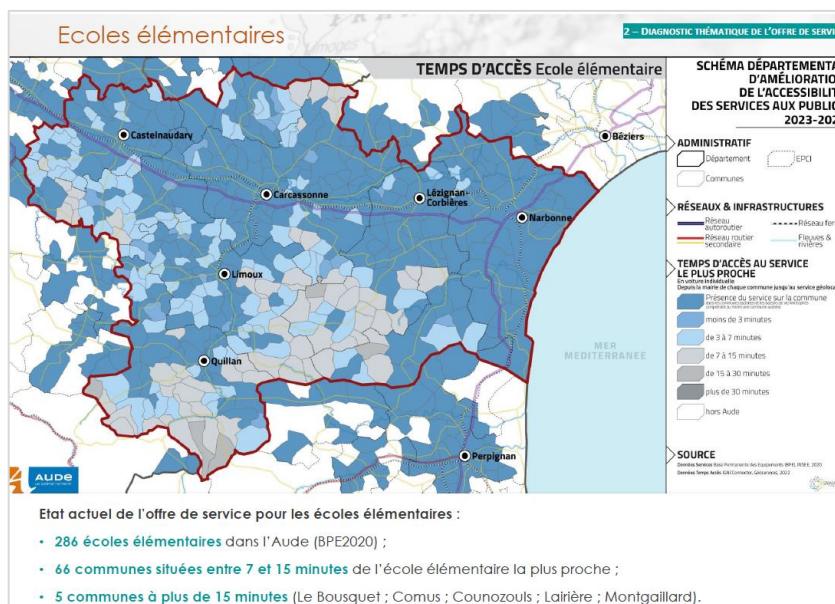
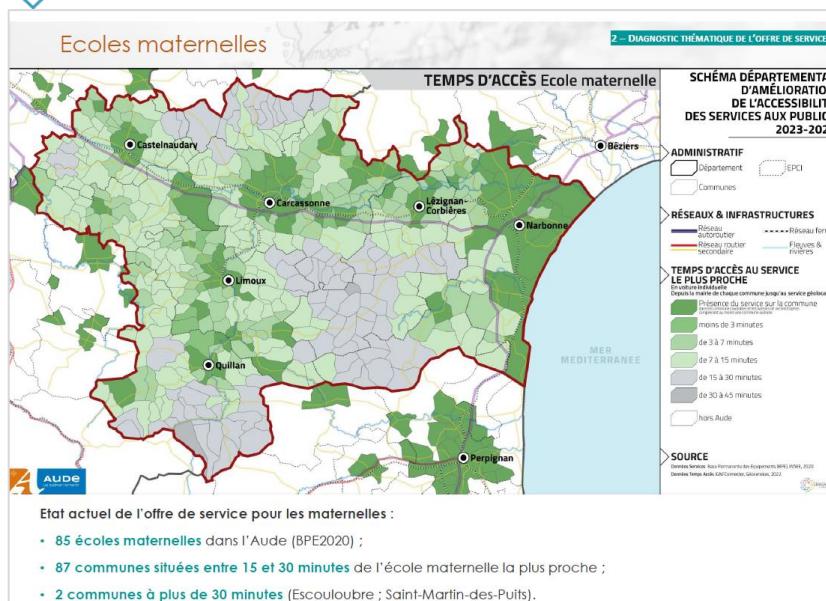
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Le Département de l'Aude compte plus de 31 000 élèves scolarisés en écoles maternelles et élémentaires.

D'après le diagnostic du SDAASAP, seules 2 communes sont situées à plus de 30 minutes d'une école maternelle, et seulement 5 communes sont situées à plus de 15 minutes en voiture d'une école élémentaire.

Les temps d'accès aux établissements (cf. cartes ci-contre) mettent toutefois en évidence des zones mieux desservies autour des pôles principaux du Département et des zones plus en difficulté d'accès (Montagne Noire, Pyrénées Audoises, Corbières)

- La majorité des communes sont équipées en établissements scolaires ou sont situées à moins de 15 minutes d'une école maternelle et à moins de 7 minutes d'une école maternelle en voiture.
- Ces temps d'accès relativement courts - bien que mesurés en temps d'accès en voiture - pourraient pour certains s'effectuer à pied ou à vélo.



Conditions d'accessibilité aux établissements scolaires de second degré

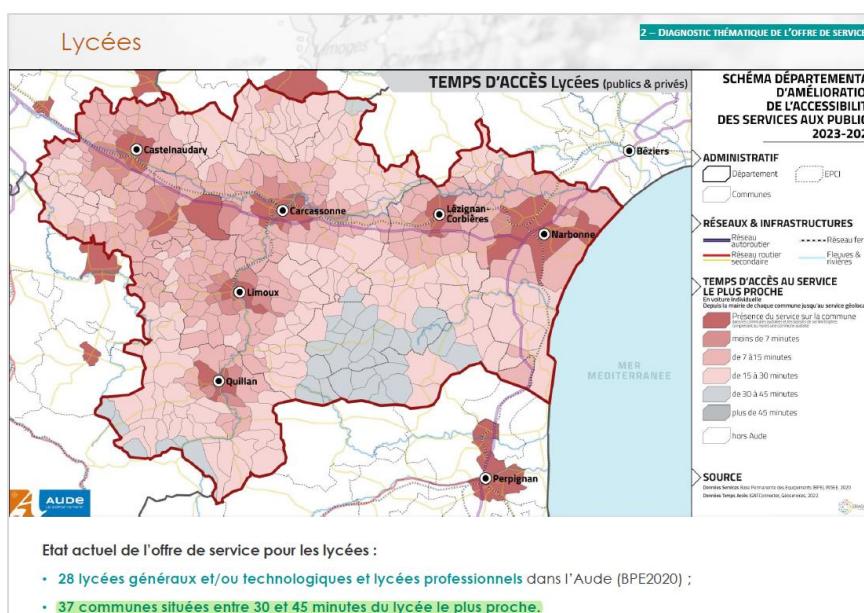
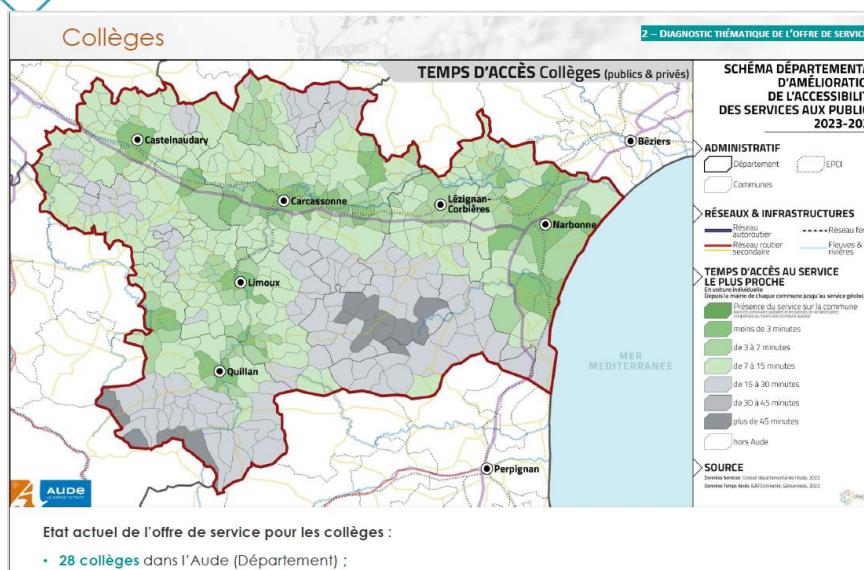
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Le Département de l'Aude compte environ 30 000 collégiens et lycéens scolarisés.

D'après le diagnostic du SDAASAP, 1 tiers des communes (123 communes) sont situées entre 15 et 30 minutes en voiture du collège le plus proche et 16 communes des Corbières et Pyrénées Audoises sont situées à plus de 30 minutes.

L'accès aux collèges du Département est inégal entre le « corridor » Ouest-Est ; la diagonale Carcassonne – Limoux – Quillan ; la façade littorale qui sont des zones bien desservies, et les Corbières, Montagne Noire et Pyrénées Audoises où les temps d'accès au collège sont supérieurs à 15 minutes en voiture.

- Ces indicateurs confirment l'enclavement de certains territoires, confrontés à une plus faible densité d'implantation des collèges et des lycées, mais ne disent rien d'une dépendance plus générale à la voiture.
- Nous objectiverons ci-après le potentiel de trajet domicile - étude qui pourraient être réalisés à vélo ou à pied vers les collèges et les lycées du territoire.



Synthèse

- Une géographie contrastée qui rend les déplacements difficiles sur une partie du territoire, tandis que l'axe est-ouest est plutôt bien desservi via les axes routiers, la voie ferrée, le Canal du midi, et une offre de transports collectifs.
- Un territoire peu dense et inégalement peuplé avec **les deux unités urbaines de Carcassonne et Narbonne qui concentrent près d'1 tiers des habitants du territoire.**
- Une population modérée qui croît avec de nouveaux arrivants.
- Un vieillissement de la population déjà à l'œuvre avec **1 tiers de la population âgée de plus de 60 ans.**
- Des actifs en difficulté économique et un taux de chômage élevé de l'ordre de 10% dans l'Aude contre 8% en Occitanie.
- Des équipements inégalement répartis et en corrélation des besoins en services inégalement répartis sur le territoire.
- Les territoires de montagne face à de multiples difficultés : population, ménages, déplacements, santé, éloignement des services.
- Des temps d'accès plutôt satisfaisants aux écoles maternelles et élémentaires mais plus longs pour les collèges et lycées.



Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

S²LO

- Le territoire audois et ses dynamiques
- **La demande potentielle**
 - Taux de motorisation
 - Déplacements domicile-travail
 - Demande potentielle et report modal vers le vélo et le covoiturage
- Les offres de transport
- L'usage des réseaux de transports et leurs impacts
- Synthèse des enjeux
- Cartographie des acteurs de la mobilité



Pourquoi parler de demande potentielle ?

Les mobilités sont la résultante d'un ensemble de paramètres d'organisation économique et de vie sociale qui conduisent les personnes à se déplacer.

En interrogeant le développement des mobilités, ce sont les modalités d'organisation humaine et sociale de la vie quotidienne qu'il faut aussi interroger :

- Nature et construction des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **selon les classes d'âge et l'activité**, mais aussi les représentations sociales liées à la mobilité ;
- Nature et expression des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **en fonction des niveaux de contraintes sociales, des habitudes de modes de vie et de la répartition des équipements** ;
- Les besoins (et la demande potentielle) de mobilités selon la capacité des personnes à mobiliser des vecteurs/moyens/stratégies de déplacement (**niveau de maîtrise**) ;
- **Les motifs de déplacements et les modes** que les différentes populations, les individus vont privilégier selon leur système de préférence socialeS ou personnelle (confort, rapidité, coût, prestige social...) ;

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

La demande potentielle se mesure en considérant trois dimensions :

- 1/ Des **équipements s'adressant à leurs publics**, dont le rayonnement et l'aire de chalandise sont à l'échelle d'un centre-bourg ou de deux bourgs voisins, permettant potentiellement de s'y rendre à vélo.
- 2/ Des **modes de transport en concurrence et en complémentarité** qui offrent des **niveaux de confort et d'efficacité variables** que comparent les usagers qui ont le choix ; ceux qui n'ont pas le choix s'y rendent par le moyen dont ils disposent, ou renoncent à s'y rendre s'il ne s'agit pas d'une nécessité absolue.
- 3/ Des **représentations sociales et des freins psychologiques** qui s'expriment à travers les choix de tel ou tel mode de déplacement. Ces représentations sont susceptibles d'évoluer dans le temps en fonction des conditions qui leurs sont faites, mais les habitudes sont fortes pour chacun ou chaque groupe social.

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

1. Taux de motorisation

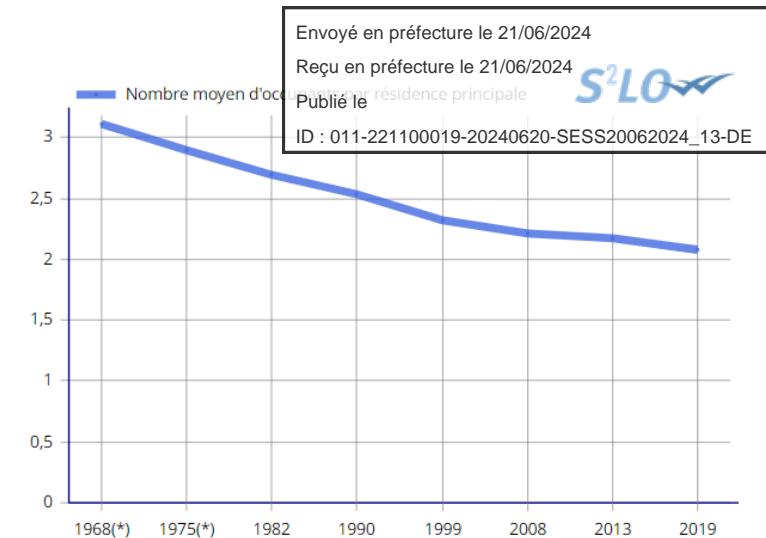


Taux de motorisation

- L'évolution de la taille des ménages audois est similaire à ce que l'on observe en France métropolitaine : en diminution constante depuis les années 60, avec **2,1 personnes par ménage en 2019**.
- Le taux de motorisation des ménages est supérieur à la moyenne nationale : **86,3% des ménages audois disposent d'1 ou plusieurs voitures** contre 84% en France, en 2019.
- Ce taux varie fortement selon la typologie de territoire.** Sur les territoires des CC de la Montagne Noire et Lauragais Piège Malepère, territoires très peu denses, il est nettement plus élevé que sur le territoire du Grand Narbonne ou de Carcassonne Agglo où les habitants ont davantage d'alternatives de transports à la voiture individuelle.
- Cette motorisation est en légère hausse depuis 2013** et la proportion des ménages multi motorisée reste relativement faible du fait d'un nombre important de ménages seuls.

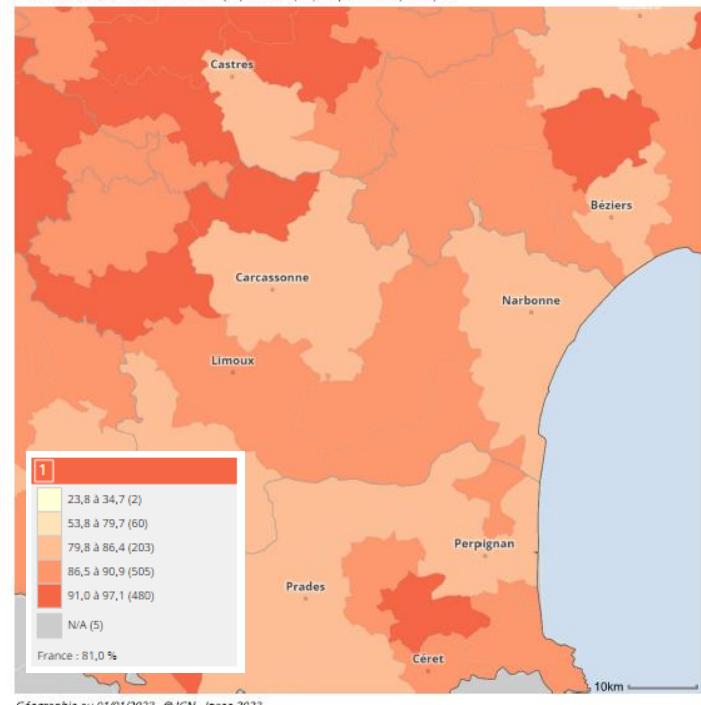
	2013	2019
1 voiture	49,5%	50,1%
2 voitures ou plus	36,2%	36,2%
Au moins 1 voiture	85,7 %	86,3%

*Evolution du taux d'équipement automobile des ménages audois,
INSEE RP 2018*



Evolution de la taille des ménages, INSEE RP 2018

[1] Part des ménages ayant au moins 1 voiture (%), 2019
Source : Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale



Taux d'équipement automobile des ménages audois par EPCI, INSEE RP 2018

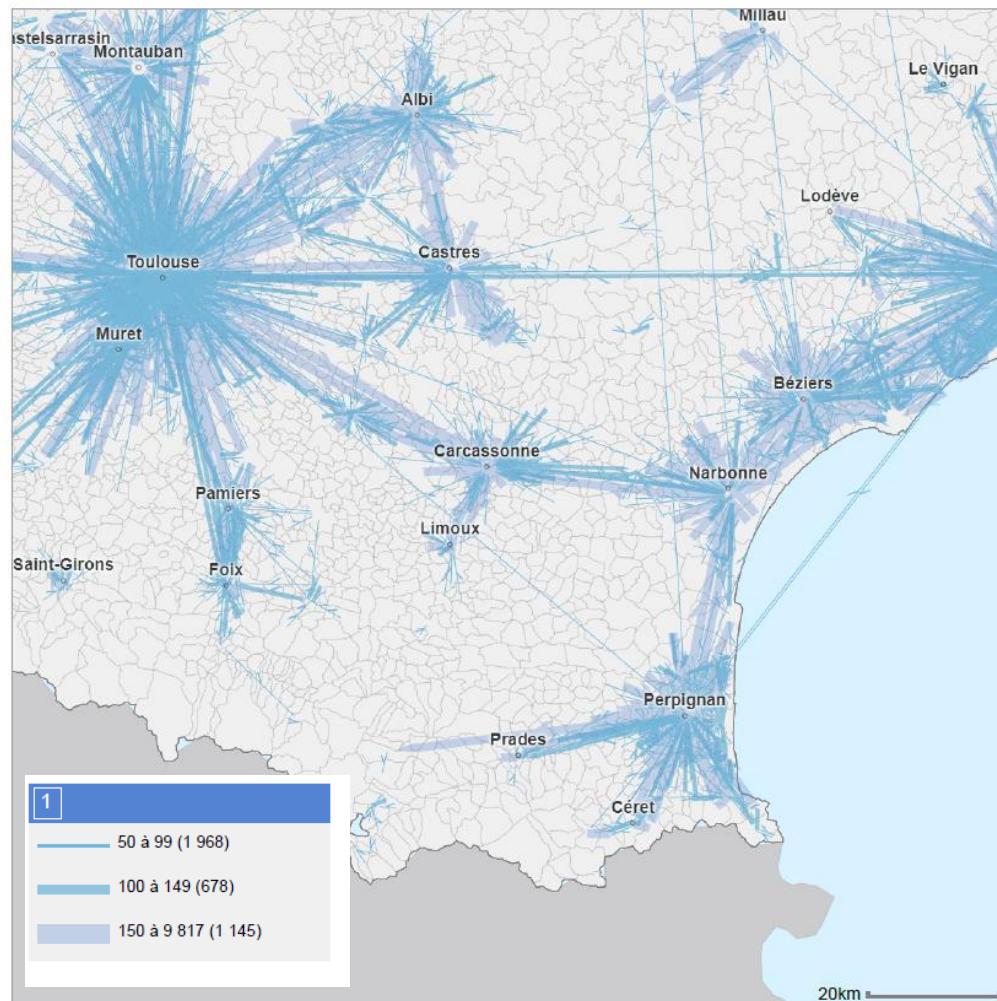
2. Déplacements domicile-travail



Principaux flux domicile-travail

1 Nombre de navettes domicile-travail (flux) (navetteurs) 2018 - Occitanie

Source : Insee, RP 2018



© Observatoire des territoires, ANCT 2023 - [IGN Admin Express](#)

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Données d'entrée Aude (2018) :

Habitants : 370. 070

Nombre d'actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi : 131.000

Nombre d'emplois dans le département : 126.000

Nombre d'étudiants/scolaires : 72.500

En 2019, **45,1% des actifs audois de 15 ans ou plus ayant un emploi travaillent dans leur commune de résidence** (supérieur à la moyenne nationale : 33,5%)

La carte ci-contre **des principaux flux domicile-travail** à l'échelle du territoire (à partir de 50 navettes par jour) fait apparaître :

- **Des déplacements orientés majoritairement vers quelques pôles d'emploi** au cœur du territoire le long du corridor Toulouse, Carcassonne, Narbonne et à l'est le long de la façade littorale entre Béziers, Narbonne et Perpignan.
- **L'étendue des aires d'attraction des principaux pôles d'emploi du territoire** comme Narbonne, Carcassonne et même Limoux et Castelnau-d'Estretefonds ;
- **L'absence de flux importants en provenance des territoires de montagne** (Montagne Noire, Pyrénées Audoises et des Corbières).

Source : Insee, RP 2018



Parts modales actuelles pour les trajets domicile - travail



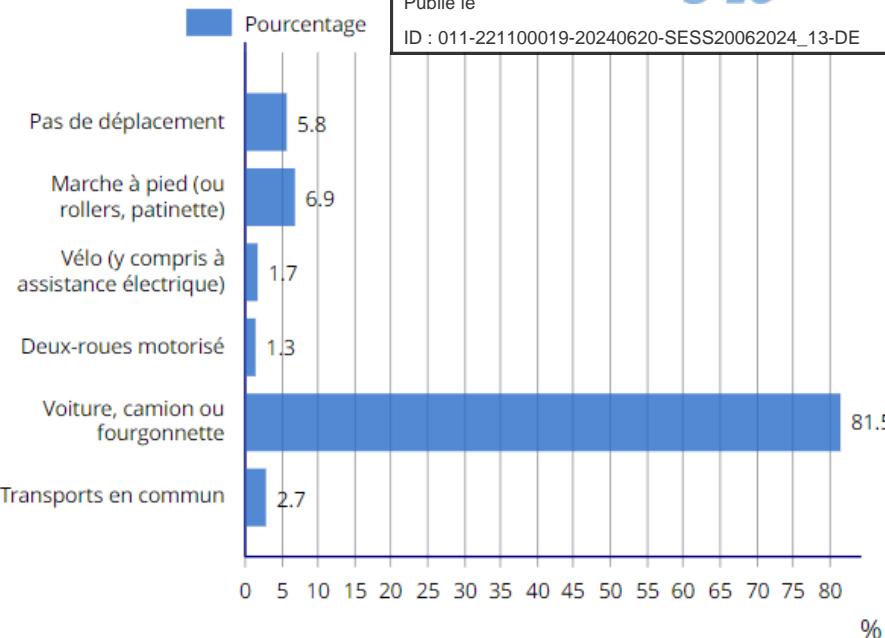
L'utilisation de la voiture individuelle à l'échelle du département pour les déplacements domicile-travail reste majoritaire

- La voiture est majoritairement utilisée pour se rendre au travail actuellement dans l'Aude (plus de 81,5% des déplacements domicile – travail). **La part modale des transports en commun n'est qu'à 2,7% et celle du vélo n'est qu'à 1,7%.**
- Les parts des déplacements domicile-travail en transports en commun varient sensiblement selon les zones du territoire : elles sont plus élevées, là où l'offre est la plus développée. Elles restent toutefois assez faibles par rapport aux moyennes régionales et nationales.
- Pourtant, au regard des navetteurs internes au département :
 - 45% d'entre eux vivent et travaillent dans la même commune.**
 - 76% des actifs ayant un emploi vivent et travaillent au sein du même EPCI.**



- **Les navetteurs qui vivent et travaillent dans la même commune sont plus à même d'utiliser le vélo dans leurs déplacements domicile – travail, car ils effectuent a priori des distances relativement courtes.**
- Pour les autres navetteurs, le développement d'offres de transports collectives et partagées peut être une piste de report modal d'autant plus si celles-ci sont connectées à des aménagements cyclables (intermodalité TC + vélo).

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail



Parts (alter) modales	TC	Vélo	Marche
Narbonne	5,6 %	3,4 %	10,8 %
Carcassonne	4,2 %	2,5 %	11,3 %
Lézignan-Corbière	2 %	3,5 %	6,5 %
Castelnau-d'Oléron	4,2 %	2,4 %	9,1 %
Limoux	1 %	1,4 %	12,6 %
Quillan	1,9 %	2,8 %	17,1 %
Région Occitanie	6,8 %	2,9 %	5,7 %
France	15,1 %	2,6 %	6,1 %



Potentiel de report vers les modes alternatifs

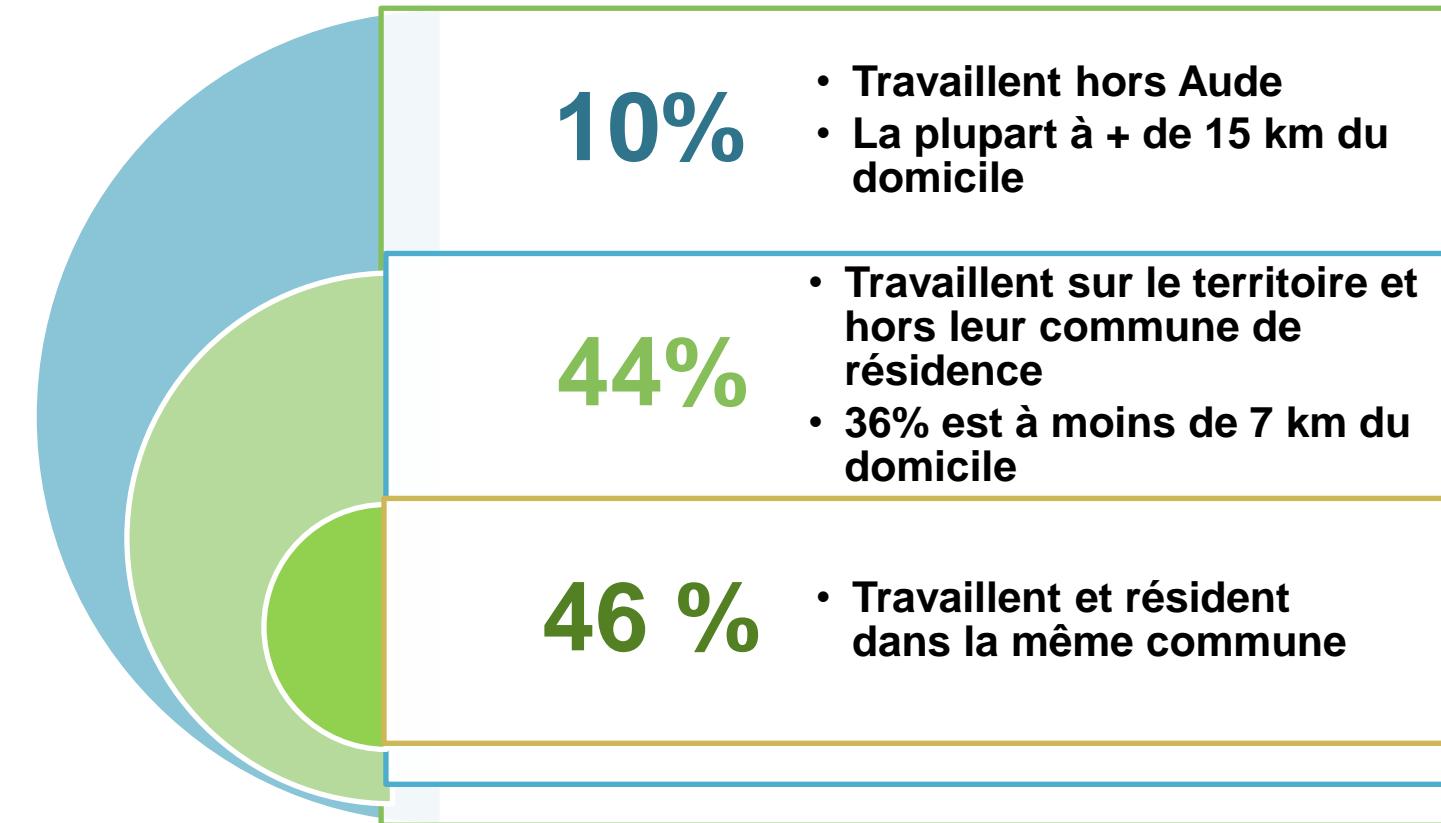
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



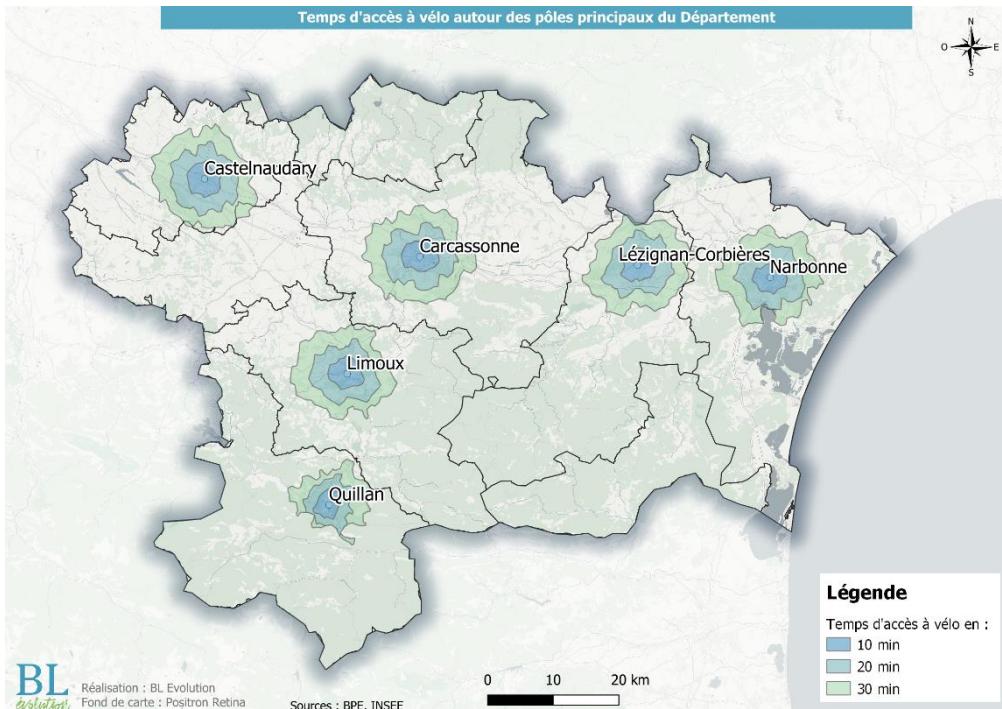
- Report vers les modes partagés + intermodalité
- Report vers les modes partagés et actifs + intermodalité
- Report vers les modes actifs

3. Demande potentielle et report modal vers le vélo, le covoitance et le train



Des services potentiellement accessibles en vélo

Rappel : le département S2LO
compte 374 000 habitants
Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le 21/06/2024
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Accessibilité à vélo des principaux pôles du département

	< 10 min	% pop CD 11	< 20 min	% pop CD 11	< 30 min	% pop CD 11
Narbonne	31 377	8%	45 809	12%	63 625	17%
Carcassonne	28 890	8%	54 013	14%	74 705	20%
Castelnau-d'Oléron	10 918	3%	15 409	4%	20 883	6%
Lézignan-Corbières	10 597	3%	14 651	4%	21 934	6%
Limoux	10 304	3%	14 469	4%	17 765	5%
Quillan	3 294	1%	4 410	1%	6 794	2%
Total	95 380	26%	148 761	40%	205 706	55%

Note méthodologique (valable pour toutes les cartes isochrones)

Hypothèses :

- 10 min à vélo = 2 km
- 20 min à vélo = 5 km
- 30 min à vélo = 7 km

Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »). La mesure se fait à partir du centre du pôle (ce qui explique qu'à Carcassonne une partie des carcassonnais se trouve à moins de 10 minutes)

➤ Des temps d'accès à vélo pertinents pour une partie de la population :

- 40% des Audois sont à moins de 20 minutes à vélo d'un pôle principal du département, soit plus de 148 000 habitants.
- 26% sont à moins de 10 minutes à vélo.

➤ Avec l'usage d'un vélo à assistance électrique, la proportion des habitants pouvant accéder à un pôle principal est encore plus importante



L'accessibilité à vélo des principales zones d'emploi et d'activité

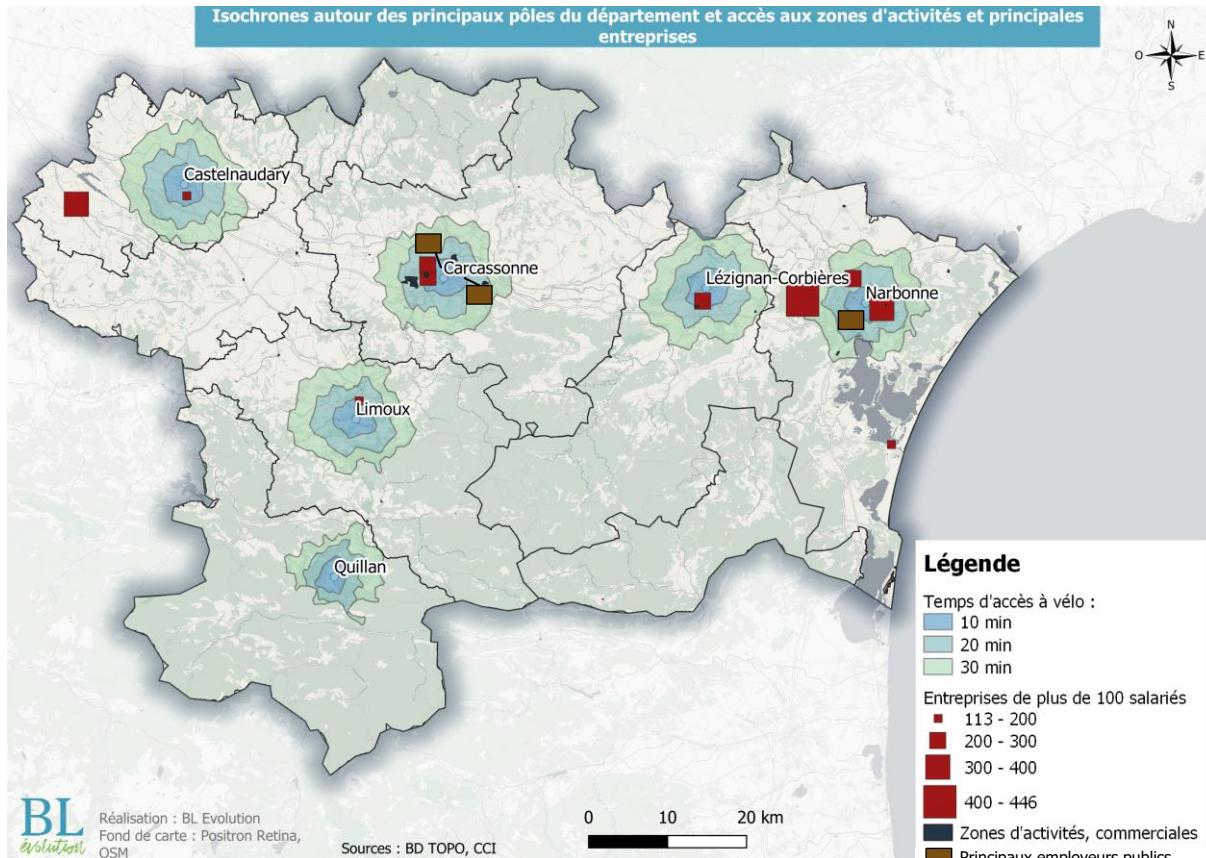
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Sur le territoire :

- Les établissements employant entre 200 et 500 salariés sont situés à Castelnaudary, Limoux et Salles-sur-l'Hers ;
- Les établissements employant plus de 500 salariés sont situés à Carcassonne (4600 postes salariés) et à Narbonne (2500 postes salariés) et proviennent du secteur des administrations publiques qui représentent donc les pourvoyeurs d'emplois les plus importants. (source Clap Insee au 31/12/2015).
- Le Département de l'Aude est le principal employeur du territoire avec 2500 agents en poste.

Sur la carte, sont représentées les 10 principales entreprises du territoire en nombre de salariés enregistrées à la CCI :

- Elles sont pour certaines implantées à proximité des centres urbains donc potentiellement desservies par des réseaux de transports urbain (Citibus à Narbonne, RTCA à Carcassonne) et dans un rayon permettant une accessibilité à vélo.
- D'autres sont plus éloignées - comme l'entreprise CAZAL à Salles-sur-l'Hers ou l'Hôpital privé du Grand Narbonne - posant des problématiques d'accessibilité en transports collectifs ou modes actifs.



L'accessibilité à vélo pour les trajets domicile – étude

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

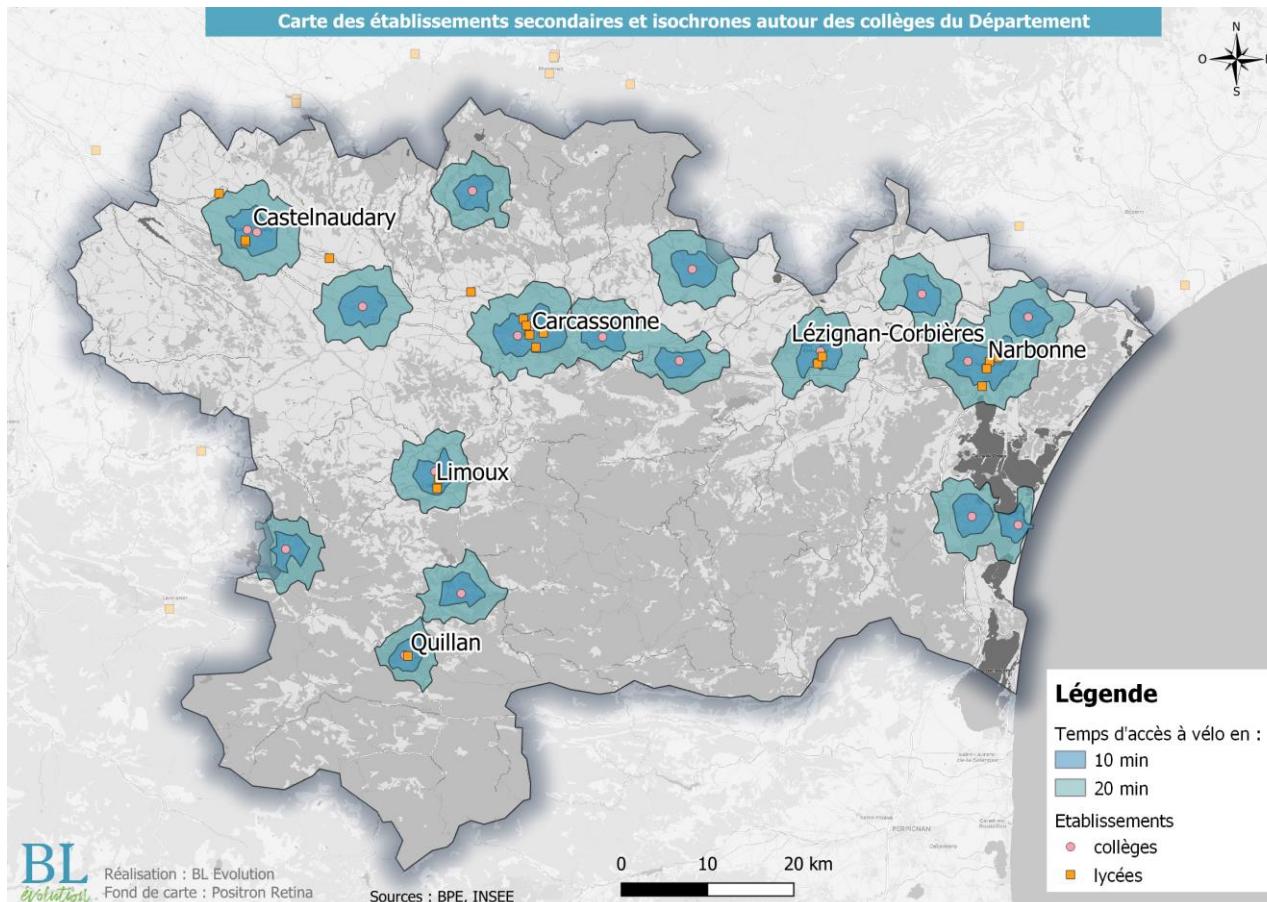
Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

i

Un fort potentiel de report modal vers le vélo également pour les scolaires



- Les emplacements des collèges sont relativement dispersés sur le département. **42% des collégiens habitent à moins de 10 min à vélo de leurs collèges, ce qui représente environ 7000 élèves. A 20 min à vélo, ils sont 58%.**
 - Les lycées sont en revanche concentrés au niveau des pôles principaux du département (Castelnau-d'Oléron, Carcassonne, Lézignan-Corbières, Limoux, Quillan, Narbonne), ce qui limite le nombre de lycéens situés à moins de 20 minutes à vélo de leur établissement.
- La disposition des collèges est plutôt un atout pour favoriser la pratique du vélo auprès des collégiens, à condition de sécuriser les accès aux établissements et d'offrir des parkings sécurisés et nombreux pour les vélos dans les établissements.
- La localisation des lycées concentrés au niveau des pôles principaux rend la pratique du vélo possible pour de nombreux étudiants habitant proche de ces pôles.

Données :

- chiffrage collèges Département Aude
- Entretien avec Service Sport et Jeunesse
- Données de population : Open Route Services, Filosofi



Demande potentielle et report modal vers le vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Les flux intra-communaux

Ils sont **60 000** à travailler et vivre dans la même commune (**46% des actifs** de tout le département) et **40 000** à étudier et vivre dans la même commune (**56% des étudiants** de tout le département).

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail	Flux Domicile Etude	Somme Flux Domicile – Travail et Domicile - Etude
Narbonne	Narbonne	13 916	9 757	23 673
Carcassonne	Carcassonne	13 057	8 341	21 398
Castelnau-d'Orbieu	Castelnau-d'Orbieu	2 923	1 912	4 835
Lézignan-Corbières	Lézignan-Corbières	1 977	1 836	3 813
Limoux	Limoux	2 203	1 526	3 729
Port-la-Nouvelle	Port-la-Nouvelle	982	611	1 593
Sigean	Sigean	813	689	1 502
Coursan	Coursan	634	715	1 349
Trèbes	Trèbes	480	684	1 164
Gruissan	Gruissan	796	270	1 066
Leucate	Leucate	750	296	1 046
Quillan	Quillan	714	315	1 029
Bram	Bram	421	382	803
Cuxac-d'Aude	Cuxac-d'Aude	425	252	677
Fleury	Fleury	366	299	665
Villemoustaussou	Villemoustaussou	241	400	641
Sallèles-d'Aude	Sallèles-d'Aude	280	290	570

Principaux flux domicile – travail et domicile – étude intra-communaux

- Le potentiel de report modal vélo sur des déplacements internes aux communes est élevé.
- Toutefois, la compétence voirie du Département se limite aux routes départementales hors agglomération.
- Pour ces déplacements intra-communaux, ce seront principalement les communes et EPCI maîtres d'ouvrages qui auront un levier d'action.
- Le Département aura tout de même la possibilité d'accompagner financièrement la réalisation d'aménagement sur voirie communale ou intercommunale via le règlement actuel d'aides du schéma vélo départemental
- Il existe des réflexions et études à l'échelle communale (Coursan, Port-la-Nouvelle, ...).



Demande potentielle et report modal vers le vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
 Reçu en préfecture le 21/06/2024
 Publié le
 ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Les flux non intra-communaux

Ils sont **21 000** à se déplacer vers une commune située à moins de 7 km - distance à partir de laquelle le déplacement à vélo est tout à fait adapté -, pour aller travailler (**16% des actifs** de tout le département) et **12 000** pour aller étudier (**17% des étudiants** de tout le département).

Les 33 000 navetteurs (Domicile-Travail et Domicile-Etude) représentent 16% des flux totaux et se répartissent entre : 30.500 au sein d'un même EPCI et 2.500 entre EPCI voisins : 1500 à l'intérieur du département et 1000 entre départements voisins.

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude pour des distances < 7 km	Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude < 7 km
Villemoustaussou	Carcassonne	1686	Alzonne	Bram	115
Coursan	Narbonne	1171*	Espéraza	Couiza	115
Trèbes	Carcassonne	1160	Raissac-sur-Lampy	Bram	70
Palaja	Carcassonne	1026	Val-du-Faby	Couiza	63
Cuxac-d'Aude	Narbonne	996	Pépieux	Olonzac	50
Vinassan	Narbonne	663	Molandier	Mazères	49
Pennautier	Carcassonne	652	Montazels	Espéraza	45
Moussan	Narbonne	640	La Bastide-sur-l'Hers	Chalabre	43
Conques-sur-Orbiel	Carcassonne	625	Saint-Gaudéric	Mirepoix	39
Lavalette	Carcassonne	590	Fitou	Leucate	35
Villegaillhenc	Carcassonne	577	Ouveillan	Capestang	35
Cazilhac	Carcassonne	539	Canet	Villedaigne	35
Villeneuve-la-Comptal	Castelnau-d'Aude	520	Couiza	Espéraza	35
Pezens	Carcassonne	485	Castelnau-d'Aude	La Redorte	31
Montredon-des-Corbières	Narbonne	450	Canet	Raissac-d'Aude	30
Cavanac	Carcassonne	379			
Sigean	Port-la-Nouvelle	363			
Berriac	Carcassonne	340			
Villalier	Carcassonne	340			
Narbonne	Montredon-des-Corbières	336			

- Le potentiel de report modal sur des déplacements entre communes est moins élevé que pour les déplacements internes. Il concerne tout de même un volume de personnes important.
- Le Département aurait certainement un rôle à jouer pour assurer le lien entre maîtrises d'ouvrage sur les liaisons cyclables potentielles inter-EPCI.

Principaux flux Domicile Travail et Domicile Etude inférieurs à 7 km non intra-communaux au sein d'une même EPCI (à gauche) et entre EPCI distincts (à droite)

*La distance entre Coursan et Narbonne (de mairie à mairie à vol d'oiseau) est supérieure à 7 km néanmoins les communes sont proches et les flux très importants.

Source : Insee, RP 2018



Demande potentielle et report modal vers le train ou le covoitage

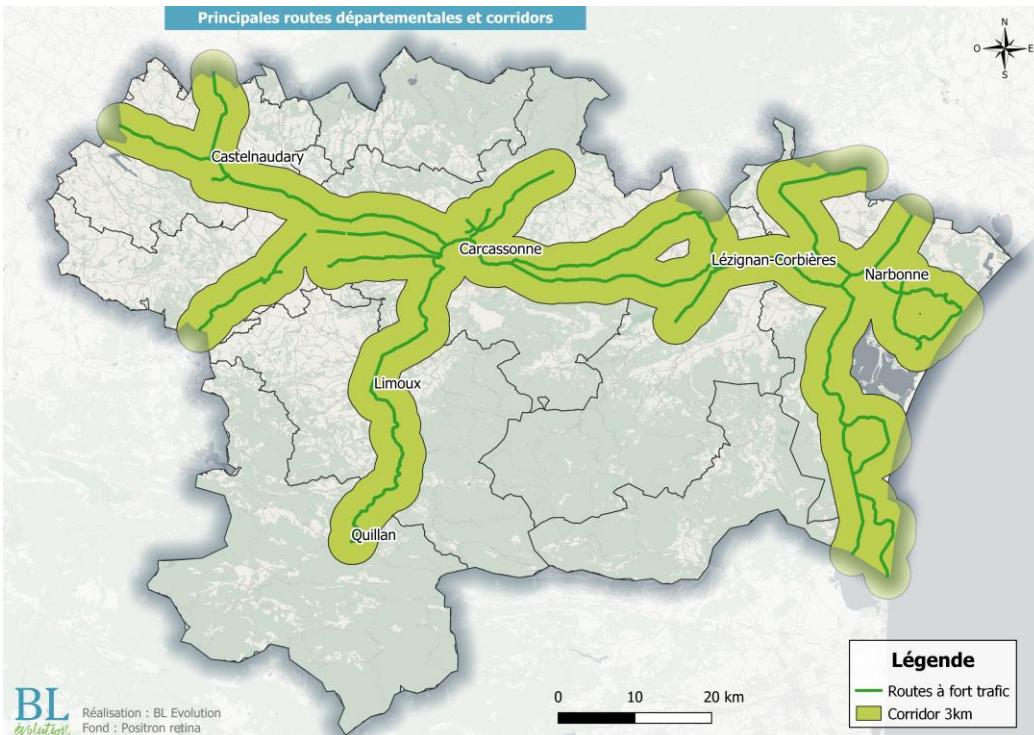
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Les flux de potentiel trajets en covoitage et train

En croisant les statistiques de trajets domicile-travail, l'implantation des infrastructures routières les plus fréquentées et celles des gares les mieux desservies du territoire*, nous pouvons déterminer le potentiel géographique de report modal vers le train et le covoitage.

Sur la base de cette analyse :

- **Près de 12 000 actifs** habitent et/ou travaillent à immédiate proximité d'une infrastructure propice à la pratique du covoitage (route très fréquentée à fort potentiel de mise en relation) et réalisent un trajet domicile-travail supérieur à 7 km.
- Ils sont **plus de 10 000 actifs** à habiter et/ou travailler à proximité d'une gare disposant de plus de 6 trains par jour.

Méthode et hypothèses de calcul

*Pour dimensionner le report modal vers le covoitage des audois, seuls les flux domicile-travail (DT) supérieurs à 7 km sont comptabilisés. Il s'agit de déterminer les routes et les lignes ferroviaires qui pourraient permettre l'intermodalité au quotidien en retenant parmi l'offre existante les routes avec un trafic suffisamment élevé pour envisager l'implantation de lignes de covoitage ou transport à haut niveau de service (> 4000 véhicules /jour) et les lignes ferroviaires avec une bonne fréquence (> 2 allers-retours/jour en heure de pointe). Ensuite, un rayon de 3 km autour de ces infrastructures est appliqué de sorte que seules les communes comprises dans ce rayon sont sélectionnées pour mesurer le potentiel de report modal vers une gare ou vers une route avec fort trafic pouvant accueillir une ligne de covoitage. Hypothèses de calcul : 1) On considère que chaque individu qui habite et travaille dans le corridor des 3 kms n'utilisera que les routes à potentiel de covoitage. 2) De nombreuses communes sont « partiellement » situées dans le corridor des 3 kms : pour chaque commune d'origine et de destination, seule une proportion de la population d'habitants dans le corridor a été comptabilisée et les flux de demande potentielle ont été adaptés en conséquence au prorata.



Demande potentielle et report modal vers le covoitage

Commune origine	Commune destination	Flux DT
Coursan	Narbonne	811
Castelnau-d'Aude	Carcassonne	565
Salles-d'Aude	Narbonne	520
Lézignan-Corbières	Narbonne	498
Gruissan	Narbonne	472
Saint-Nazaire-d'Aude	Narbonne	411
Sallèles-d'Aude	Narbonne	408
Narbonne	Lézignan-Corbières	407
Bizanet	Narbonne	380
Ouveillan	Narbonne	380
Saint-Marcel-sur-Aude	Narbonne	378
Limoux	Carcassonne	374
Sigean	Narbonne	348
Armissan	Narbonne	330
Alairac	Carcassonne	322
Fleury	Narbonne	303
Névian	Narbonne	274
Bram	Carcassonne	260
Leuc	Carcassonne	257
Villelgy	Carcassonne	255
Canet	Narbonne	250
Narbonne	Gruissan	249
Caux-et-Sauzens	Carcassonne	240
Ventenac-Cabardès	Carcassonne	236
Port-la-Nouvelle	Narbonne	226
Narbonne	Carcassonne	221
Arzens	Carcassonne	218
Carcassonne	Limoux	216
Marcorignan	Narbonne	215
Moussoulens	Carcassonne	201
Ginestas	Narbonne	198
Carcassonne	Castelnau-d'Aude	197
Argeliers	Narbonne	190

Principaux flux DT supérieurs à 7 km dont les communes d'origine et destination sont situées dans le corridor des 3 kms d'une route à fort trafic (potentiel covoitage)

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Communes de destination dans le corridor des 3 kms

Communes d'origines dans le corridor des 3 kms = lieux où besoin de mises en place d'aires de covoitage

- Le potentiel de report modal sur des déplacements entre certaines communes* et sur des longues distances est non négligeable.

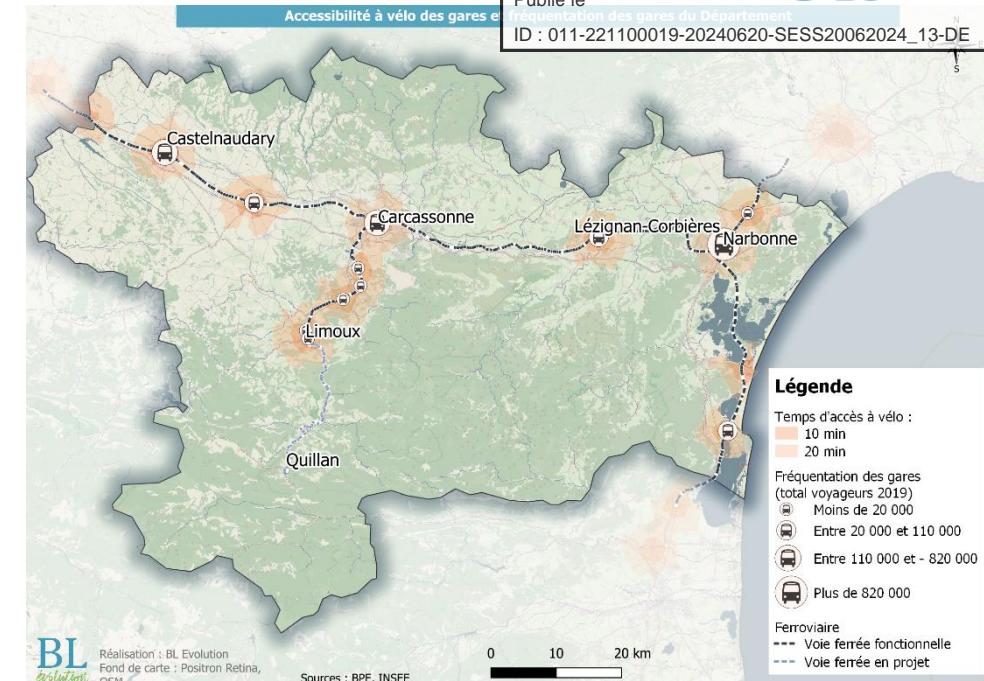
*Principales Origine-Destination où le covoitage pourrait se développer car les communes d'origine et de destination sont situées dans un rayon de 3 km d'une route principale (trafic moyen supérieur à 4000 véhicules / jour).



Demande potentielle et report modal vers le train + vélo

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile-Travail
Coursan	Narbonne	811
Castelnau-d'Aude	Carcassonne	565
Salles-d'Aude	Narbonne	520
Lézignan-Corbières	Narbonne	498
Narbonne	Lézignan-Corbières	407
Sigean	Narbonne	348
Bram	Carcassonne	260
Port-la-Nouvelle	Narbonne	226
Narbonne	Carcassonne	221
Carcassonne	Castelnau-d'Aude	197
Montréal	Carcassonne	155
Crusades	Narbonne	149
Leucate	Narbonne	143
Alzonne	Carcassonne	136
Narbonne	Coursan	133
Carcassonne	Lézignan-Corbières	133
Lézignan-Corbières	Carcassonne	119
Carcassonne	Narbonne	118
Bram	Castelnau-d'Aude	105
Narbonne	Sigean	104
Narbonne	Port-la-Nouvelle	98
Coursan	Narbonne	811
Castelnau-d'Aude	Carcassonne	565
Salles-d'Aude	Narbonne	520
Lézignan-Corbières	Narbonne	498
Narbonne	Lézignan-Corbières	407
Sigean	Narbonne	348
Bram	Carcassonne	260
Port-la-Nouvelle	Narbonne	226

Principaux flux Domicile-Travail supérieurs à 7 km dont les communes d'origine et destination sont situées à l'intérieur du corridor des 3 km autour d'une gare



Aude	Population	Nombre d'habitants à moins de 10 min à vélo (2 à 3 km)	Nombre d'habitants à moins de 20 min à vélo (5 km)
		123 700	175 780
	374 000	33%	47%

- Le potentiel de pratiques intermodales vélo + train est important
- D'autant plus si on offre un haut niveau de service aux usagers
- Le potentiel est toutefois à mettre en perspective au vu de l'offre ferroviaire des gares (par exemple assez faible à Coursan)



Résultats de l'enquête en ligne : modes de déplacement

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

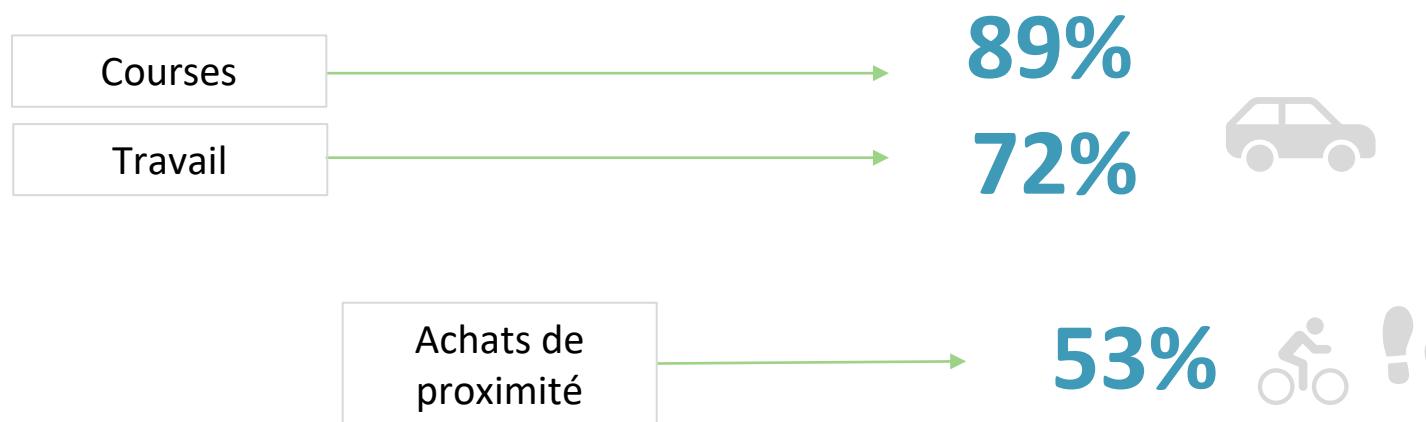
S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



En moyenne, **63%** des répondants concernés par les déplacements quotidiens précités se déplacent en voiture, **18%** marchent et **7%** font du vélo. La voiture est donc l'outil très majoritaire pour se déplacer.

On constate un usage différencié selon les types de déplacements :



Pour **les déplacements de proximité**, les modes actifs disposent d'une part modale plus importante.

Aussi, de nombreux individus ont un recours ponctuel au vélo ou à la marche qu'il s'agit dès lors d'encourager pour l'élargir à l'ensemble de leurs déplacements du quotidien.

D'autant plus que **31%** des répondants réalisent **moins de 10km** quotidiennement **et utilisent dans leur majorité la voiture**.



Résultats de l'enquête en ligne : modes de déplacement

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

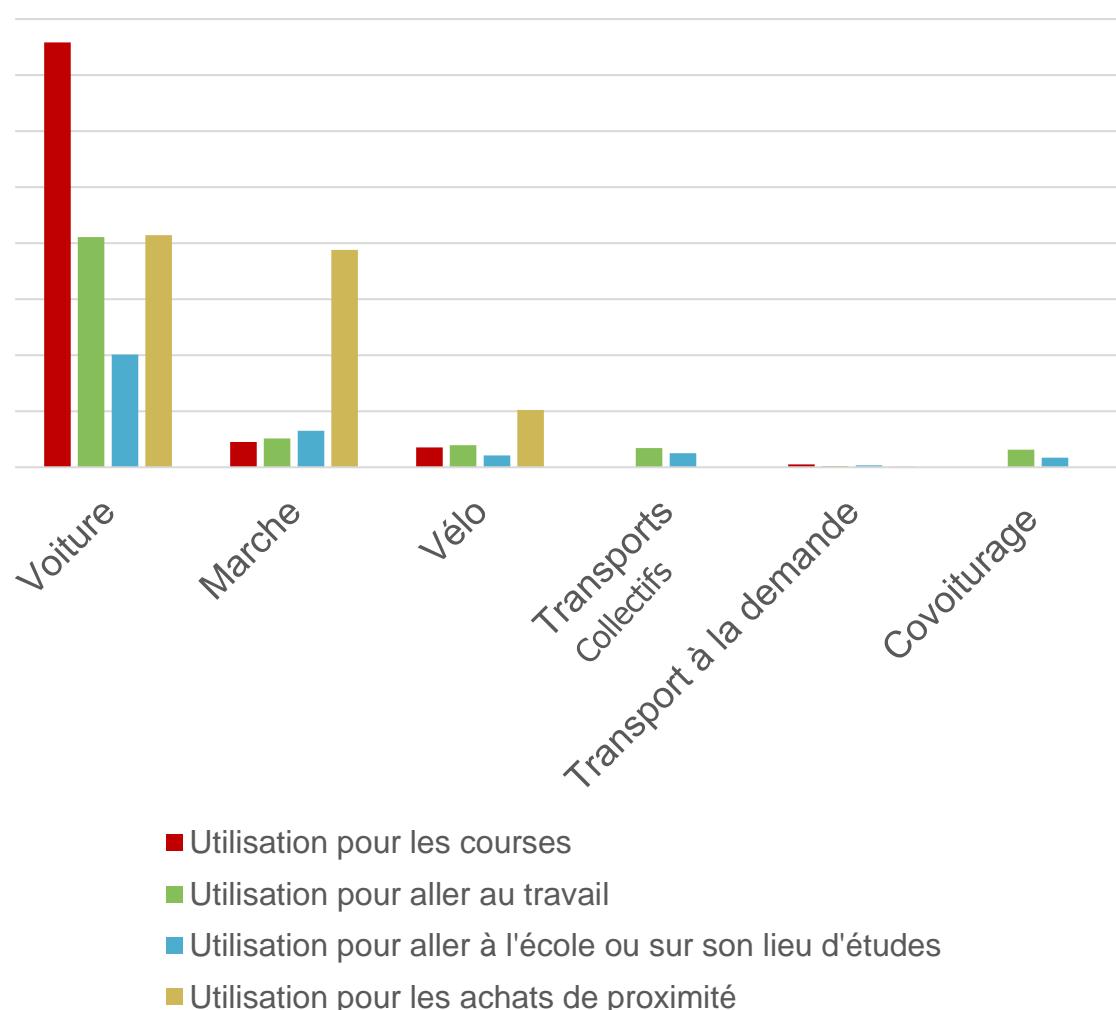
Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Utilisation des différents modes de transports au quotidien



Quelle distance parcourez-vous chaque jour ?

58% des répondants déclarent réaliser quotidiennement **plus de 20km**, une distance totale peu propice aux modes actifs. Pour ces individus, les solutions d'autopartage, covoiturage, transports collectifs peuvent être envisagées pour certains de leurs déplacements.

31% déclarent réaliser **10km ou moins par jour**. Pour ces répondants, les modes actifs sont à favoriser.

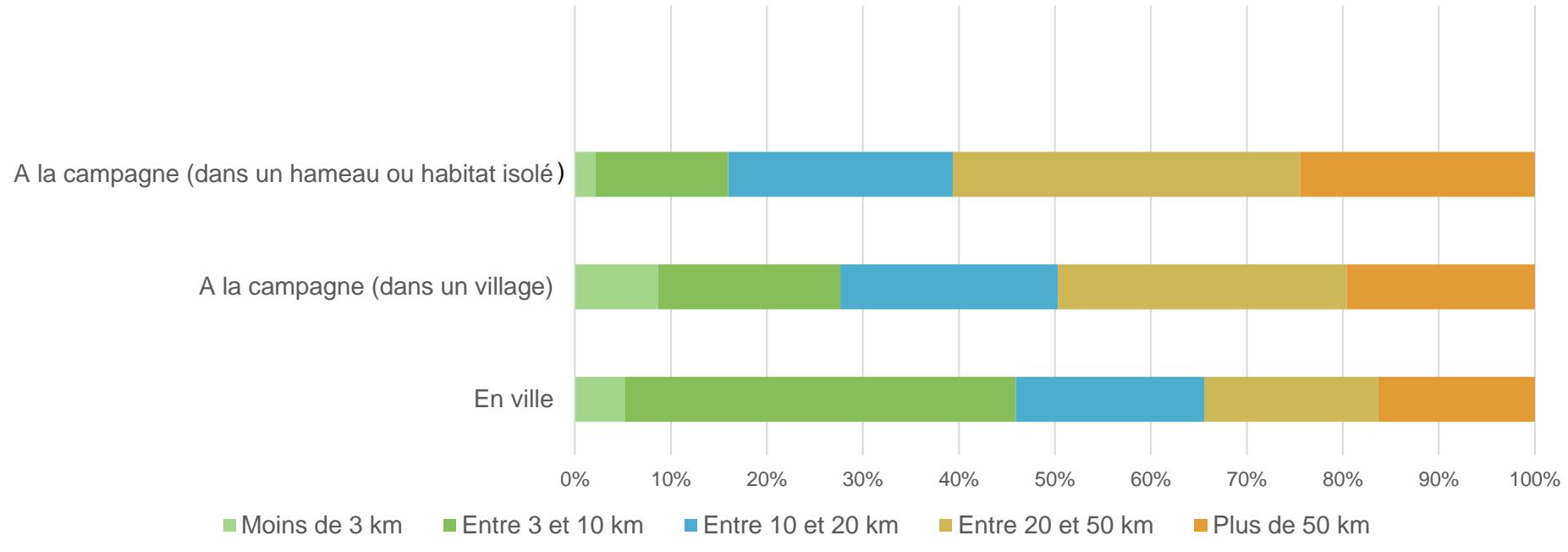


Résultats de l'enquête en ligne : modes de déplacement et

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

i

Distance journalière parcourue selon la typologie de commune de résidence



45% des déplacements quotidiens des répondants habitant en ville font moins de 10 km.

A la campagne, dans un village **50%** des déplacements sont réalisés sur des distances inférieures à 20 km.

Plus on se situe dans un contexte urbain, plus la majorité des distances parcourues se réalisent sur des distances courtes.



Résultats de l'enquête en ligne : habitudes de déplacement

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



46% des répondants ont comme l'un des critères prioritaires de choix de mode de déplacement la **rapidité**.

Viennent ensuite la simplicité, le manque d'alternatives et le confort.



42% des répondants ont dû renoncer à des déplacements faute de solutions de mobilités satisfaisantes.

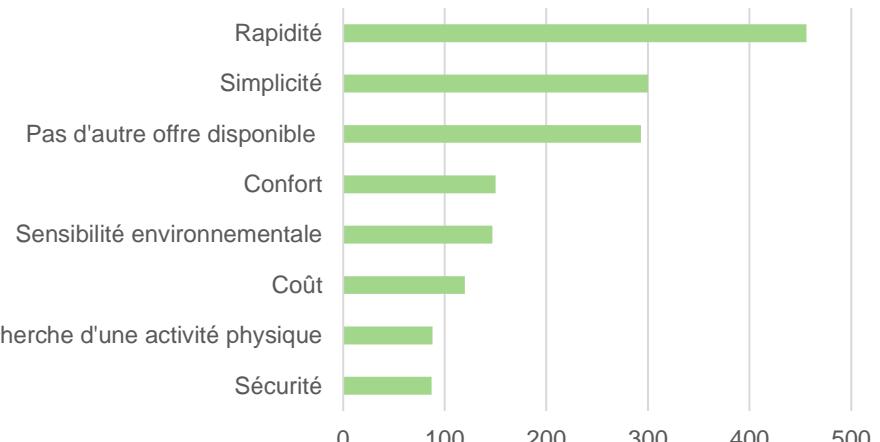


35% des répondants aimeraient changer leurs habitudes de déplacement pour un mode plus écoresponsable et **19% pour un mode moins coûteux**.

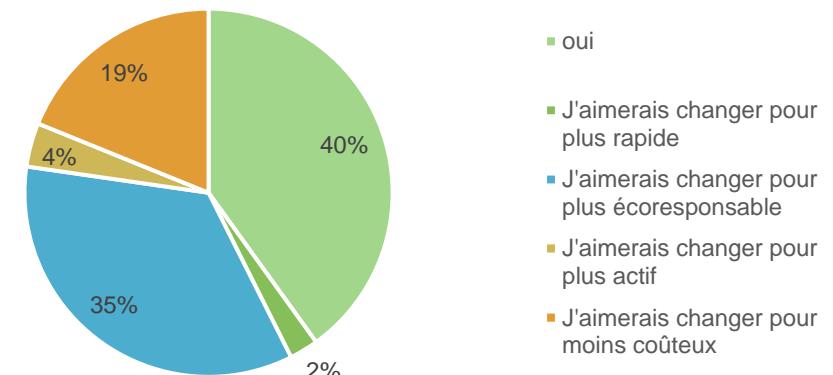


Département de l'Aude – Schéma des mobilités - Diagnostic

Quel est le principal critère de choix de votre mode principal de déplacement ?



Etes-vous satisfait de vos habitudes de déplacement aujourd'hui ?





Des déplacements également issus d'une forte attractivité touristique

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

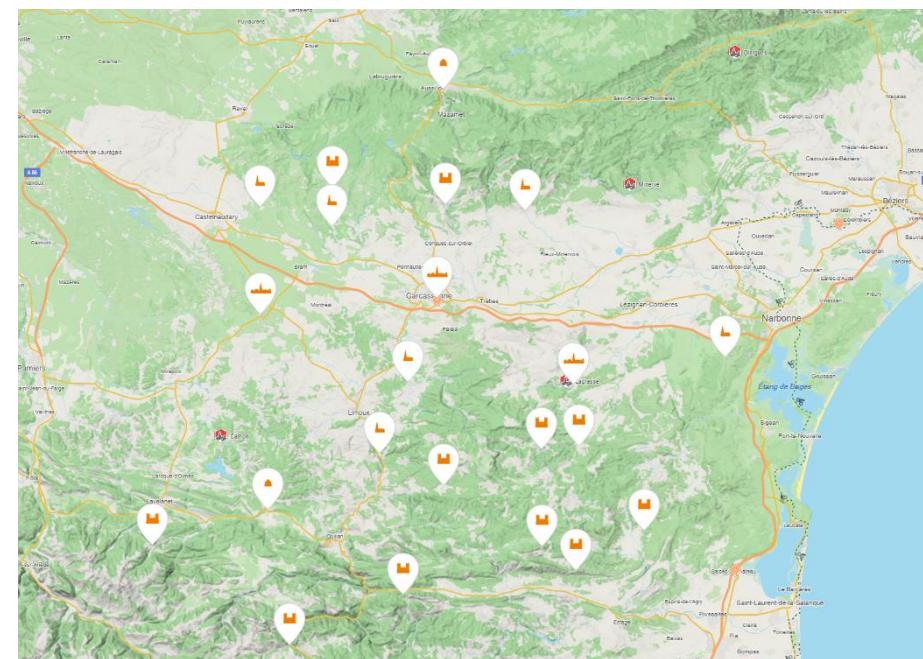
L'activité touristique sur le territoire représente **17,5 millions de nuitées** par an.

En termes de fréquentation :

- Les sites du Pays Cathare (cf. carte ci-contre) ont enregistré une fréquentation de **plus d'1 million de visiteurs en 2019** (+13% de fréquentation entre 2014 et 2019).
- Les sites les plus fréquentés sont : le Château Comtal de Carcassonne avec + de 600 000 visiteurs / an (+5% par rapport à 2018) et l'Abbaye de Fontfroide avec 126 000 visiteurs / an (+3,8%)
- La cité de Carcassonne accueille plus de 2 millions de visiteurs avec des arrivées principalement à 90% en voiture. Les arrivées par le train et à pied représentent 5%

Malgré de fortes fréquentations, on observe une **tendance vers le « slow » tourisme** et le recours aux modes alternatifs à la voiture avec des projets comme le Pass Rail Tour (train illimité de 2 jours à 6 jours consécutifs pour 10€/jour) ou encore l'opération « Escapade nature sans voiture » lancée par le réseau des Grands Sites de France et qui propose 3 escapades entre l'Aude et l'Hérault sur plusieurs jours.

- Ces nouvelles tendances vers un tourisme plus responsable sont une réelle opportunité pour l'Aude qui dispose d'une bonne desserte ferroviaire et d'un réseau de véloroutes et voies vertes



Réseau des 23 sites du Pays Cathare préservés et valorisés par le Département de l'Aude.

Le train est un atout majeur d'accessibilité au territoire (train à 1€ le week-end) mais les retours ne sont pas encore satisfaisants (congestion, horaires). La destination attire de nouvelles clientèles non motorisées en attente de solutions de mobilités alternatives. Le covoiturage semble plus adapté pour l'accès à des manifestations, évènementiels.
Entretien Aude Tourisme le 16 mai 2023



Demande potentielle

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Synthèse

- **40% des Audois sont à moins de 20 minutes à vélo d'un pôle principal du département** où se trouvent la plupart des services de base
- Au quotidien, **plus de 184 000 déplacements** ont lieu à l'intérieur même du département (vers les lieux d'études ou de travail)
- Concernant **les flux externes** au département, **la plupart ont lieu entre les principaux pôles situés sur les grands axes routiers** : Béziers, Perpignan, Toulouse, Montpellier.
- **Le mode de transport prédominant** pour se rendre au travail reste **la voiture** (individuelle ?) pour 81% des déplacements. Cependant, **46% des actifs travaillent dans leur commune de résidence ce qui représente 60 000 personnes**. Pour ces actifs, les modes actifs pourraient être des solutions de mobilité à encourager.
- L'Aude est **une destination touristique très attractive**. Cela implique des flux de déplacement supplémentaires mais aussi des attentes fortes en termes de qualité de l'offre de transports collectifs et d'accessibilité des sites touristiques.
- Le **taux de motorisation** est proche de **90%** et **en augmentation**. Il est proportionnel au revenu disponible et à la proportion d'actifs travaillant à l'extérieur de sa commune.



- Le territoire audois et ses dynamiques
- La demande potentielle
- **Les offres de transport**
 - La démobilité
 - Le report modal
 - Le taux de remplissage des véhicules
 - Les mobilités solidaires et inclusives
 - L'efficacité énergétique des véhicules
- Synthèse des enjeux
- Cartographie des acteurs de la mobilité



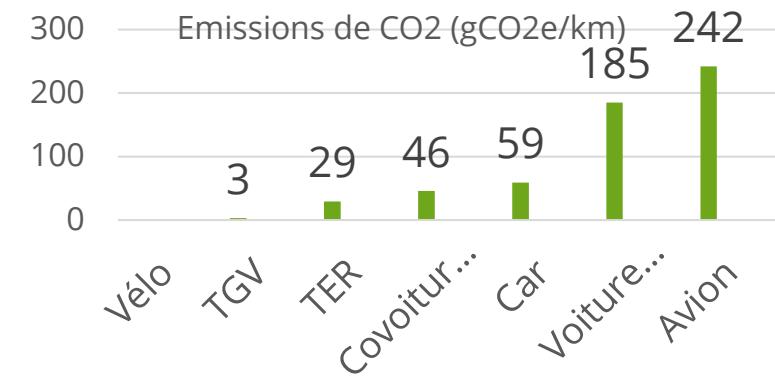
Pourquoi s'engager dans démarche de modification de l'offre de déplacement, aujourd'hui très majoritairement dominée par l'automobile individuelle ?

La voiture individuelle, appuyée par un réseau routier hiérarchisé et maillant l'ensemble du territoire national, est apparue pendant plusieurs décennies comme un **instrument d'émancipation**, permettant de répondre à la plupart des besoins en déplacement de la vie quotidienne et des loisirs.

Depuis plusieurs années cependant, les **limites de ce modèle du « tout-voiture » ont été mises en évidence**, et l'**urgence économique et climatique** est venue les mettre davantage en exergue. Le **transport est responsable de 31% des émissions françaises de gaz à effet de serre**. Il constitue ainsi la **première source d'émission**, devant le bâtiment, l'agriculture et l'industrie. Parmi les transports, la voiture représente plus de la moitié des émissions totales.

L'écosystème construit autour de l'automobile entraîne de **nombreuses externalités négatives**. Outre la **pollution**, nous pouvons citer le **bruit**, l'**accidentologie**, la **consommation d'espaces publics** ou de **terres agricoles** lors de la construction de nouvelles voies, l'**impact sur l'aménagement du territoire**, avec des lieux d'habitations de plus en plus éloignés des zones d'emplois, la **perte d'activité physique et la sédentarité**.

Au-delà, l'automobile représente **un important poste de coût pour les ménages** (achat, entretien, carburant, péages, assurance...), que l'augmentation des coûts des carburants vient brutalement rappeler depuis plusieurs mois. C'est également un **poste de coût important pour les finances publiques** : dépenses d'infrastructures (investissements et entretiens), dépenses de santé, et tout dernièrement subventionnement visant à limiter l'augmentation des prix des carburants.



Source : ADEME / F. Héran « La remise en cause du tout automobile »



Construire une nouvelle offre de mobilité

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

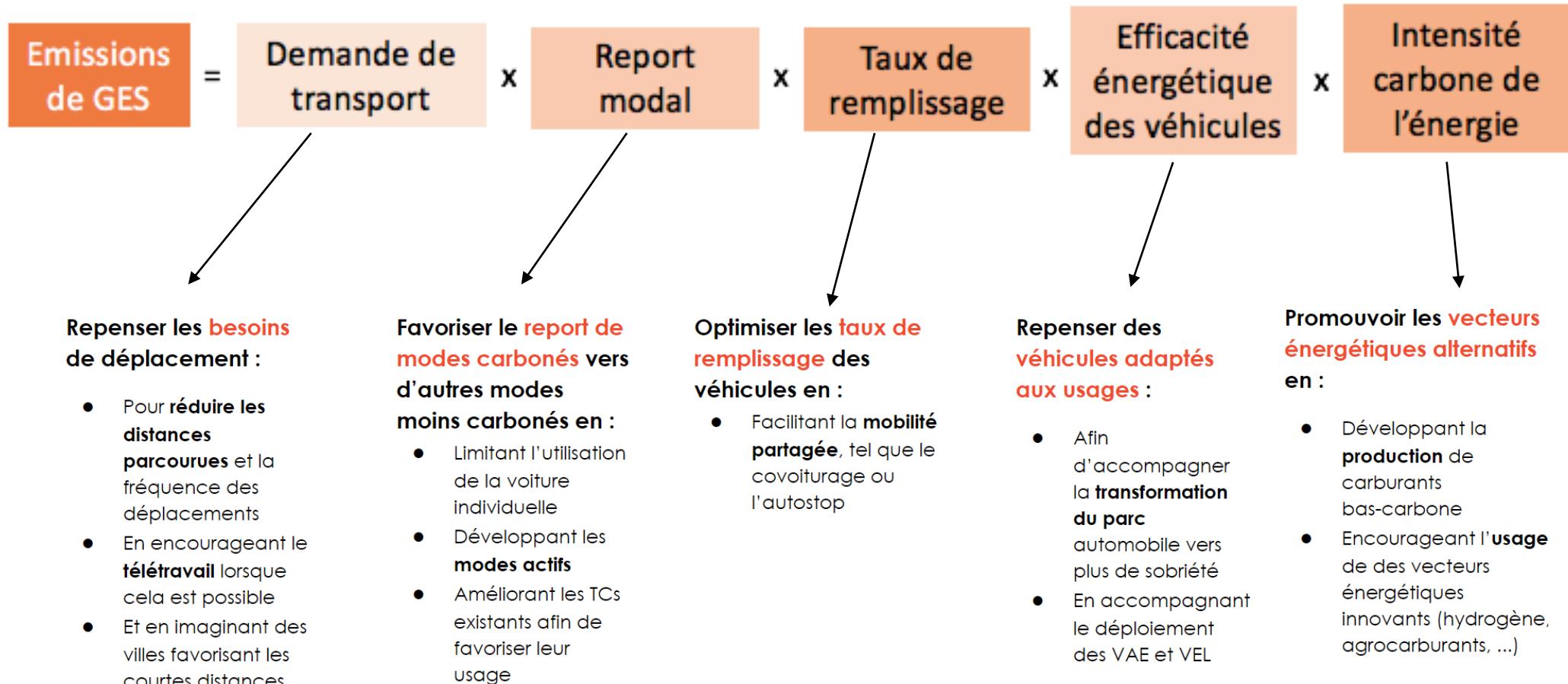
Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Equation de Kaya de la Mobilité : Décomposition des émissions de GES de la mobilité

Cette équation est une adaptation de l'équation de Kaya qui lie population mondiale, PIB par habitant, intensité énergétique du PIB, intensité carbone de l'énergie et émissions anthropiques de gaz à effet de serre. Ces 5 leviers sont cités par la Stratégie Nationale Bas Carbone. Elle permet de prendre en compte l'ensemble des leviers possibles pour diminuer la part des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.



Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

1. La démobilité



Démobilité : réduire la demande de transport

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

La **démobilité** consiste à agir sur plusieurs leviers maîtriser et réduire la demande contrainte de mobilité :

- assurer la connexion du territoire au réseau Fibre, et réduire la fracture numérique,
- développer les espaces de coworking, les lieux de réunions ou les bureaux partagés,
- assurer l'existence de commerces de proximité multiservices,
- développer les services itinérants...

D'après le diagnostic du Schéma d'accessibilité des services aux publics, **près d'1 quart de la population résidant sur les territoires Montagne Noire, Pyrénées Audoises et Corbières** se trouve éloignée des pôles de service intermédiaires (pôles de vie locale).

Dans le Département de l'Aude, le Très Haut Débit est en plein déploiement en partenariat avec le SYADEN (Syndicat audois d'énergie et du numérique). Il concerne actuellement 80% de la population principalement concentrée autour des principales villes attractives et **d'ici fin 2023, 90% de la population pourrait être équipée.**

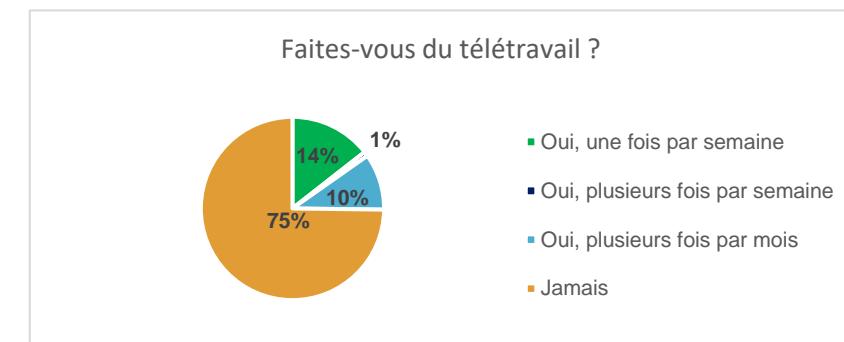
99 espaces d'inclusion numérique ont été recensés sur la plateforme RhinOcc (réseau et hub pour l'inclusion numérique en Occitanie). Ces espaces sont hébergés dans divers lieux : tiers-lieux, agences Pôle Emploi, foyers, MJC, mairies, bibliothèques, maisons France Services ... et accompagnent des publics en difficulté d'accès au numérique (séniors, publics précaires, allocataires, demandeurs d'emplois, étrangers, ...).

Ils sont plutôt concentrés autour de Narbonne, Carcassonne, Limoux, Lézignan-Corbières mais on en retrouve aussi en zones moins denses notamment sur la Communauté de communes de Lézignan-Corbières qui en compte 16 plutôt bien répartis sur son territoire.



D'autres initiatives favorisant la démobilité sont déjà présentes sur le territoire :

- Des commerces itinérants** comme l'EPAS – l'épicerie paysanne et solidaire, une initiative locale lancée par les paysans de la Haute-Vallée de l'Aude pendant le confinement en 2020, et qui dessert 25 villages.
- Les maisons « France Service »** : 33 Maison France Service en 2023 dont 9 itinérantes sont réparties sur le département. En 2020 elles étaient seulement 6. Ces espaces sont plébiscités par les habitants.



Seulement 25% des individus actifs ayant répondu à l'enquête en ligne font au moins 1 jour de télétravail par semaine. Le principal frein à la pratique est la nature du métier.

- **En zone rurale et peu dense, là où la demande de mobilité est la plus contrainte, il s'agit de redonner accès à de l'emploi non-délocalisable** (agriculture, service à la personne, commerce ...) et **de soutenir l'entraide et le voisinage** qui existent déjà dans les villages (associations, tiers-lieux, commerce ambulant...)
- D'une manière générale, quelle que soit la typologie de territoire, il s'agit de **repenser l'aménagement du territoire** via les documents de planification permettant d'agir en amont sur la diminution des distances à parcourir entre les zones d'habitats et zones d'activités (emploi, éducation, commerces ...)

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

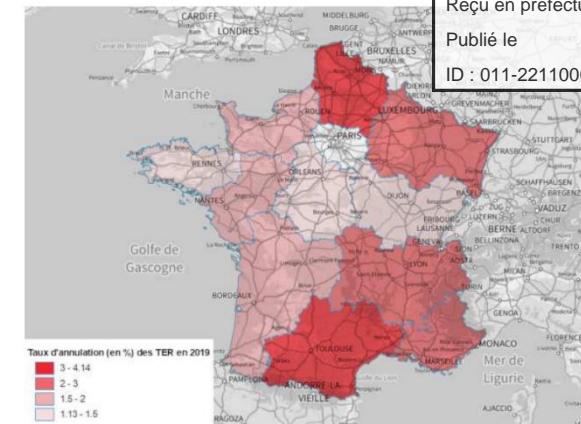
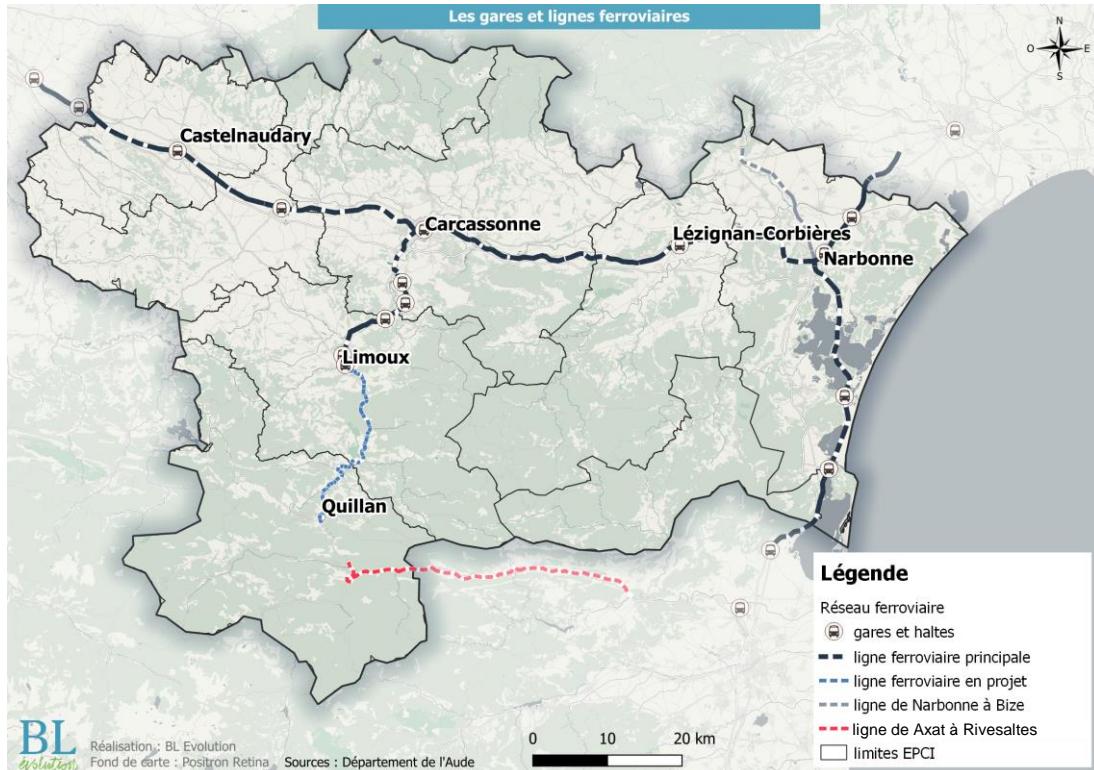


ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

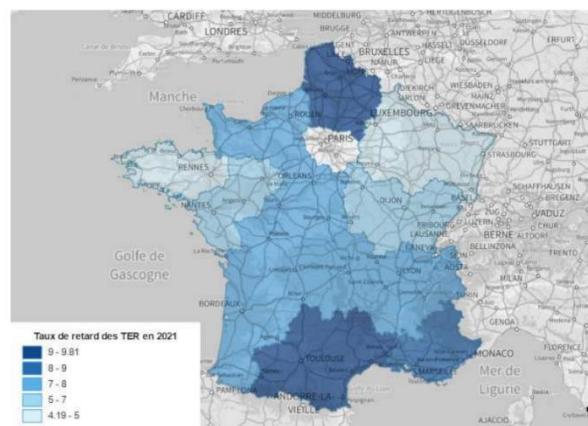
2. Le report modal vers les transports collectifs



La desserte ferroviaire



Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



- Une bonne desserte et bon cadencement sur l'axe littoral + des améliorations sur les axes principaux
- Des offres et initiatives pour inciter à l'usage (les billets de train les week-ends à 1€) ; abonnements plutôt avantageux



- La fiabilité du service TER (fort taux d'annulation et de retard)
- Axe Limoux-Carcassonne peu cadencé
- Correspondances avec les offres TC existantes



Fréquentation des gares

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Nom de la gare	Total Voyageurs 2021	Voy/ j 2021	Total Voyageurs 2019	Voy/ j 2019	Tendance
Narbonne	1 569 858	4 301	1 238 902	3 394	Hausse
Carcassonne	820 367	2 248	775 306	2 124	Hausse
Castelnaudary	278 907	764	281 801	772	=
Lézignan-Corbières	107 698	295	97 511	267	Hausse
Port-la-Nouvelle	104 839	287	83 628	229	Hausse
Bram	85 448	234	77 466	212	Hausse
Leucate La Franqui	83 945	230	68 400	187	Hausse
Limoux	17 568	48	7 516	21	Hausse
Limoux Flassian	7 261	20	3 796	10	Hausse
Coursan	2 668	7	4 105	11	Baisse
Couffoulens - Leuc	2 054	6	368	1	Hausse
Pomas	853	2	882	2	=
Verzeille	532	1	189	1	Baisse

La gare de Narbonne et ses 1,5 millions de voyageurs annuels se détache nettement en termes de fréquentation et d'évolution à la hausse, grâce notamment à l'importante densité de population du territoire narbonnais et à son rôle d'interface entre les corridors Toulouse – Carcassonne – Narbonne et les liaisons littorales.

La gare de Carcassonne est la deuxième gare la plus fréquentée mais elle compte moitié moins de voyageurs que Narbonne en 2021. La gare de Castelnaudary constitue la troisième gare du Département, mais accueille un nombre de voyageurs annuel bien inférieur aux deux premières.

Les gares de l'axe littoral sont globalement moins fréquentées que celles de l'axe Toulouse – Narbonne; elles sont le plus souvent implantées au cœur d'agglomération moins denses. Enfin, les gares de l'axe Carcassonne – Limoux témoignent d'une offre ferroviaire plus faible qu'ailleurs, à moins de 50 voyageurs / jours, voire même proche de 1 voyageur / jour pour Pomas et Verzeille. Certaines d'entre elles ont également vu leur fréquentation baisser entre 2019 et 2021 (Coursan, Verzeille).

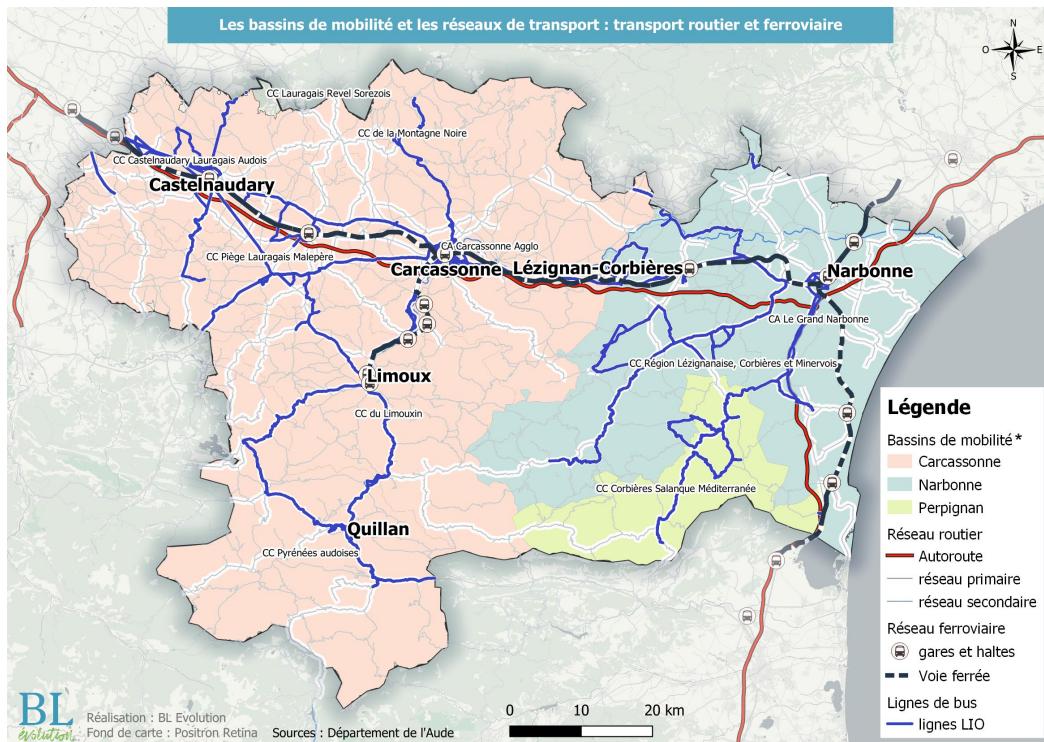


Les transports collectifs routiers régionaux

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



- 19 lignes régulières qui desservent le Département
- Une révision du réseau à la rentrée 2023 avec une logique de multimodalité
- 1 ligne expérimentale en saison estivale pour desservir les Gorges de Galamus



Plus d'1 répondant sur 2 n'utilisent jamais les transports en commun d'après l'enquête en ligne.

Seulement 21% des répondants habitant en ville utilisent régulièrement les transports en commun et 37% les utilisent occasionnellement.

- Suppression récente de lignes dans des territoires ruraux sans alternative opérationnelle
- Le manque d'offre : fiabilité / fréquence / service (week-end, soirées)
- Une offre peu adaptée à la demande des actifs et travailleurs avec horaires décalés
- Coût élevé pour des courts trajets et trajets occasionnels



- Des liaisons essentielles pour certains publics, notamment scolaires et publics « captifs ».
- Des tarifs relativement adaptés.



Les bassins de mobilité et les réseaux de transport : transport routier et ferroviaire

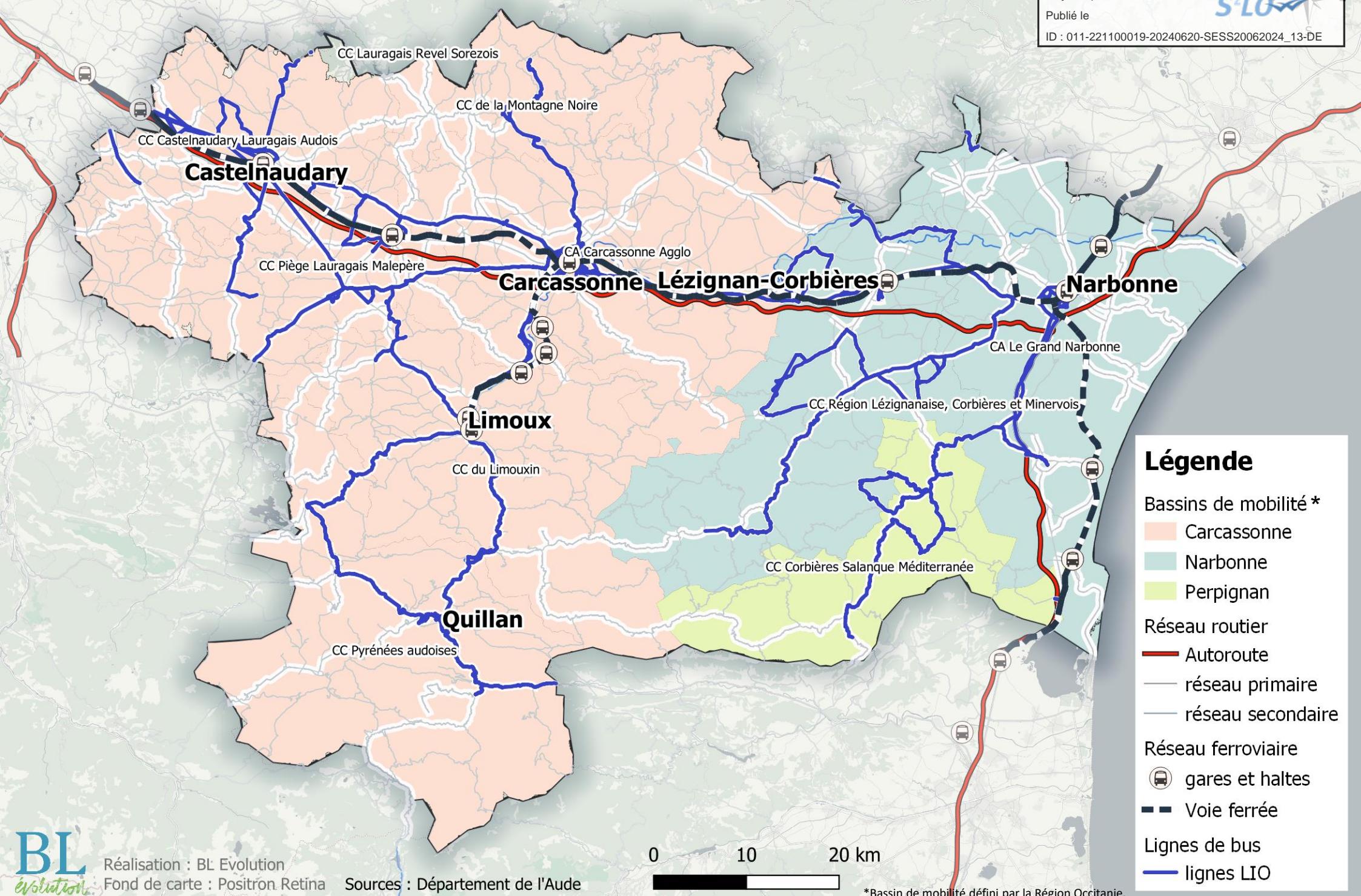
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



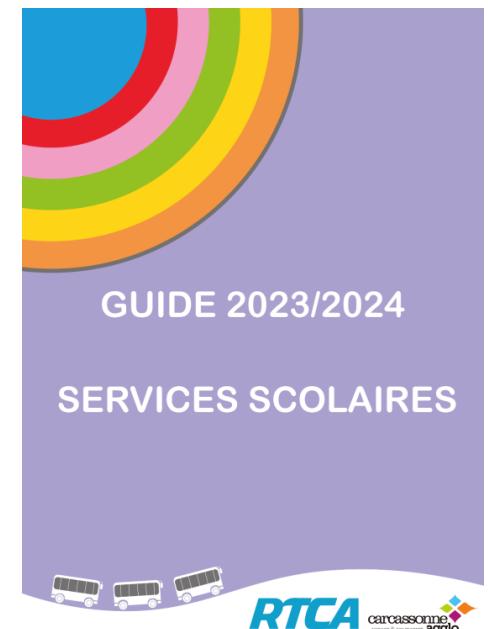


Le transport scolaire



- Les transports scolaires sont opérés par la Région. Ils sont gratuits pour les familles dès lors qu'elles respectent les conditions fixées par le règlement du transport scolaire régional (notamment le fait d'habiter à plus de 3 km de son établissement scolaire)
- Les élèves domiciliés et scolarisés sur le périmètre de Carcassonne Agglo ou du Grand Narbonne sont transportés par les services de transport scolaire des agglomérations et selon des formules d'abonnement adaptées.
- Les cars scolaires sont réservés prioritairement aux élèves inscrits mais ils peuvent être empruntés par des personnes non-scolaires dans la limite des places disponibles.
- Plusieurs formules d'abonnement : Carte de transport du réseau liO, NaviSchool sur le réseau RCTA, CitiCollège et CitiJeun' sur le réseau Citibus

- Des carences de l'offre qui sont sources de nombreux trajets effectués en voiture par les parents qui accompagnent les enfants et qui entraînent des difficultés pour les parents non motorisés ;
- Un transport scolaire à partir de 3 élèves par service, au détriment des territoires ruraux ;
- Dans la mesure où les transports scolaires peuvent déjà être utilisés par des passagers commerciaux (non scolaires), ils sont aussi une solution de mobilité en zones peu denses dans une logique de mutualisation et d'optimisation de l'offre.





Les projets de PEM

L'**intermodalité** désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.

Cette aptitude peut être mise en place : par de l'infrastructure (stationnement vélo ou aire de covoituring par exemple), par des adaptations d'horaires (facilitant les correspondances), grâce à l'offre tarifaire (billet valide sur plusieurs réseaux de transport), par l'information ou en autorisant/facilitant l'emport d'un mode léger dans un bus ou un train (trottinette, vélo pliant).

Sur le territoire, on recense **6 projets de pôle d'échanges multimodaux** dont l'état d'avancement varie en fonction des configurations, la plupart étant au stade d'étude.

PEM Région	Maître d'ouvrage	Etat d'avancement	Subv. Région/ coût total
LIMOUX	Commune	Étude d'opportunité ARAC en cours	100% / 6 k€
LIMOUX (Ad'AP)	Commune	Mise en accessibilité terminée	€/k€
CARCASSONNE	CA Carcassonne Agglo	Etude de programmation en cours	Budget non connu à ce stade
LEZIGNAN - CORBIÈRES	Commune	Etude de faisabilité pré-opérationnelle prévue en 2023	Budget non connu à ce stade
NARBONNE	CA Grand Narbonne	Etude de faisabilité pré-opérationnelle en cours	Budget non connu à ce stade
LEUCATE	CA Grand Narbonne	Etude de faisabilité pré-opérationnelle en cours	Budget non connu à ce stade
PORT LA NOUVELLE	Commune	Etude de faisabilité pré-opérationnelle prévue en 2023	Budget non connu à ce stade



Il s'agit pour les partenaires multiples (Etat, Région, Département, EPCI, communes, SNCF) **d'améliorer les interfaces de multimodalité autour des pôles gares** et d'offrir un panel de solutions complémentaires et crédibles à la voiture individuelle.

Les PEM sont principalement financés par la Région dans le cadre d'un dispositif dédié qui est amené à évoluer. L'Etat vient également en soutien ainsi que le Département mais sur une enveloppe budgétaire plus faible (maximum 10 000 € d'aide par projet) contrairement à d'autres départements comme l'Ariège (env. 15% de l'investissement) et l'Hérault (25% pour les études de PEM).

Le reste à charge le plus important est porté par les EPCI et communes qui du fait de moyens financiers limité, ont tendance à phaser davantage les projets dans le temps.

Outre la question financière, c'est la qualité de l'équipement et des services associés au PEM qui se retrouve au cœur des projets. Au-delà du projet d'aménagement autour du pôle, il s'agit également d'associer à la réflexion la desserte en transports en commun (réseaux interurbains et urbains) ; le maillage cyclable pour relier les pôles proches du PEM et le stationnement vélo sécurisé en gare suffisamment capacitaire d'autant que la Région Occitanie souhaite limiter les possibilités d'emport de vélo à bord des trains régionaux.

Entretien Dynamo Conseil le 19 juin 2023



Mobilité servicielle : une interopérabilité des transports collectifs encore partielle

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

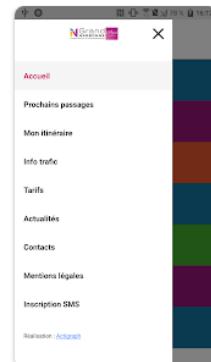


La Mobilité servicielle, ou MaaS pour Mobility as a Service, en anglais, désigne les **outils numériques intégrés visant à faciliter l'usage des services de mobilité couvrant plusieurs modes de transport**. Il s'agit de permettre à l'usager de passer facilement d'un mode de transport à un autre, et nécessite donc d'harmoniser les dispositifs d'information, les dispositifs tarifaires, et de faire communiquer les différents réseaux entre eux.

Etant donné la diversité d'acteurs proposant des services de mobilités sur le territoire (Réseau liO, RTCA, Citibus, ...), **chaque acteur propose sa propre plateforme d'information à destination des voyageurs**.

Ainsi, plusieurs outils de communication pour informer les usagers du fonctionnement (horaires, plans) des réseaux de transport coexistent :

- **La carte liO** qui sert de support billettique pour le réseau liO Autocar et l'application liO qui propose un calculateur d'itinéraire, des infos trafics et la possibilité d'acheter un billet du réseau liO autocars ;
- **KARTATOO PRO et KARTATOO ETUDES** un abonnement qui offre un nombre illimité de trajets en liO Train, bus, tram pour les étudiants de – de 26 ans
- **La plateforme Mobil'Aude** qui met en relation des usagers conducteurs et passagers pour organiser une offre de covoiturage ; permet une information sur les horaires de transport en commun sur le trajet recherché et via une carte en ligne informe sur la localisation des infrastructures et services de mobilité (aires de covoiturage, gares, agences commerciales, ...).
- **L'application mobile RTCA** qui propose un calculateur d'itinéraire, des horaires en temps réel et l'achat de tickets
- **L'application mobile CITIBUS** qui propose également un calculateur d'itinéraire, des infos trafics et horaires en temps réel et l'application CITIBUS e-boutique qui permet l'achat de tickets





Les lignes régulières : le réseau urbain et interurbain de Carcassonne Agglo

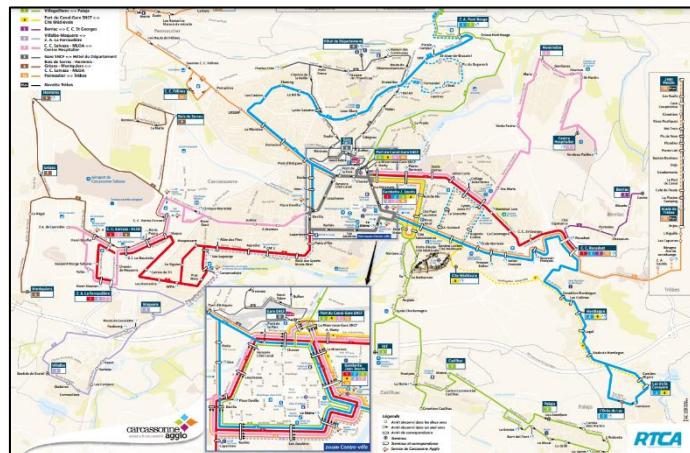
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

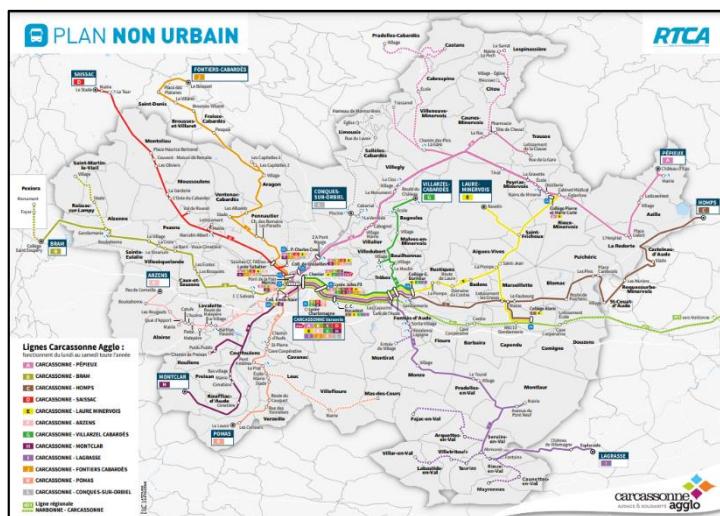
Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



- Un réseau de transport urbain et interurbain qui maille le territoire
- Des projets urbains structurants ayant des impacts forts en termes de demande de mobilité
- La révision de l'offre en 2023 avec des lignes urbaines cadencées (lignes 1 et 2 toutes les 20 minutes)



Plans des réseaux urbain et interurbain de Carcassonne Agglo.

En 2018, le réseau urbain a été renouvelé pour attirer davantage les publics non captifs avec une amplitude horaire large (6h à 22h). Finalement, on observe une hausse légère de la fréquentation du réseau mais insuffisante pour être un marqueur fort. La demande se porte plutôt sur une haute fréquence au-delà des horaires.

Entretien Carcassonne Agglomération le 25 mai 2023



Les lignes régulières : le réseau urbain et interurbain du Grand Narbonne

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



- Une logique de deux réseaux : scolaire et estival (desserte des plages du littoral)
- Des projets de Pôles d'échanges multimodaux
- La révision de l'offre en 2023 avec une logique de réseau efficace entre les communes et l'entrée de Narbonne puis de correspondance avec les lignes urbaines



En termes de dessertes et d'horaires, le réseau interurbain a été pensé pour les publics scolaires. La prochaine délégation de service public vise une offre de transport plus élargie pour des publics d'actifs notamment pour relier les centres-bourgs aux zones d'activités et industrielles.

Entretien Grand Narbonne Agglo le 27 avril 2023



Le transport à la demande

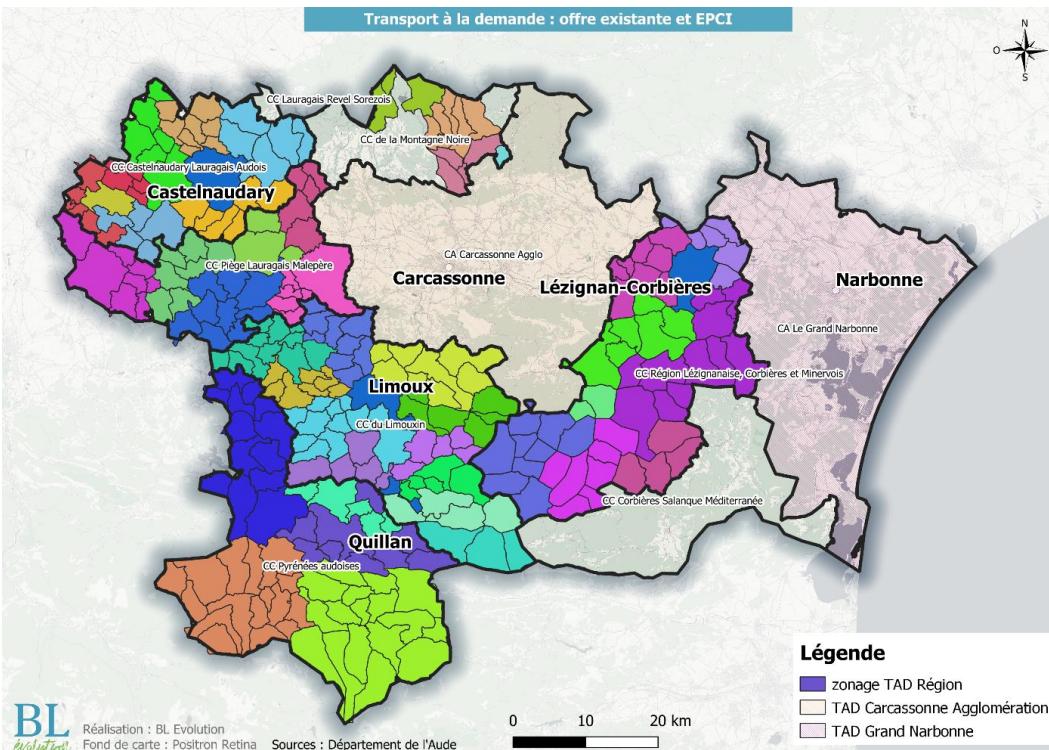
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



La quasi-totalité des EPCI du département sont desservies par l'offre de TAD exceptée la CC Corbières Salanque Méditerranée qui n'a pas souhaité développer ce service sur son territoire.



- Une bonne couverture du territoire
- Une complémentarité avec les offres de transport régulière
- Une fréquentation plutôt satisfaisante



- Service parfois dysfonctionnel dès la centrale de réservation
- Le fonctionnement est différent d'une EPCI à l'autre
- Le service ne permet pas de se déplacer à l'intérieur d'une commune ni d'une EPCI à l'autre
- Pas suffisamment adapté pour des déplacements pendulaires

Source : Département de l'Aude



Avantage comparatif du bus sur les principales liaisons quotidiennes (coût et temps de trajet)

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Liaison*	Ligne TC	Coût / voyage sans abonnement	Coût / voyage avec voiture individuelle**	Temps de trajet théorique (fiche horaire)	Temps en voiture (en heure de pointe : semaine 18h)	Avantage Bus (temps et prix)
Villemoustaussou - Carcassonne	404	1 €	0,93 €	Entre 10 et 20 min selon l'arrêt (fréquence variable semaine / période scolaire)	16 min	=
Coursan - Narbonne	Ligne 6 Citibus	1,2 €	0,82 €	19 min	18 min	+ (vert)
Trèbes - Carcassonne	401 (arrêt éloigné du CV) + ligne 10 RCTA	1 €	0,79 €	15 min (5 AR/J)	14 min	=
Cuxac d'Aude – Narbonne	Ligne 7 Citibus	1,2 €	0,83 €	26 min	16 min	-
Sallèles d'Aude – Narbonne	Ligne 20 Citibus	1,2 €	1,28 €	29 min	22 min	=
Lézignan Corbières – Narbonne	401	1 €	2,15 €	20 min (9 AR/J)	31 min	+ (vert)
Ouveillan - Narbonne	Ligne 7 Citibus	1,2 €	1,41 €	39 min	23 min	-
Vinassan – Narbonne	Ligne 11 Citibus	1,2 €	0,88 €	37 min	16 min	-
Pennautier - Carcassonne	ligne 10 RCTA	1 €	1,12 €	Entre 20 et 37 min selon l'arrêt (10 AR/J)	17 min	=

*Top 10 des principales origines-destinations des flux domicile-travail + domicile-étude entre 2 communes. **ce coût intègre uniquement les frais de carburant et de péage (source : Mappy) auxquels il faudrait ajouter les coûts cachés de la voiture, liés à l'achat, à son entretien et au stationnement soit env. 6000 euros / an (30 euros / jour sur une période de 200 jours d'utilisation).



Avantage comparatif du train sur les principales liaisons quotidiennes (coût et temps de trajet théorique)

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Liaisons*	Ligne (TER, Intercités, TGV)	Fréquence (nb de trains / jour)	Coût/ voyage sans abonnement	Coût / voyage avec voiture individuelle ***	Temps de trajet théorique (fiche horaire)	Temps en voiture (en heure de pointe : semaine 18h)	Avantage Train ?
Coursan -> Narbonne	oui	6 trains	2,2 € hors billet à 1 € **	0,82 €	19 min	18 min	=
Lézignan Corbières -> Narbonne	oui	8 trains	5,2 € hors billet à 1 € **	2 €	12 min	29 min	+
Narbonne <-> Béziers	oui	28 trains	6 € hors billet à 1 € **	5,29 € avec péage	13 min	35 min	+

*Top 3 des principales origines-destinations des flux domicile-travail + domicile-étude entre 2 communes et réalisables en train. ** Les billets TER à 1 € ne sont pas toujours accessibles, cela dépend des horaires. *** ce coût intègre uniquement les frais de carburant et de péage (source : Mappy) auxquels il faudrait ajouter les coûts cachés de la voiture, liés à l'achat, à son entretien et au stationnement.

Réseau	Coût abonnement*
lio Car Aude (varie selon la ligne empruntée)	De 315 à 390€ / De 90 à 195€ pour les - 26 ans
lio Train	65 euros pour l'abonnement FréquencIO' 31J
Citibus	120 € pour l'abonnement CitiPass' (pour tous)
RTCA	360 € pour l'abonnement Atout bus (+ de 26 ans)

* L'employeur doit prendre en charge 50% du coût de l'abonnement pour les employés venant en transports en commun au travail.

D'après le site Oui SNCF, la plupart des lignes exceptée la ligne TER entre Carcassonne et Limoux sont plutôt bien cadencées :

- Carcassonne Limoux : 25 min / 6 trains par jour
- Carcassonne Narbonne : 31 min / 24 trains par jour
- Narbonne Béziers : 15 min / 40 trains par jour
- Narbonne Perpignan : 40 min / 25 trains par jour
- Carcassonne Castelnau-dary : 20 min / 19 trains par jour
- Toulouse Castelnau-dary : 47 min / 21 trains par jour



Appréciation de l'offre de transports collectifs – résultats de l'enquête mobile

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

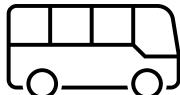
Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

46%

Utilisent les transports en commun



43%

Des usagers n'en sont pas satisfaits*

40% des répondants utilisent le réseau LIO

14% utilisent RTCA ; 13% utilisent CITIBUS

6% ne savent pas quel réseau ils utilisent



Par... :

- ✗ Manque d'arrêts à proximité du domicile ou du lieu de travail ;
- ✗ Incompatibilité avec l'enchaînement des déplacements ;
- ✗ Manque de couverture horaire ;
- ✗ Manque de connaissance, manque de lisibilité des fiches horaires et des tarifs disponibles ;
- ✗ Durée des trajets et manque de confort ;
- ✗ Préférence pour la voiture.

*455 répondants



Appréciation de l'offre de transports collectifs

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Transports collectifs souhaitables

Transports collectifs existants sur le département

Confortables		Pas de retours sur le sujet dans l'enquête en ligne ou les ateliers de concertation
Bonne fréquence		Manque de fréquence (peu d'offres à haut niveau de service) et problème de fiabilité
Amplitude horaire		Des horaires inadaptés pour les actifs
Coûts		Des coûts plutôt avantageux
Information et communication		De multiples canaux de communication (applis mobilité ...) qui diminue la lisibilité de l'offre
Accessibilité		Manque de maillage vélo aux abords des gares et arrêts de bus
Intermodalité		Manque d'espaces multimodaux (stationnements vélo en gare, parkings relais, hubs de mobilité ...) ; vélos à bord des trains



Accessibilité des sites touristiques

Aude Tourisme, l'agence départementale du tourisme élabore sa nouvelle stratégie de développement touristique.

2 enjeux :

- S'interroger sur les impacts environnementaux, sociaux et économiques du tourisme,
- Renforcer le positionnement de la destination auprès des clientèles de proximité

La question de la mobilité est donc essentielle.

L'accès en voiture

L'accès via les autoroutes A9 et A61 permet de desservir efficacement les sites proches. En revanche, les autres sites touristiques du département plus éloignés des axes autoroutiers sont beaucoup moins accessibles. Par ailleurs, en saison estivale où on observe des pics de fréquentation touristiques, certains axes routiers sont vites saturés notamment sur la façade littorale. Le SYADEN avait ciblé en premier lieu le réseau des sites du Pays Cathare pour le déploiement de bornes de recharge électrique afin de permettre aux visiteurs de recharger leurs véhicules pendant le temps de la visite.

L'accès en train : les offres TER

L'opération du « train à 1€ » les 1ers week-ends du mois est une incitation efficace qui crée un réel report modal de la voiture vers le train et qui permet aussi à des publics aux revenus modestes de découvrir le territoire. La Région Occitanie a également développé une offre combinée visite + train pour inciter à l'accès en train des « Grands

Sites Occitanie ». Par exemple, les visiteurs peuvent bénéficier du Carca'pass offert et de tarifs réduits pour la visite de la Cité médiévale et des activités autour, sur présentation d'un billet liO Train.

L'accès à vélo

Aude Tourisme travaille en partenariat avec les Offices de tourisme intercommunaux pour développer des accès aux sites touristiques proches des véloroutes et voies vertes en déployant le label Accueil Vélo.

Des initiatives locales

L'OGS Carcassonne vise à rééquilibrer les accès à la cité médiévale en transports collectifs et modes doux.

Le Grand Narbonne adapte son réseau CITIBUS en période estivale et renforce la desserte des plages du littoral de Fleury-Saint-Pierre jusqu'à Leucate face à la forte saisonnalité du tourisme balnéaire.

Carcassonne Agglo adapte également son offre avec des services saisonniers de la RTCA, des navettes régulières menant à l'aéroport, les petits-trains touristiques ...



UNE ABBAYE À 15 MINUTES DE NARBONNE

L'abbaye est située en Région Occitanie, dans le département de l'Aude, à 15 minutes de Narbonne.

- Sortie Narbonne Sud, prendre direction Lézignan-Corbières
- Prendre ensuite la D613
- Au rond point de Montredon, prendre à gauche sur la D613

Coordonnées GPS
Latitude : N 43° 7' 45,0336 »
Longitude : E 2° 53' 51,1038 »

Des doutes sur votre chemin ? Appelez-nous au 04 68 45 11 08, nous vous aiderons.

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Le site de l'abbaye de Fontfroide a accueilli 126 000 visiteurs en 2019 concentrés sur les mois de juin-juillet-août.

La page d'accès ne renseigne que sur l'accès en voiture à 15 minutes de Narbonne faute de moyens de transports alternatifs. La Région Occitanie prévoit la desserte du site dans le renouvellement de son réseau liO bus audiois.

2. Le report modal vers les modes actifs



- **Le vélo, un mode de déplacement crédible y compris en milieu peu dense**
- **Les démarches de planification en cours**
- **Le bilan du précédent Schéma vélo**
- **Fréquentations des itinéraires**
- **Les grands enjeux**



- **La pratique du vélo** augmente partout en France y compris dans les territoires ruraux dotés d'infrastructures cyclables.
- **8 trajets sur 10** se font en voiture dans les territoires ruraux du fait principalement du manque de contraintes pour la circulation automobile en zone rurale (circulation, stationnement,...) et de freins identifiés à la pratique du vélo (sécurité, distances, habitat diffus, accessibilité aux services publics, bassins d'emplois vastes, ...)
- Or, **50% des déplacements font moins de 5 km**
- Une alternative crédible :
 - Le VAE : augmente la distance parcourue, réduit l'effort dû aux dénivelés, adapté à un large public → prime à l'achat, location longue durée ...
 - Des aménagements adaptés
 - Du stationnement sécurisé
 - L'intermodalité TC + vélo





Les démarches de planification en cours

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

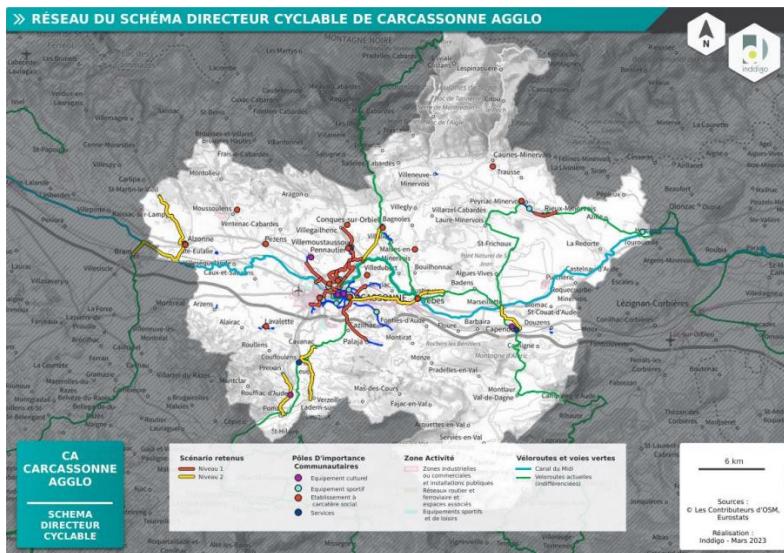
Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

- Green new deal : **le plan vélo régional**
- **2 schémas vélo réalisés** ou en cours portés par les 2 communautés d'agglomération de Carcassonne et Narbonne
- Proposition de **maillage local dans la vallée de l'Aude** (portage associatif)
- Peu de démarches locales sur le reste du territoire



Nom de l'EPCI	Avancement politique cyclable*
CA Le Grand Narbonne*	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma vélo en cours de finalisation
CA Carcassonne	<ul style="list-style-type: none"> • Schéma vélo réalisé, février 2023
CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de schéma vélo intercommunal • Réseau de boucles loisirs existant
CC du Limouxin	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de schéma vélo intercommunal • Travail d'identification des liaisons à créer réalisé par l'AF3V dans la vallée de l'Aude
CC Castelnau-d'Aude Lauragais Audois	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de schéma vélo intercommunal • Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI
CC Piège Lauragais Malepère	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de schéma vélo intercommunal • Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI
CC Pyrénées Audoises	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de schéma vélo intercommunal • Travail d'identification des liaisons à créer réalisé par l'AF3V dans la vallée de l'Aude
CC de la Montagne Noire	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de démarches réalisées ou en cours
CC Corbières Salanque Méditerranée	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de démarches réalisées ou en cours
CC Lauragais Revel Sorezais	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de schéma vélo intercommunal • Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI

Démarches locales de planification cyclable. * Des communes ont également lancer des démarches cyclables, notamment sur le Grand Narbonne, on peut également citer la ville de Bram.



Le bilan du précédent schéma vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

- **6 axes stratégiques :**
- La mise en œuvre d'infrastructures cyclables, principalement à vocation touristique
- Le développement d'une offre de services vélos
- Un travail au niveau des collèges
- La communication
- Des réflexions sur la gouvernance
- La mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation

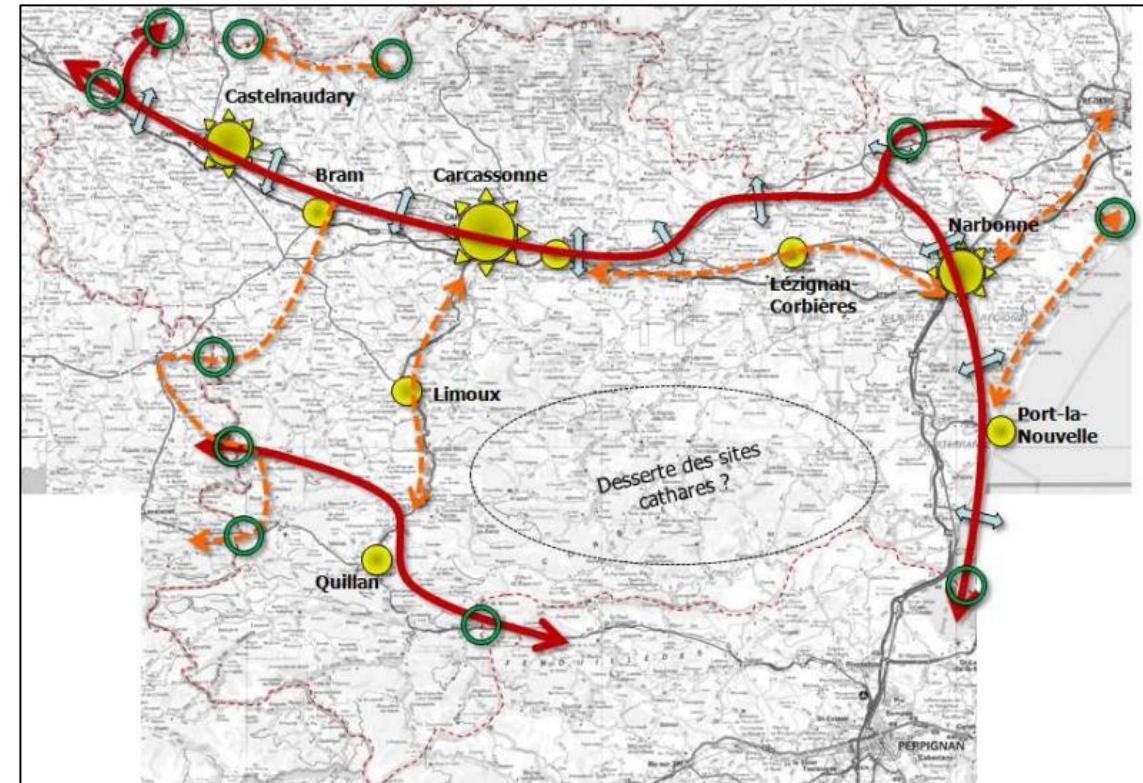
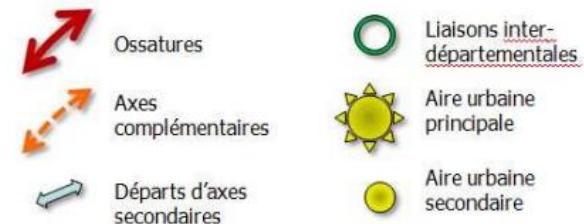


Schéma d'intention de la politique de développement cyclable
Source : Plan vélo 2018 - 2022





Volet « Infrastructure »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement	
A1 - Réalisation des ossatures du réseau cyclable	<p>261 km d'infrastructure à réaliser d'ici 2025, le plus souvent sous forme d'aménagements en site propre capables d'accueillir un large éventail d'usagers.</p>		<p>Certains itinéraires ont été réalisés (V81, Canal du Midi) depuis le précédent schéma, et environ 224 km sont aujourd'hui aménagés sur l'ossature du réseau. La rigole de la Plaine (V84) et certains tronçons de l'EV8 restent notamment à aménager.</p>
A2 - Réalisation des itinéraires complémentaires	<p>200 km à réaliser ne privilégiant pas nécessairement le recours au site propre.</p>		<p>Seule la voie verte Canal du Midi - Montségur a été réalisée, soit environ 66 km. L'état d'avancement des autres itinéraires n'a que peu évolué depuis 2018.</p>
A3 - Développement d'un maillage local	<p>Réalisation d'axes locaux (itinéraires, boucles...) au départ des ossatures et des itinéraires complémentaires via un règlement d'aides spécifique conditionnant la participation financière du Conseil Départemental.</p>		<p>Plusieurs itinéraires ont été financés depuis 2021 pour un total 9,5 km d'aménagements subventionnés sur la période 2021-2022 (2 ans), et 8,75 km en prévision sur l'année 2023 (non validé), avec une enveloppe annuelle autour de 200 000 €/an.</p>
A4 - Jalonnement des itinéraires	<p>Pose d'un jalonnement pour l'ensemble des itinéraires composant le réseau départemental.</p>		<p>La plupart des itinéraires du plan vélo réalisés ont été jalonnés pour favoriser le cyclotourisme, une réflexion sur le jalonnement pour les trajets du quotidien serait intéressante à mener.</p>



Volets « Services », « Utilitaire », et « Communication »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement
B5- Développement de l'intermodalité	A définir avec la région OCCITANIE.	Action non prise en main par le département, des actions en faveur de l'intermodalité ont toutefois été menées sur le territoire, la région Occitanie a également intégré cette thématique dans son plan vélo.
B6- Déploiement du référentiel « Accueil Vélo »	Aboutir à une centaine d'opérateurs labellisés dans le Département à court terme (2020), 200 à horizon 2022.	Campagne menée sur la Véloroute 80 Canal du Midi et en cours sur la Voie verte Canal du Midi – Montségur. Pas d'action sur le référentiel pour les autres itinéraires. 117 opérateurs sont référencés dans l'Aude en 2023*.
C7- Les plans de déplacements de collèges	L'Aude recense 28 collèges au total : Intégrer chaque année 2 nouveaux collèges dans la démarche pour atteindre 18 collèges en 2026 et la totalité pour 2030 . Le nouveau collège de Lézignan-Corbières et le collège des Fontanilles peuvent être identifiés comme prioritaires.	Aucune action réalisée depuis la mise en œuvre du plan vélo.
D8- Plan de communication de la politique cyclable	Réaliser un plan de communication annuel . Réunir un comité technique tous les trimestres qui travaillera sur la mise en œuvre et le suivi de la communication.	Alimentation de la base de données existante (SIT) et développement d'outils de communication qualitatifs. L'offre cyclable pourrait toutefois être plus visible et lisible.



Volets « Gouvernance » et « Evaluation »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement
E9- Pilotage et suivi de la mise en œuvre de la politique cyclable	Organisation d'un pilotage annuel assurant la mise en œuvre de la politique cyclable.	
F10- Evaluation de l'avancée de la politique cyclable	L' évaluation de la politique cyclable à N+6 au travers d'un audit Bypad, le suivi des indicateurs pour chaque action.	
F11- Evaluation de la fréquentation et des impacts des itinéraires	Pose de compteurs permanents en phase travaux ; définitions de points de contrôle complémentaires ; réalisation de campagnes d'enquêtes et comptages tous les 3 ans. Aide à l' acquisition de compteurs destinés au suivi de la fréquentation.	 11 compteurs automatiques sur le département : 6 compteurs sur la véloroute du Canal du Midi, 4 compteurs sur la voie verte du Canal du Midi Montségur, et 1 compteur à Gruissan. Comptages à programmer sur les itinéraires complémentaires. Enquêtes approfondies réalisées sur Eurovélo 8, en cours sur la véloroute du Canal du Midi en 2023, à programmer sur les autres itinéraires.

Etat d'avancement des itinéraires identifiés dans le précédent schéma vélo

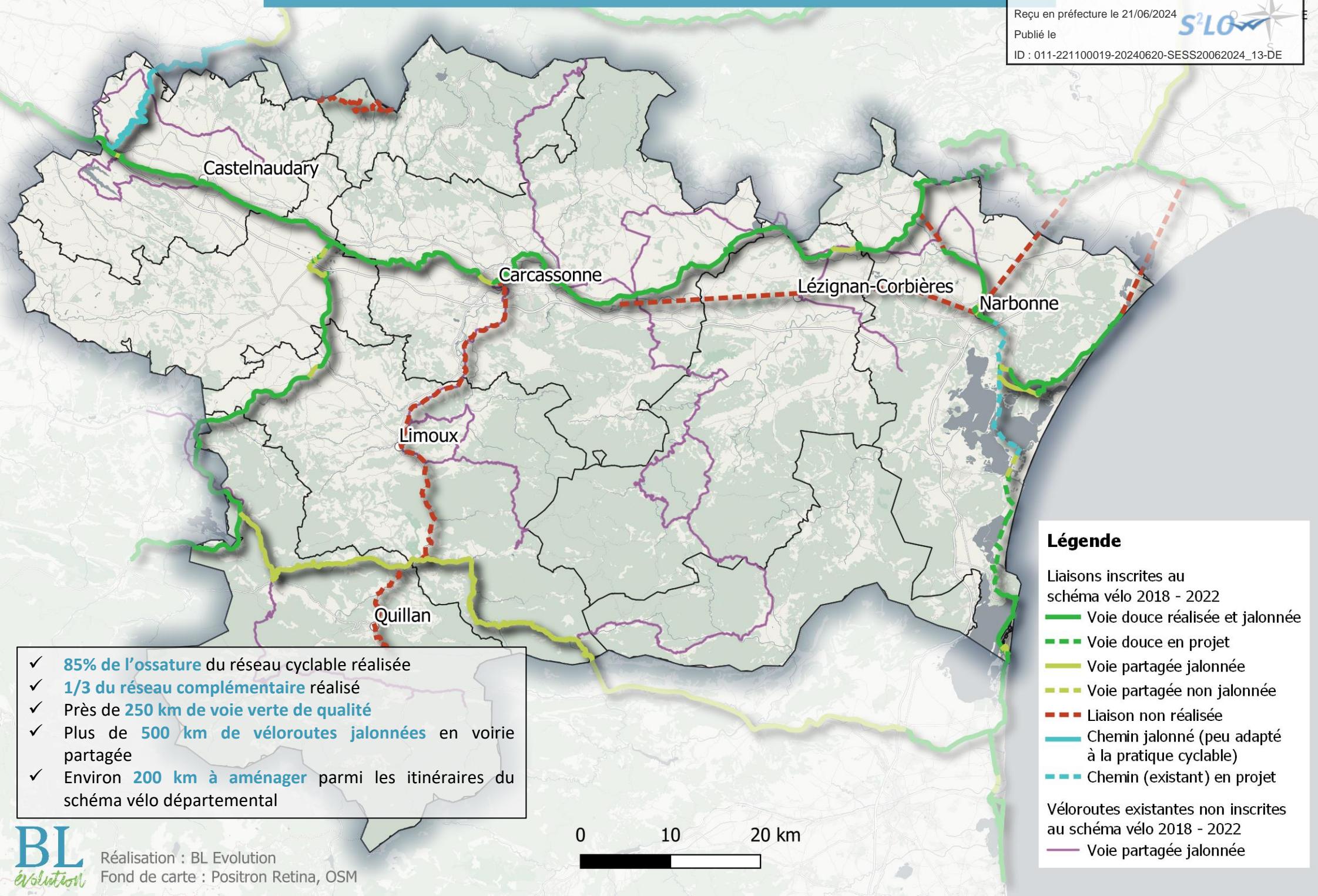
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE





Le bilan du précédent schéma vélo

- Des portions du Canal du Midi avec un niveau de qualité de revêtement **hétérogène** mais une nette amélioration avec les travaux de remise en état des berges
- Du **jalonnement cyclable récent** qui permet de matérialiser les itinéraires et un jalonnement ancien de boucles cyclables sur routes départementales à faible trafic qui pourrait être amélioré
- Des **expérimentations de Chaussée à voie centrale banalisée**
- Des **projets locaux répondant à une pratique de loisirs, tourisme** (Rigole de la Plaine)



Canal du Midi – Revêtement qualitatif



Canal du Midi – Revêtement moins qualitatif qui nécessitera davantage d'entretien



CVCB bien aménagées sur l'itinéraire du Canal du midi – Montségur, à Belvèze (à gauche) et Bram (à droite)



La Rigole de la Plaine – ce type d'aménagement n'est pas adapté à une pratique cyclable du quotidien



Le bilan du précédent schéma vélo : résultats de l'enquête mobilité

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

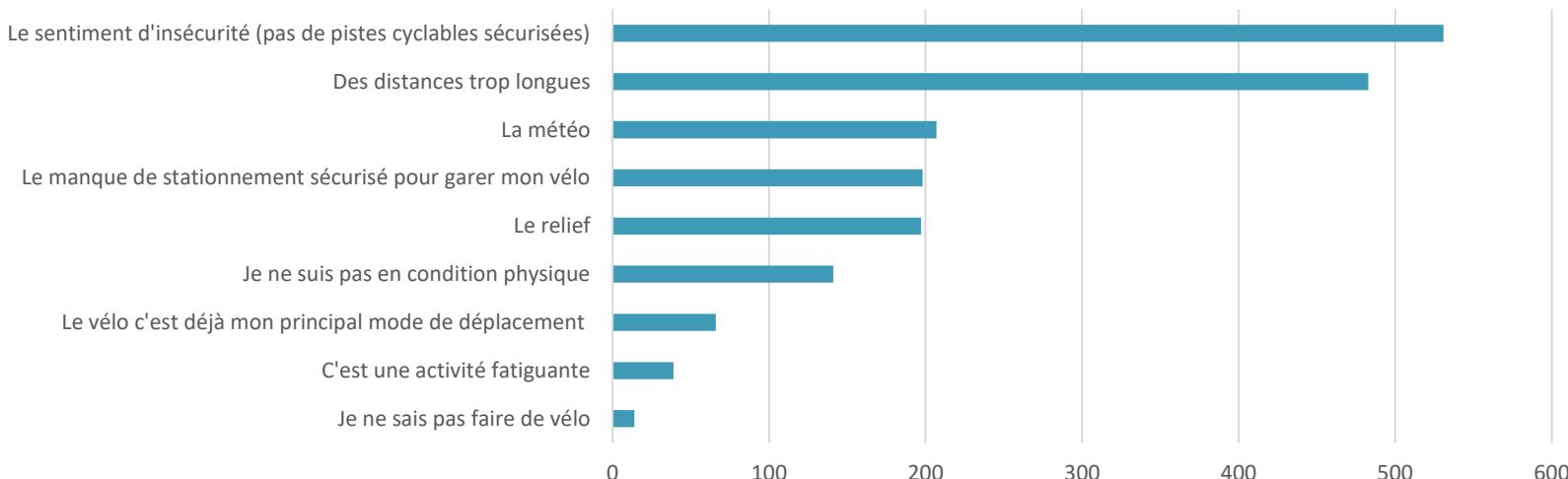
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Parmi les freins à la pratique du vélo, **54% des répondants** citent le **sentiment d'insécurité**.
Les distances trop longues arrivent en seconde position avec **49%**, puis la **météo**, à **21%**.



Quels sont les freins à l'utilisation du vélo pour vos déplacements quotidiens ?



Toutefois, **44%** des répondants se **disent prêts à utiliser davantage le vélo** ou le vélo à assistance électrique ce qui est un chiffre élevé compte tenu de la part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements des répondants qui s'élève à 7%.

Ainsi, assurer la sécurité des liaisons cyclables et mettre en place des stationnements sécurisés ainsi que des services vélo, permettrait un report modal non-négligeable vers le vélo.



Appréciation de l'offre de transports collectifs

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Aménagements cyclables souhaitables

Aménagements cyclables existants sur le département

Sécurisés		Des routes très fréquentées, manque de liaisons sécurisées autour des pôles urbains, traversées de bourgs non aménagées (points noirs) et discontinuités cyclables ...
Confortables		
Continus		
Directs		Des itinéraires à vocation touristique
Faibles déclivités		Des voies douces aménagées le long de canaux, anciennes voies ferrées
Bien identifiés (signalisation)		Avancé mais pas partout
Accessible TC		Faiblesse de l'offre, manque de rabattement, équipements (stationnements vélos sécurisés)



Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

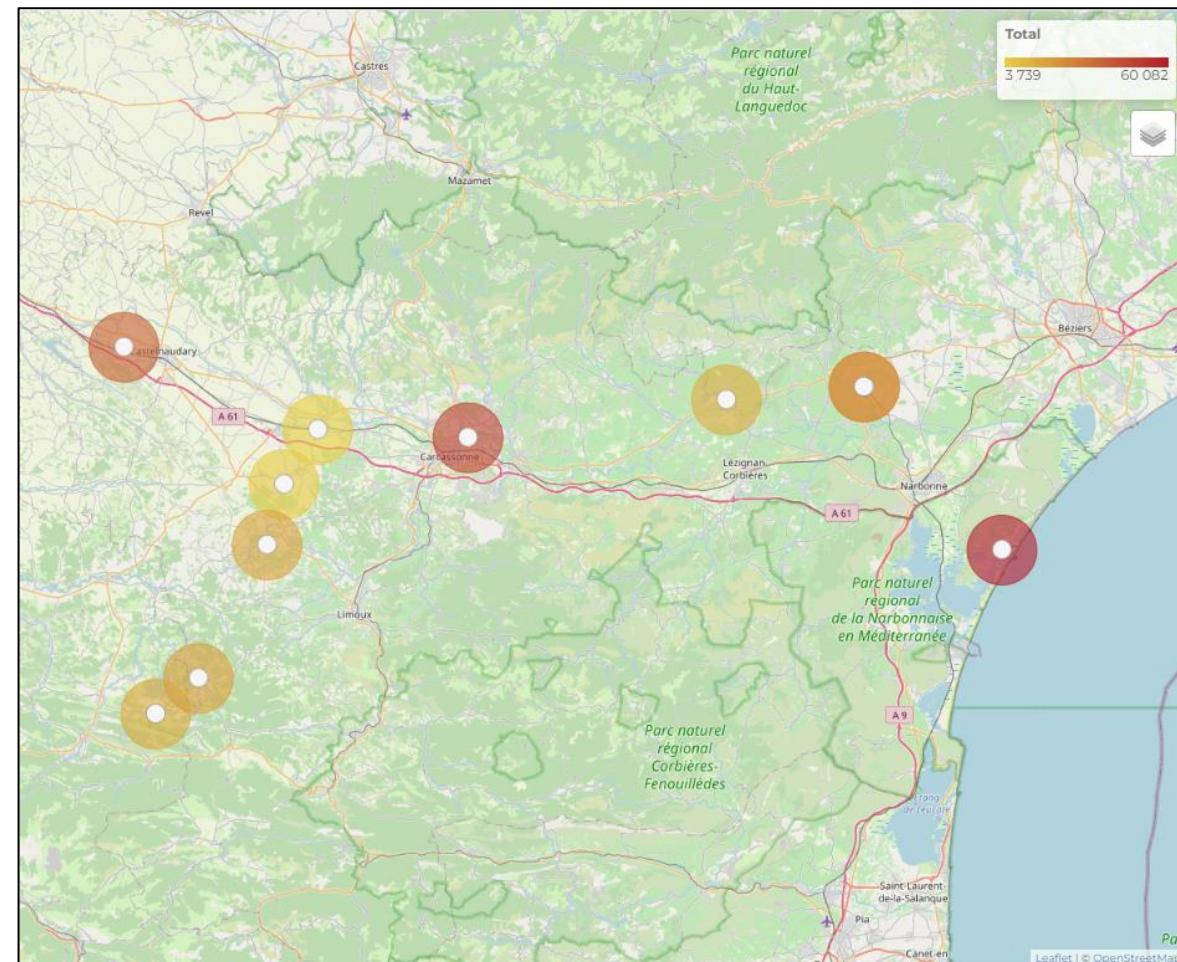


ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

D'après les données des compteurs installés sur les différents itinéraires, **le réseau ossature est inégalement fréquenté**, en particulier :

- Le canal du Midi (V80) est en moyenne bien plus fréquenté que l'itinéraire du canal du Midi – Montségur.
- Les compteurs situés proche des principales communes sont les plus fréquentés (Gruissan, Castelnaudary, Carcassonne).
- La localisation des compteurs donne plus à voir les usages loisirs que des usages quotidiens.

Site	Moyenne journalière ▾
Etang de Mateille, Gruissan Vélos	303
Ecluse de St Jean Vélos	132
Ecluse de Domergue Vélos	107
Canal du Midi côté restaurant Vélos	71
Canal du Midi côté Chemin de Halage Vélos	65
Chalabre	51
Belvèze du Razès	49
RD620 Aire de repos	43
Ecluse de l'Homps Vélos	39
Villeneuve-Lès-Montréal Vélos	24
Pont du diable Vélos	11



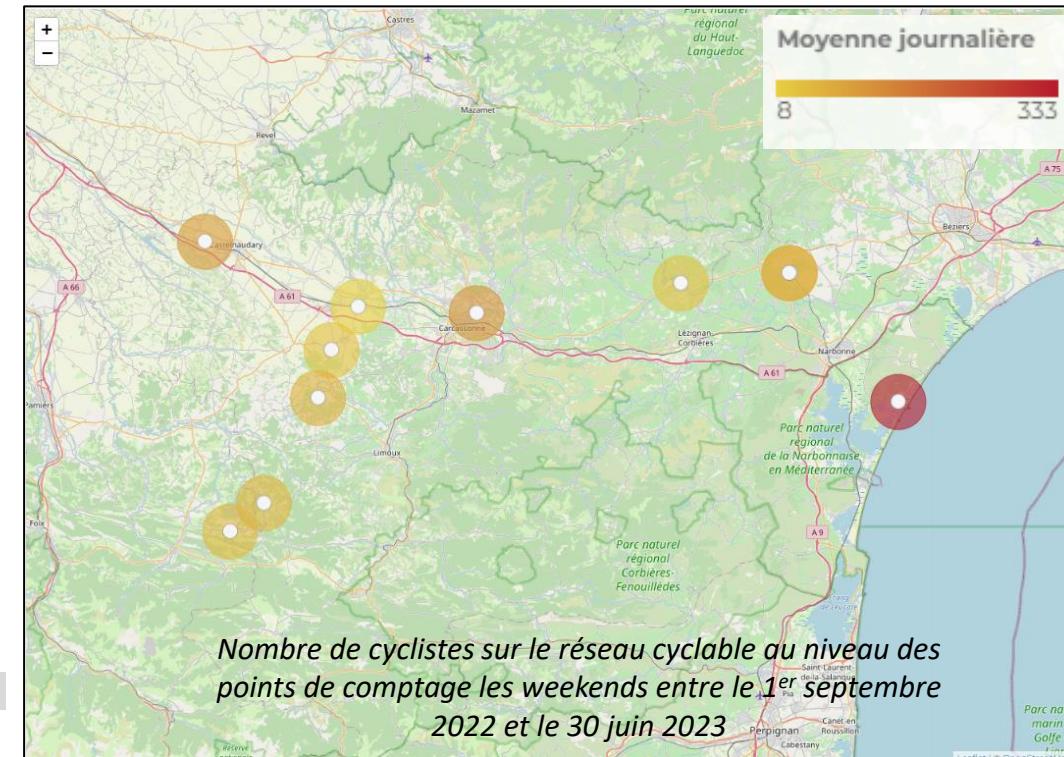
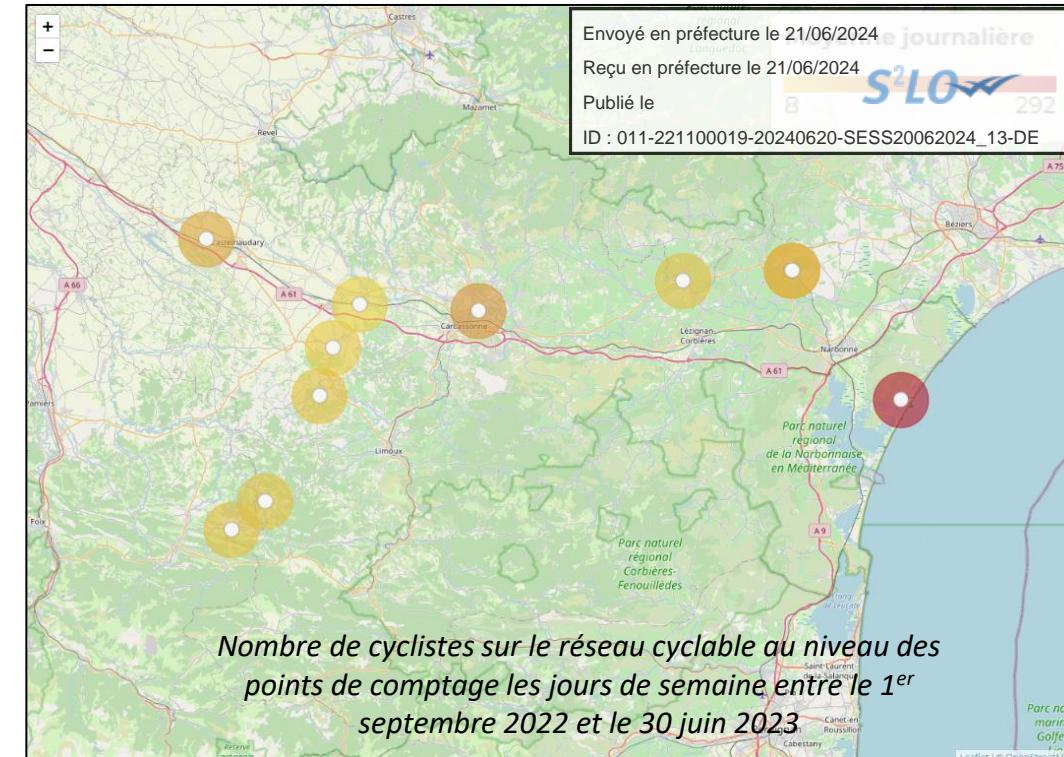
Nombre de cyclistes sur le réseau cyclable au niveau des points de comptage entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023 (certains compteurs n'étaient pas installés sur l'intégralité de la période de comptage)



Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Un usage diversifié qui varie selon les saisons

L'analyse des comptages vélo sur différentes périodes de l'année permet de **voir les multiples usages du réseau cyclable**. Bien que les flux soient plus importants en été, les itinéraires sont également fréquentés tout au long de l'année, aussi bien en semaine que le weekend.





Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

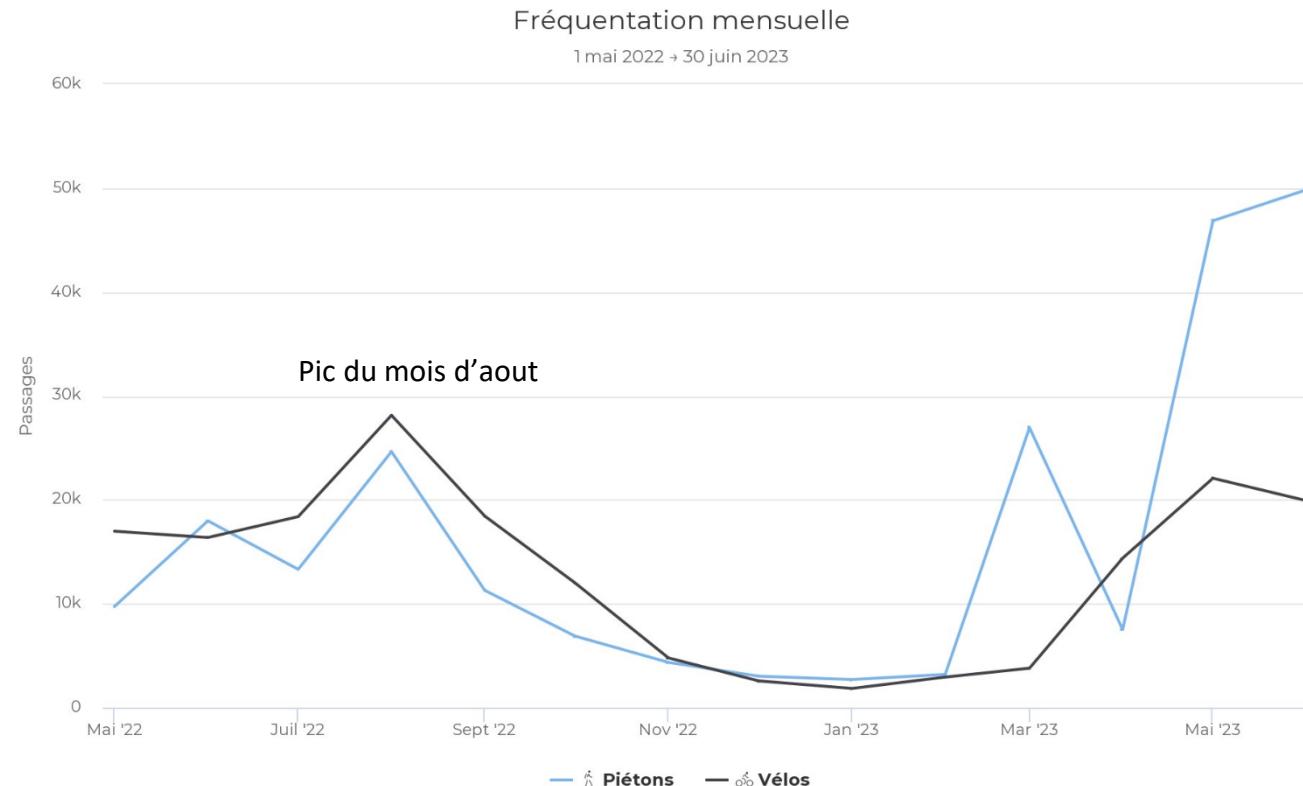
Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Un usage diversifié qui varie selon les saisons



Nombre de cyclistes et de piétons au niveau des points de comptage 1er mai 2022 et le 30 juin 2023

Seuls les points de comptage suffisamment anciens sur le canal du Midi ont été pris en compte, à savoir :

- Canal du Midi côté Chemin de Halage
- Canal du Midi côté restaurant
- Ecluse de Domergue
- Ecluse de l'Homps
- Ecluse de St Jean



Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

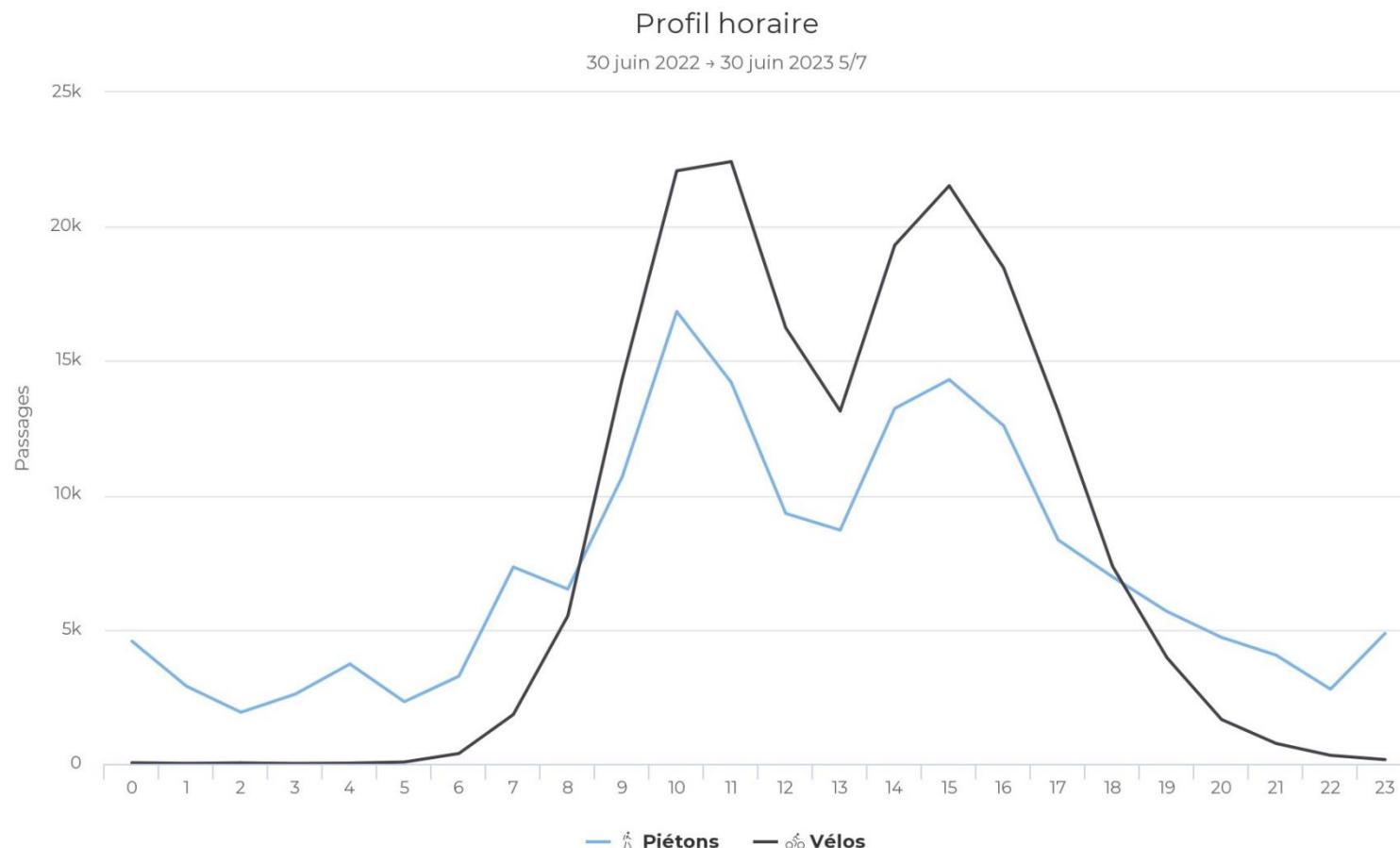
Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Un usage principal de loisirs, particulièrement dépendant de l'heure de la journée



Nombre moyen de cyclistes et de piétons par heure de la journée, moyenne pour les jours de semaine **sur les 11 compteurs** entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023

Remarque : 3 des 11 compteurs ne prennent en compte que la pratique cyclable



Les grands enjeux

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Recu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Contexte
d'un nouveau schéma vélo aménagé



Boucles de rétroaction positive

2018

Plan vélo de l'Aude 2018 – 2022

Mise en œuvre partielle

Co-bénéfices du vélo : enjeux environnementaux, santé public, égalité sociale, développement économique, etc.

Attentes des habitants, usagers, associations, collectivités

Fort potentiel de développement du vélo au regard de la morphologie du territoire

Plan national vélo

Green new deal de la région Occitanie

Nombreux départements ambitieux sur leur politique cyclable

Démarches locales des collectivités territoriales

Révision du schéma vélo de l'Aude

2024

Travailler sur l'ensemble de l'écosystème vélo, en collaboration avec les acteurs du territoire, pour faire du vélo un mode de déplacement efficace au quotidien, en complémentarité des autres modes de transports

Infrastructures

Contribuer à la création d'un maillage cyclable continu et de qualité, qui desserve les principaux pôles générateurs de déplacements.

Services et communication

Accompagner les usagers dans leur changement de pratique et lever les freins à la pratique du vélo : stationnement, location, aide à l'achat, communication, etc.

Suivi et gouvernance

Assurer la coordination et le suivi de la politique cyclable à l'échelle départementale pour gagner en cohérence et en efficacité.

3. Le taux de remplissage des véhicules : covoiturage, autopartage, autostop



Des expérimentations d'autopartage

86% des ménages audois possèdent au moins une voiture et 36% en possèdent deux ou plus. (supérieur à la moyenne nationale de 81% de ménage motorisés).

Pour diminuer le taux de motorisation des ménages, plusieurs alternatives existent dont l'autopartage qui **permet à plusieurs personnes d'utiliser un véhicule commun.**

Sur le département, **plusieurs expérimentations d'autopartage** sont à l'œuvre : à Cuxac d'Aude et sur la commune de Villerouge Termenès qui propose **une solution de voiture partagée à ses 150 habitants.**

A Narbonne, le service « Modul'Auto » offre également une solution d'autopartage aux habitants.

Focus : Autopartage à Villerouge Termenès

Le projet s'est appuyé sur la démarche d'un groupe de personnes souhaitant acquérir un véhicule électrique en commun, et d'un projet d'installation d'une ombrière photovoltaïque avec une borne de recharge sur le parking d'accueil des touristes :

- Le véhicule peut être loué sur une durée d'une journée maximum, avec deux offres, un pour les habitants (avec une adhésion) et une autre pour des utilisateurs ponctuels.
- Le service fonctionne avec 10 demi-journées de location par semaine et près de la moitié des habitants usagers du service.

Bilan :

- Ce type de service permet notamment aux ménages multi-motorisé du village de se délester d'une voiture et d'utiliser la voiture partagée pour des trajets ponctuels.
- Au vu de la demande, un nouveau véhicule en autopartage a été acheté. Il dispose d'une plus grande capacité d'emport, notamment transporter des charges.

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Le véhicule électrique partagé proposé par la commune de Villerouge Termenès .

- Cette solution de voiture partagée offre une réelle alternative de mobilité sur des territoires ruraux et non desservis par une offre de transports en commun.
- Elle est également intéressante en milieu urbain pour des déplacements non pourvus en modes actifs ou transports collectifs :
 - permet d'optimiser l'utilisation des véhicules, de réduire l'impact sur l'espace public ;
 - réduit le bilan carbone avec l'usage d'un véhicule électrique pour les déplacements des habitants
 - donne la possibilité aux personnes qui n'ont pas les moyens ou ne souhaitent pas posséder de véhicule d'y avoir accès ponctuellement

Sources : Commune de Villerouge Termenès



Des aires et des services de covoiturage

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

81 % des déplacements domicile travail sont réalisés en voiture sur le département.

Bien que la majorité des déplacements des actifs soient réalisés sur des courtes distances (62% des actifs se déplacent au sein de leur commune de résidence ou vers une commune à moins de 7 km), le covoiturage concerne un volume de flux domicile-travail quotidiens non négligeables.

En revanche, **le réseau d'aires de covoiturage est encore peu développé :**

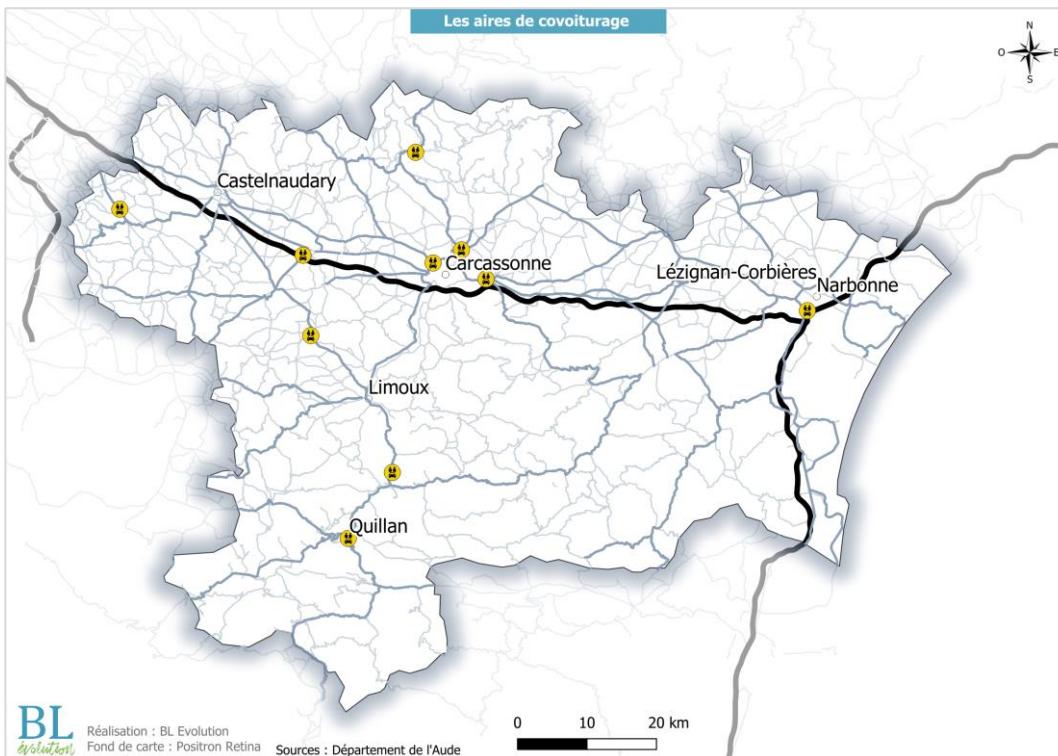
- Les aires de covoiturage recensées et formelles situées sur le département sont peu nombreuses.
- Elles sont concentrées sur les principaux axes routiers et sont plus ou moins équipées en services.

Il a été proposé en avril 2022 par le Département à l'ensemble des communes d'implanter un panneau de covoiturage pour identifier une ou plusieurs places à dédier au covoiturage au cœur des villes et des villages. 28 communes vont s'engager dans cette démarche (août 2023).

En termes de services, le Département a lancé Mobil'Aude qui est une plateforme de mise en relation pour faciliter le covoiturage.

Plusieurs acteurs interviennent sur l'offre de covoiturage :

- **La Région Occitanie** qui a lancé un plan régional de covoiturage et a conventionné avec 5 opérateurs privés
- **Le Département** avec la plateforme Mobil'Aude
- **L'association La Trame** sur le territoire de la Haute-Vallée de l'Aude qui propose une offre de covoiturage solidaire « Covoiturez Malin ! »



D'après l'enquête mobilités, 12% des répondants pratiquent le covoiturage régulièrement et en sont satisfaits.

Parmi les freins principaux identifiés lors des 4 ateliers de concertation :

- Les horaires de travail
- Les contraintes d'organisation (déplacement en chaîne, urgences ...)
- La multitude d'offres (sites, applications ...) de mise en relation et nécessitant un accès au numérique





Pratiques formelles de covoitage



L'observatoire du covoitage permet de mettre en évidence l'ensemble des trajets formalisés grâce aux applications de mise en relation entre covoitureurs et covoiturés. Ces indicateurs ne peuvent donc pas mesurer le covoitage informelle, mis en place entre proches ou collègues.

En mars 2023, 2 000 personnes ont réalisé un covoitage validé par le biais des applications, principalement sur des tranches horaires en heures de pointe, et pour des trajets de moins de 30 km.

Les trajets les plus fréquents concernent des trajets internes à la commune de Carcassonne, et également des trajets depuis ou vers Carcassonne. Cela peut s'expliquer par le récent lancement d'un partenariat de Carcassonne Agglo avec Klaxit, et la mise en place d'une incitation financière par cette même agglomération, en janvier 2023 (2 à 4 euros par trajet en fonction de la distance et des passagers transportés).

La Région Occitanie propose une prime de covoitage pour inciter aux trajets.

- Le développement de la pratique du covoitage nécessite le développement d'un système qui s'articule autour :
 - D'infrastructures dédiées : lignes de covoitage, aires et arrêts matérialisés, voies réservées (VR2+), etc.
 - De services : plateforme de mise en relation, réservation, garantie trajet, etc.
 - D'actions de communication : campagnes de sensibilisation, d'incitation à la pratique, informations
- Ce système covoitage doit être conçu pour s'adapter aux attentes des usagers en termes de qualité, d'efficacité et d'intermodalité avec les autres offres de transport.

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE
S2LO



Focus sur l'application Mobil'Aude

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Une plateforme intermodale mise en place en septembre 2021 par le Département, regroupant plusieurs fonctionnalités pour faciliter la mobilité sur le territoire (plus de 2 100 inscrits en août 2023) :

- Une mise en relation entre conducteurs et passagers pour réaliser un covoiturage,
- Un système de communautés pour les covoiturer entre collègues, habitants d'un même village, membres d'un club sportif, etc. (65 communautés créées),
- La création d'évènements pour faciliter le covoiturage (241 évènements recensés au 10 juillet 2023),
- Des informations sur les horaires de transport en commun,
- Une cartographie recensant des points de mobilité sur le territoire (aire de covoiturage, agence commerciale, gare, ...).

Des nouveautés :

- Intégration d'un compte mobilité pour visualiser les aides à la mobilité proposées sur le territoire,
- L'implantation de panneaux de covoiturage par le Département pour réserver une ou quelques places au cœur des villes et villages,
- Une prime de 100€ pour les conducteurs réalisant au moins 10 covoiturages courtes distance (moins de 30km) : en cours de développement.



Résultats de l'enquête en ligne : covoiturage

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

i

12% des répondants ont une pratique régulière du covoiturage et en sont satisfaits.

Parmi les **freins identifiés**, les plus représentés sont :

- Le souhait de ne pas avoir de contraintes horaires (32%)
- Le décalage des horaires (24%) ;
- La difficulté à trouver des personnes intéressées pour covoiturer (13%) ; ou le fait de penser que personne ne fait le même trajet que soi (20%)
- L'absence d'aire dans la commune (12%) ;
- L'absence d'aire à proximité du domicile (10%) ;
- Le manque d'envie de partager la voiture avec des collègues de travail (9%) ;
- L'absence de connaissances sur le fonctionnement du covoiturage (3%) ;

Seulement 5% des répondants pratiquent le covoiturage pour aller au travail

88% des répondants ne pratiquent pas le covoiturage

46% d'entre eux parcourent plus de 20km par jour

54% d'entre eux font pourtant seulement 2 déplacements par jour au maximum

4. Les mobilités solidaires et inclusives



Des initiatives pour la mobilité sociale et solidaire

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Fournir des solutions de déplacements alternatifs et à moindre coût afin de « pouvoir bouger » ne suffit généralement pas. Il s'agit également de donner aux habitants les plus en difficulté la capacité de « savoir bouger », à travers divers types d'accompagnement permettant à chacun de devenir autonome dans le choix et la réalisation de ses déplacements.

La mobilité est un facteur majeur d'autonomie des personnes âgées, jeunes ou fragiles ou **d'employabilité** des demandeurs d'emplois. Favoriser l'accès à la mobilité de ces personnes est donc vecteur d'insertion sociale important et doit faire partie intégrante d'une stratégie de mobilité.

Il existe **plusieurs leviers** pour favoriser l'accès à la mobilité solidaire :

- Le transport d'utilité sociale (TUS) ;
- Le prêt/location de vélo, scooter ou voiture à moindre coût ;
- L'apprentissage à l'utilisation du vélo, des transports en commun, du covoiturage (accompagnement et conseil en mobilité)

L'accompagnement des personnes dans la recherche d'une solution de mobilité adaptée est un prérequis pour l'accession de ces publics à la mobilité.

Portées par le Département et des associations, **de nombreuses actions coexistent aujourd'hui en matière d'insertion par la mobilité.**

Transport associatif

La Trame propose un service de covoiturage solidaire auquel s'ajoute un transport d'utilité sociale à la demande reposant sur **un réseau de bénévoles** et ayant vocation plus largement à développer l'entraide à l'échelle des EPCI CC du Limouxin et CC Pyrénées-Audoises.

Mobilité et emploi

Sur le territoire, plusieurs initiatives d'aides à la mobilité existent pour des publics en insertion à l'emploi :

- Plateformes de mobilité : un panel d'actions (permis, mise à disposition de vélos, scooters, ateliers mobilité, diagnostics ...) sont proposées par l'association **La roue qui tourne** à Castelnau-d'Aude ; **Mobil'Activ** sur l'agglomération de Carcassonne et **IDEAL** sur le territoire du Grand Narbonne.
- Permis de conduire aidé : plusieurs dispositifs offrent des aides au permis pour les jeunes (<https://www.aude.fr/annuaire-des-aides-au-permis-pour-les-jeunes>)

Le Département qui accompagne les publics en insertion via le SPIE (Service Public de l'Insertion et de l'Emploi Audois) a réalisé un diagnostic de son accompagnement en 2022. Il en ressort que la 1^{ère} motivation d'insertion à l'emploi est un temps de trajet court entre domicile et travail pour 56% des sondés. Par ailleurs, **la mobilité ressort comme le principal frein d'accès à l'emploi pour 47% des sondés.**

Le Département subventionne plusieurs initiatives locales (cf. page suivante)

Parmi **les pistes d'améliorations** de son accompagnement, le Département identifie :

- La refonte de son règlement d'aide financière (RAFI)
- Une meilleure adéquation entre l'offre d'accompagnement (observations, solutions de conseil, matérielles) et la demande
- Un projet de guichet unique permettant de centraliser l'ensemble des plateformes et dispositifs d'aides
- La révision de son aide à l'acquisition de véhicules avec une réflexion qui émerge sur le soutien à l'implantation de garages solidaires



Des initiatives pour la mobilité sociale et solidaire

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

	La TRAME*	La Roue qui tourne : plateforme mobilité & Recyclo vélo*	Mobil'activ*	Biclou (atelier AVA)*	Wimoov
Projet	Plateforme téléphonique pour organiser des déplacements ponctuels avec l'offre existante (transports en commun, taxi, covoiturage, etc.) ou un service de Transport Solidaire	Un diagnostic d'aide à la mobilité, et des solutions matérielles (location à faible coût), Un atelier de recyclage de vélos par des personnes en insertion professionnelle qui pourront ensuite utiliser les vélos réparés pour se déplacer	Proposer un accompagnement spécifique permettant de définir une solution de mobilité afin d'accéder ou se maintenir à l'emploi	Un dispositif de conseil en adaptation à la vie active qui s'appuie sur la récupération et valorisation de cycles	Plateforme de conseil en mobilité
Périmètre	Haute-Vallée	Lauragais	Carcassonnais	Carcassonnais et Narbonnais	Aude
Publics visés	Public en difficulté Bénéficiaires RSA (pour le TUS)	Bénéficiaires RSA, demandeurs d'emploi longue-durée, travailleurs reconnus handicapés, jeunes en accompagnement, jeunes de moins de 26 ans	Bénéficiaires RSA, demandeurs d'emploi longue-durée, travailleurs reconnus handicapés, habitants des quartiers « politique de la ville », jeunes en accompagnement, jeunes de moins de 26 ans	Bénéficiaires RSA, demandeurs d'emploi longue-durée, travailleurs reconnus handicapés, habitants des quartiers « politique de la ville », jeunes en accompagnement, jeunes de moins de 26 ans	Public en difficulté
Actions	Mise à disposition d'une plateforme téléphonique et d'un service de Transport Solidaire reposant sur un réseau de conducteurs bénévoles	<ul style="list-style-type: none"> • Orientation et aide à la mobilité • Entretien et diagnostic mobilité • Mise à disposition de véhicules • Accompagnement à la pratique du vélo et remise en selle • Mises en situation de travail en atelier de réparation de vélos • Bilans de mobilité et freins à l'emploi • Prêt de véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> • Aide à la prise en main d'un véhicule • Mise à disposition d'un véhicule « Mobil'Activ » à moindre coût (voiture avec ou sans permis, véhicule électrique, et 2 roues) • Orienter l'usager vers l'achat ou la réparation d'un véhicule 	<ul style="list-style-type: none"> • Mises en situation de travail en atelier de réparation de vélos • Bilans de mobilité et freins à l'emploi 	<ul style="list-style-type: none"> • Test mobilité • Accompagnement • Solutions spécifiques de mobilités (solutions pédagogiques, financières et matérielles) • Parcours mobilité en 4 étapes • Prêt de véhicules

*Initiatives subventionnées par le Département en 2023.

Sources : Département de l'Aude, entretiens

5. L'efficacité énergétique des véhicules



Le développement de bornes pour les véhicules électriques

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

- Sur le département, il existe environ 350 points de recharge pour 2000 véhicules électriques.
- Le taux d'équipement en véhicule électrique varie d'un territoire à l'autre entre 3,9% et 6,8%.
- Le SYADEN réalise son Schéma de déploiement de bornes et visent l'implantation de 2100 points de recharge (1 borne équivalent à 2 points de charge).
- Chaque année, l'utilisation du réseau REVEO sur le territoire audiois est presque multipliée par 2 (2000 sessions enregistrées en décembre 2021, 3500 en décembre 2022) avec un pic en période estivale.
- A Narbonne, des stations de type Providiris sont développées : <https://www.gaz-mobilite.fr/stations-gnv/narbonne-11100-388/>.

Sources : SYADEN, SDES (Rsvero), IGN (Admin Express), France Info.

EPCI	Nb de véhicules immatriculés en 2022	Nb de véhicules électriques ou hybrides rechargeables	Taux d'équipement
CC Castelnau-d'Aude	2 893	155	5,4%
CC Piège Lauragais Malepère	1 553	61	3,9%
CC de la Montagne Noire	600	41	6,8%
CA Carcassonne Agglo	10 979	477	4,4 %
CC du Limouxin	2 755	106	3,8%
CC Pyrénées Audoises	2 895	113	3,9%
CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois	3 704	163	4,4%
CA Le Grand Narbonne	12 078	547	4,5%
CC Corbières Salanque Méditerranée	2 527	121	4,8%

Taux d'équipement en véhicule électriques ou hybrides rechargeables selon les EPCI du Département, en 2022.

Le déploiement des bornes de recharge électrique concerne non seulement les besoins du quotidien mais aussi la demande touristique.

Entretien SYADEN le 16 mai 2023



Synthèse

- A l'exception de points de services publics localisés, du déploiement de la fibre et de quelques initiatives locales notables, **la démobilité est encore peu développée** dans l'Aude.
- Le **réseau cyclable départemental reste insuffisant pour développer la pratique** dans les déplacements quotidiens et les boucles de proximité. Pourtant, le territoire bénéficie **itinéraires cyclables structurants inscrits au Schéma national des véloroutes (EV8, V81, V80)** et de **nombreuses voies calmes** à aménager pour encourager la pratique.
- Concernant la **mobilité partagée**, aménager des aires de covoitage sur le territoire et mobiliser les acteurs locaux dans la prise en compte des enjeux de mobilité sont des leviers essentiels au développement de la pratique encore naissante.
- Le **réseau liO (bus, train)** dessert une partie du territoire et assure des liaisons stratégiques. Toutefois ce réseau reste sous-utilisé pour différentes raisons : manque d'arrêts à proximité du domicile, manque de fréquence et de confort, des horaires trop décalés ou peu lisibles...
- L'offre **de transport à la demande** répond à des besoins spécifiques. Cette offre reste encore limitée dans ses usages par manque de lisibilité et de compréhension du service.
- **Plusieurs actions de mobilités solidaires** portées par le Département et des structures associatives accompagnent les publics fragilisés. La mobilité est également pensée comme une activité de réinsertion à l'emploi (atelier de réparation vélo, garage solidaire ...)



Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse des offres de transport
- **Synthèse des enjeux**
- Cartographie des acteurs de la mobilité



Synthèse des enjeux et lignes de désirs

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

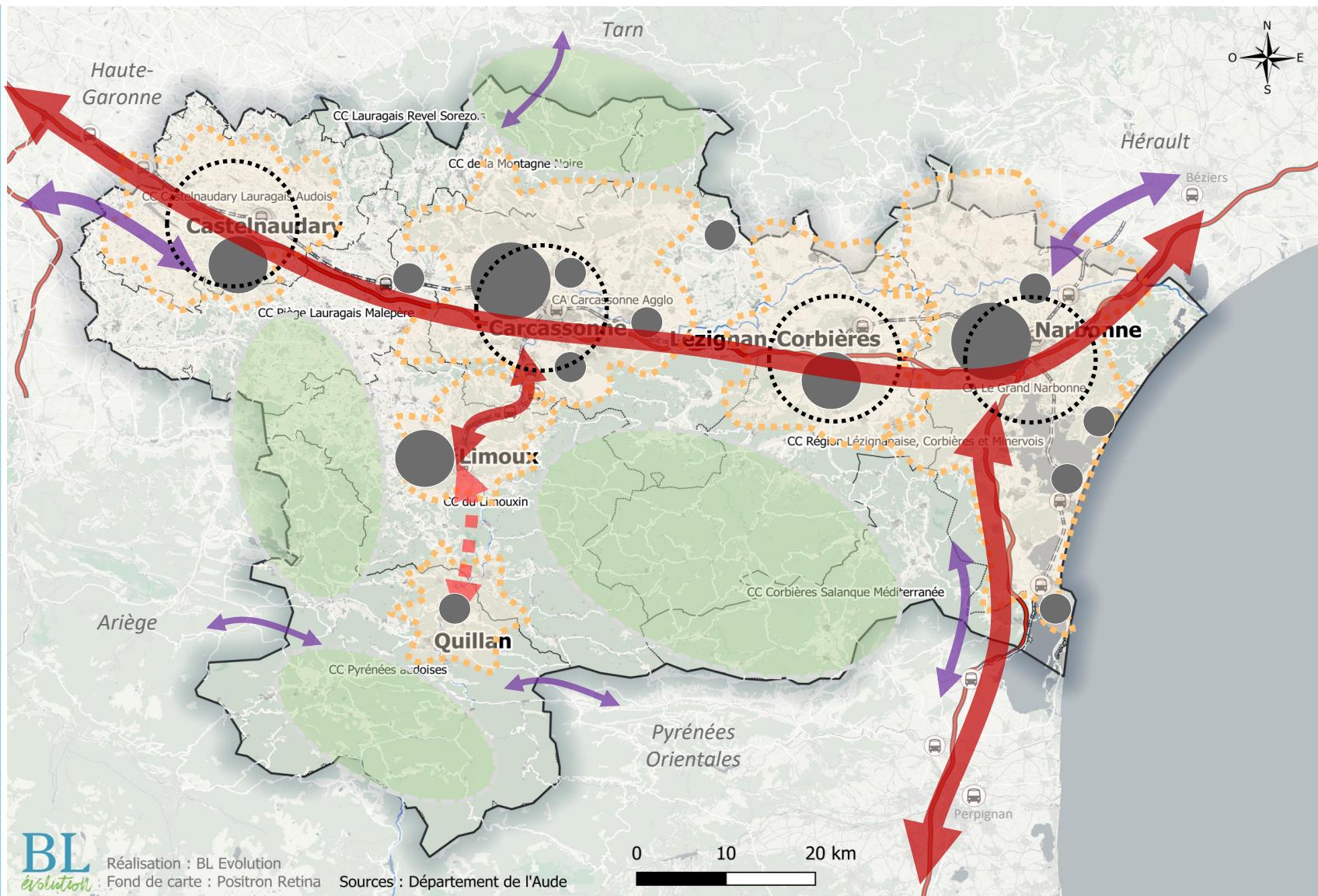
Légende

Polarités

- Pôle principal
- Pôle secondaire
- Pôle tertiaire

Besoins de liaisons identifiés

- Enjeux de liaisons directes et efficaces en transports collectifs et modes partagés
- Liaisons avec les départements voisins
- Enjeux de liaisons à l'échelle des pôles urbains : réseau vélo express, TC urbains et modes partagés
- Enjeux de liaisons internes où maximiser les modes actifs
- Enjeux de liaisons en zones peu denses : déplacements courts en vélo, VAE et véhicule intermédiaire ; mobilités solidaires et partagées, TAD, TC, transport scolaire



BL
évolution

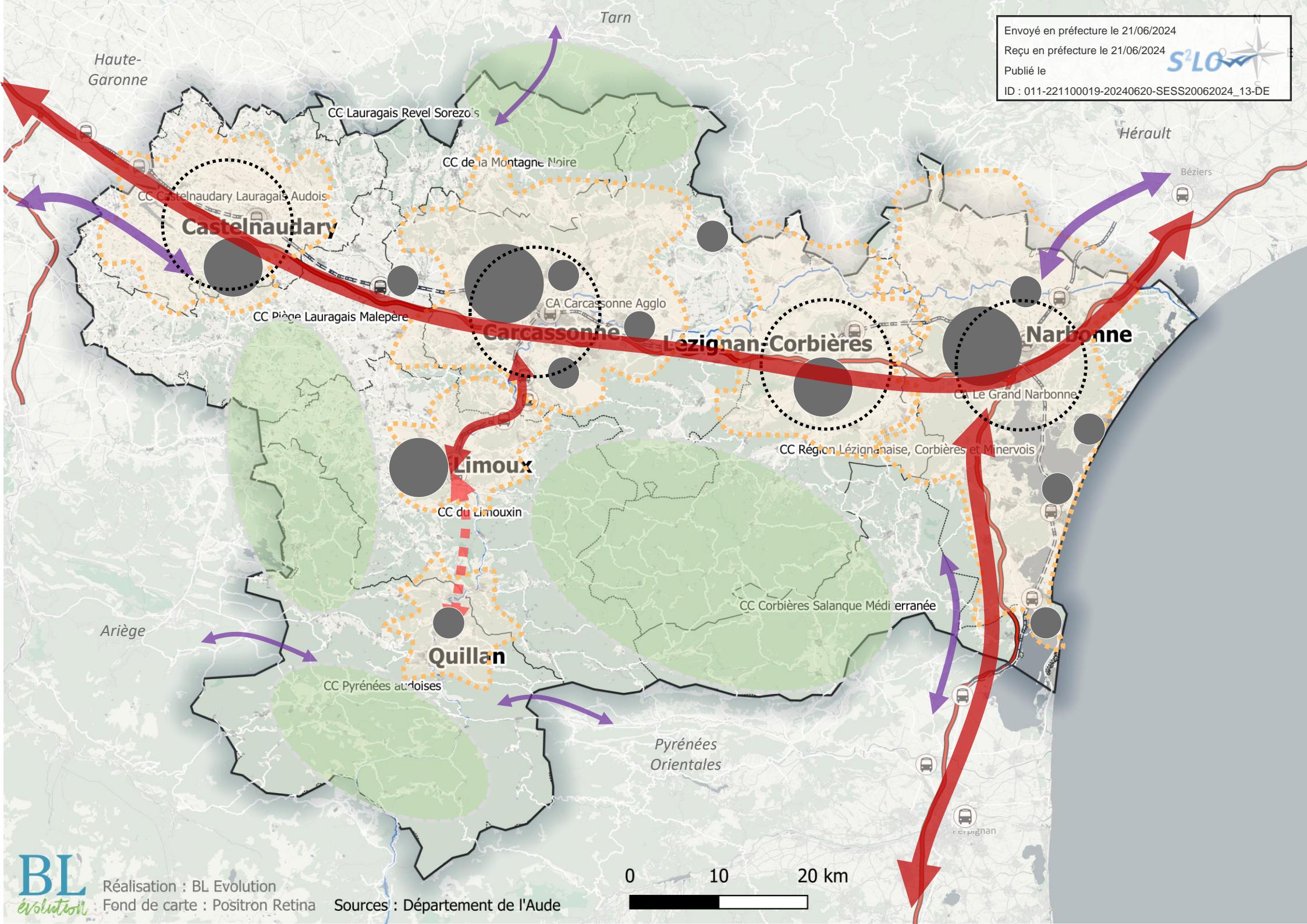
Réalisation : BL Evolution
Fond de carte : Positron Retina

Sources : Département de l'Aude

0 10 20 km

Un enjeu global d'améliorer l'intermodalité notamment au niveau des PEM existant et en projet

BL
évolution



Propositions d'orientations stratégiques	Priorisation	Compétences directes du Département	Compétences	
			Envoyé en préfecture le 21/06/2024	Publié le 21/06/2024
Poursuivre l'équipement du territoire en réseau Très Haut Débit pour garantir un accès numérique au plus grand nombre			X	
Accompagner les projets de services itinérants et téléservices ; soutenir les associations d'entraide et voisinage		X		
Améliorer les offres de transport existantes sur les grands corridors de flux quotidiens (métropoles et pôles principaux)				X
Renforcer l'offre ferroviaire sur l'axe (Quillan) – Limoux - Carcassonne				X
Appuyer l'aménagement de Pôles d'échanges multimodaux au niveau des 2 unités urbaines principales				X
Accompagner les communes et EPCI à l'aménagement d'espaces multimodaux (hubs de mobilité) pour rendre l'offre existante davantage lisible et attractive et favoriser la combinaison des modes de transport			X	
Développer une stratégie d'accessibilité aux sites touristiques en transports alternatifs à la voiture individuelle		X		X
Accompagner au développement d'un véritable réseau cyclable continu, direct et sécurisé et connecté aux différents pôles générateurs de déplacements : gares, établissements scolaires, zones d'emploi, sites administratifs.		X	X	
Massifier l'usage du vélo auprès des publics scolaires		X (collèges)		
Encourager les expérimentations de mobilités adaptées aux territoires peu denses (autopartage, véhicules intermédiaire, transport d'utilité sociale ...)		X	X	
Lancer une démarche proactive pour développer la pratique du covoiturage : aménager des aires de covoiturage, des lignes dédiées, et promouvoir le covoiturage via la plateforme Mobil'Aude		X		
Accompagner les associations agissant pour les mobilités solidaires et inclusives, étudier les possibilités de décliner ces initiatives à l'échelle du territoire		X		
Poursuivre le déploiement de bornes de recharge électrique pour accompagner la transition énergétique des véhicules			X	
Accompagnement des publics et lisibilité de l'ensemble des offres disponibles				

Réduire la demande	Taux de remplissage des véhicules	Intensité carbone de l'énergie
Report modal	Mobilités sociales et solidaires	Enjeu transversal



Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

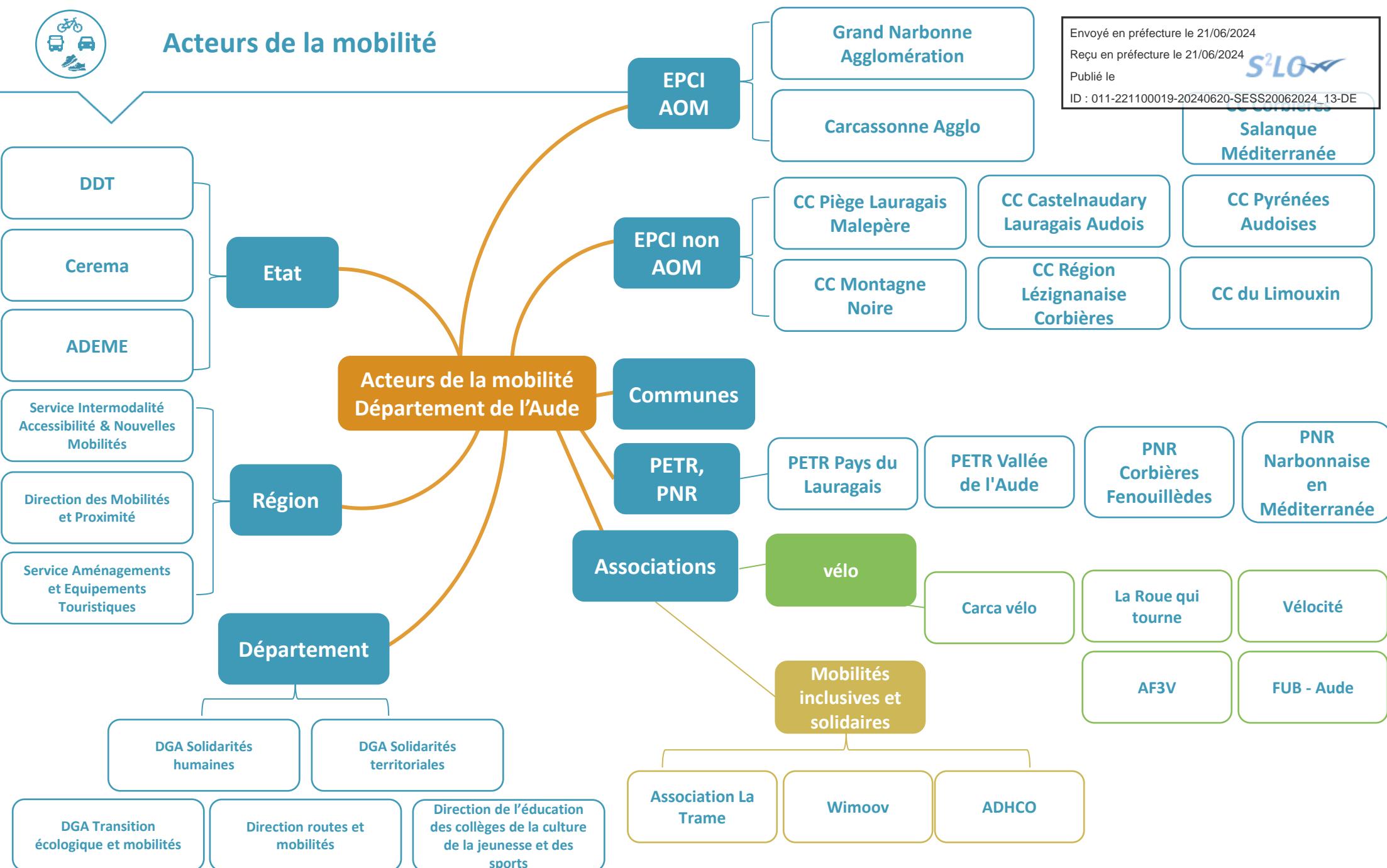
S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Résultats de l'enquête mobilités
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux
- **Cartographie des acteurs de la mobilité**



Acteurs de la mobilité



Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

S²LO



Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Résultats de l'enquête mobilités
- Analyse de l'offre
- Synthèse des enjeux
- Cartographie des acteurs de la mobilité
- **Glossaire**



Annexes

Glossaire

Accessibilité : L'accessibilité est un terme initialement relatif au monde du handicap, des enfants ou des personnes âgées, puis étendu à l'ensemble des citoyens et utilisé pour désigner l'accès physique, la liberté de déplacement dans l'espace.

Aire piétonne : C'est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée) mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons.

Angle de giration : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.

Aménagement cyclable : Terme désignant les infrastructures, chemins, pistes, passages aménagés spécialement pour les vélos et les engins de mobilité (Vélo à assistance électrique, trottinette électrique...).

Aménagement piéton / piétonnier : Terme désignant les infrastructures, chemins, trottoirs, passages aménagés spécialement pour les piétons et les autres usages à pied (course, poussette, cadi...)

Autopartage : L'autopartage consiste à avoir accès à une voiture quand on ne peut pas faire autrement. Ce n'est pas un moyen de transport en tant que tel, mais il permet de consolider le bouquet de mobilité du territoire. En effet, afin d'avoir un intérêt, la mise en place de l'autopartage nécessite qu'il y ait déjà une offre efficace et variée. Il est destiné aux personnes qui utilisent quotidiennement les différents modes de transport collectif, et qui ont besoin ponctuellement d'un véhicule. C'est une piste intéressante pour optimiser l'utilisation des véhicules, réduire leur impact sur l'espace public et donner la possibilité à ceux qui n'ont pas les moyens d'être propriétaires d'un véhicule d'y avoir accès ponctuellement.

Autostop : L'autostop est théoriquement un moyen de transport informel dans lequel un automobiliste accepte de transporter gratuitement une personne au bord de la route qui lui a fait signe. L'autostop permet de transporter davantage de personnes sans augmenter le flux de véhicules sur la route. Il demande peu d'efforts au conducteur qui n'a pas à modifier sa course, et se révèle, selon les cas explicités ensuite, peu cher ou gratuit pour le passager.

Bande cyclable : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.

Cédez-le-passage-cycliste : Le tourne-à-droite cycliste (administrativement cédez-le-passage cycliste au feu) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge tout en cédant le passage à tous les autres usagers. Jusqu'en 2015, ce n'était possible qu'aux intersections. La modification du code de la route de juillet 2015 le rend possible pour les passages piétons, les alternats de chantier...

Covoiturage : Le covoiturage est l'utilisation en commun d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée sans rémunération mis à part le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement dont l'origine et la destination sont choisies par le conducteur. La forme de covoiturage la plus répandue concerne les longues distances. Dans le cas des trajets quotidiens sur courte distance, le cadre est différent. Lorsqu'il est organisé avec des amis ou de la famille, le covoiturage est dit "informel". Dans le cas contraire, on parlera de "covoiturage via un outil de mise en relation". Cette mise en relation peut-être anticipée, via une application mobile ou un site internet : elle correspond alors principalement à la forme de covoiturage la plus connue qu'est le covoiturage longue distance, dont le marché est capté en grande partie par l'entreprise Blablacar.

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Annexes

Glossaire

Coupe urbaine : élément physique (infrastructure linéaire, zone industrielle ou commerciale...) ou psychologique qui agit comme une barrière pour les piétons ou les cyclistes.

Double sens cyclable : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est de prime abord impressionnant dans les rues étroites.

Déplacements utilitaires : Déplacements autres que pour des activités de loisirs. Il peut s'agir de déplacements domicile – travail, de déplacements pour aller faire des courses ou encore de déplacements professionnels (livraison, intervention sur site, visite client...)

Disponibilité foncière : Espace disponible pour réaliser un aménagement (agrandissement des trottoirs, piste cyclable...).

Intermodalité : Fait d'utiliser plusieurs modes de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'usager peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !

Isochrones : Courbes sur une carte qui permettent de se représenter les temps de parcours en fonction des modes de déplacements. Un isochrone relie tous les points situés à équidistance-temps d'un point de référence.

Jalonnement vertical : Ensemble de la signalétique verticale (panneaux de signalisation, panneaux routiers, panneaux d'information) permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

Jalonnement horizontal : Ensemble de la signalétique horizontale souvent sous la forme de peinture au sol permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

Piste cyclable : Les pistes cyclables sont, contrairement aux bandes cyclables, isolées par rapport aux autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.

Part modale : Proportion de déplacements réalisé avec un mode de transport en particulier. Peut se calculer en nombre de déplacements ou en nombre de km parcourus, rapporté au total.

Report modal : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs déplacements donnés.

Trafic de transit : Trafic qui n'est pas dédié à la desserte locale du quartier. Souvent il s'agit d'un trafic induit par un raccourci naturel entre deux grands axes à travers un quartier résidentiel.

Transport à la Demande (T.A.D.) : mode de transport en commun dont les trajets et les points de desserte sont déterminés en fonction des réservations (généralement téléphoniques) des usagers.
Un opérateur se charge de la réservation, de la planification et de l'organisation des services conformément aux demandes.

Vélo à Assistance Electrique (VAE) : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Glossaire

Voie Verte : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.

Zone de rencontre : Une zone de rencontre est un ensemble de voies en CA où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception. Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui imposent et/ou induisent de réduire la vitesse (mobilier urbain, suppression des trottoirs, peintures au sol, revêtement de la chaussée...).

Zone 30 : Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse de tous les véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont par principe à double sens pour les cyclistes, sauf exception.

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Elaboration du Schéma des mobilités



*Crédits : Indépendant, Christophe BARREAU,
Département de l'Aude*



Contact BL Evolution

Julien Langé
Camille Perretta



Contact Département de l'Aude

Sylvain Peyron
Pascal Roca

Elaboration du Schéma des mobilités du Département de l'Aude

Plan d'actions

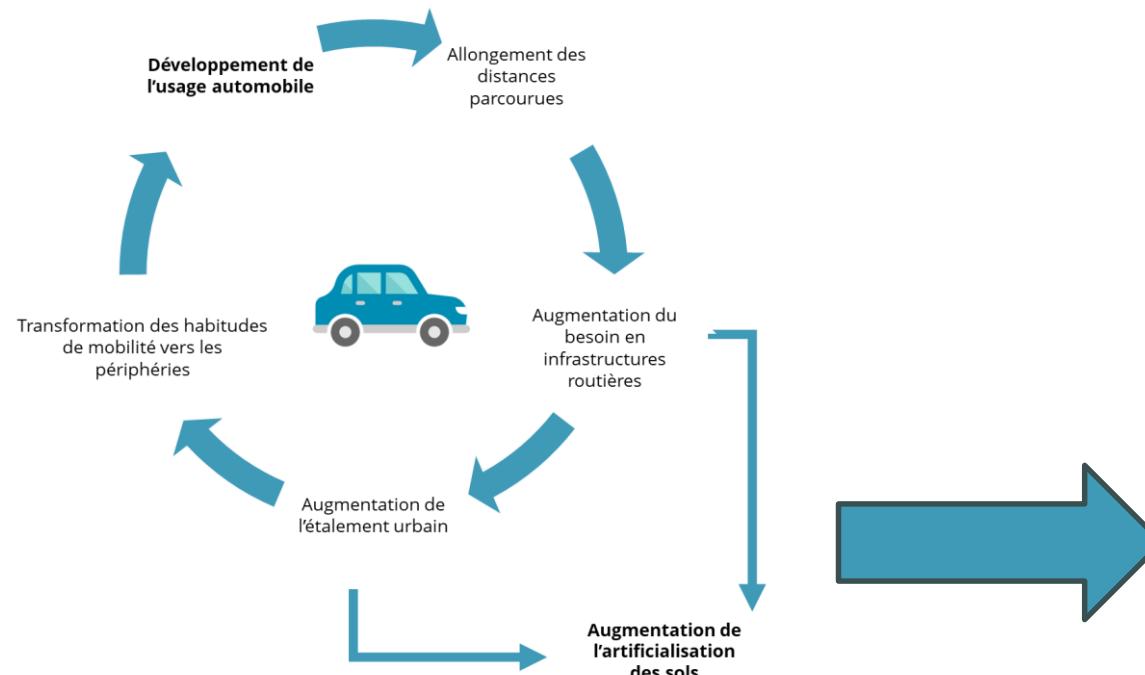


Crédits : Département de l'Aude ; Ch B, La
Dépêche

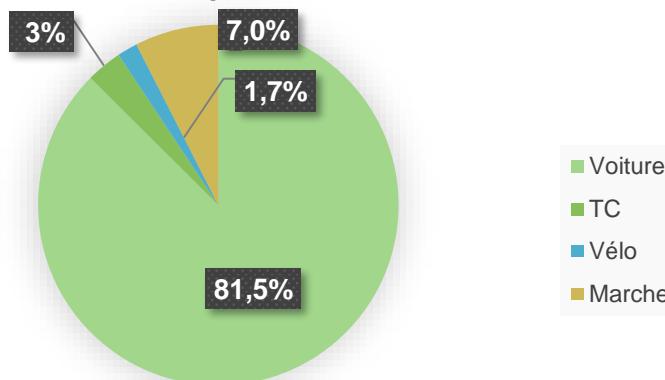


Cercles vicieux et vertueux de développement d'un mode de transport

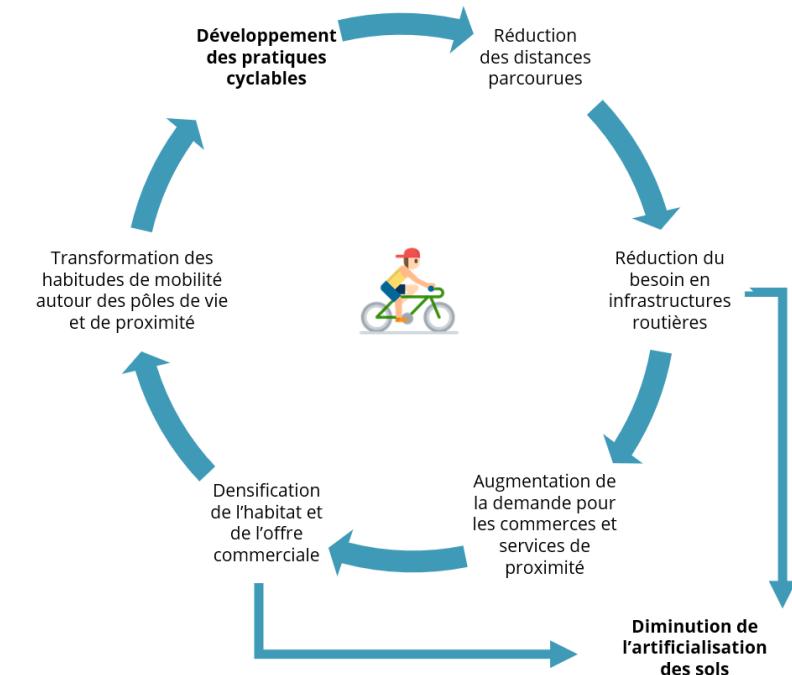
Plusieurs décennies de construction d'un système majoritairement automobile qui montre ses limites



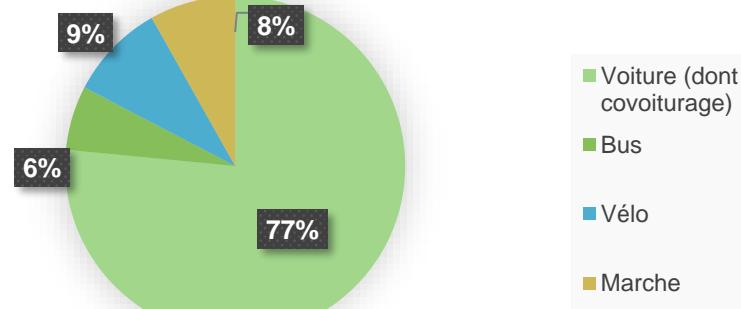
Répartition modale actuelle dans le Département de l'Aude



D'aujourd'hui vers demain, diversifier la mobilité vers un panel de modes répondants aux besoins de toutes et tous



Répartition modale future et desirable en 2030 dans le Département de l'Aude



Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Mesurer l'impact des politiques du Département sur les mobilités

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

	INDICATEUR	VALEUR INITIALE	STRATÉGIES NATIONALE, RÉGIONALE ET VALEUR CIBLE	VALEUR CIBLE A L'ÉCHELLE DE L'AUDE D'ICI 2034
Impact carbone du secteur des transports	Part des émissions de GES liées aux transports	à mesurer avec bilan carbone à l'échelle départementale	À l'échelle nationale : 31% des émissions de GES liés aux transports A l'échelle régionale : 38% des consommations d'énergie de la région	30%
	Evolution des émissions de GES liées aux transports	à mesurer avec bilan carbone à l'échelle départementale	Stratégie nationale bas carbone : ➔ diminuer de 36% d'ici 2030 et 70% d'ici 2050 Stratégie Région à Energie Positive : ➔ diminuer de 61% d'ici 2050 les consommations d'énergie du secteur des transports	- 30%
Report modal	Part de ménages bimotorisés	36,2% (2020)		27%
	Part de ménages motorisés	50,1% (2020)		50%
	Part des actifs allant au travail à pied, à vélo ou en transports en commun	11,3% (2020)	9% de part modale vélo d'ici 2024 ; 12% d'ici 2030 à l'échelle nationale (Plan vélo)	23%
	Proportion de collégiens se rendant à vélo au collège	Donnée à récupérer suite étude collèges		15%
Publics accompagnés	Proportion de publics bénéficiaires RSA pour lesquels la mobilité est un frein	47% (2023)		35%



Cadre législatif

**La LOM, une loi qui amorce un changement de paradigme :
d'une logique de transports à une logique de mobilités**

Loi Orientations des Mobilités

Une loi qui prend acte d'un véritable changement de paradigme : nouvelles offres et nouveaux usages

- Réforme des AOM, tous les EPCI concernés
 - Ouverture des données de mobilités
 - investissements concentrés sur les mobilités du quotidien
 - Forfait mobilité
 - Premier plan vélo
 - Mobilités solidaires ...



▪ compétences

▪ Opportunités, nouvelles mobilités

▪ moyens, modes de financements, objectifs

La désignation de nouvelles AOT / La qualité d'AOM aux communautés de communes / le rôle de l'AOM locale de la Région pour les EPCI n'ayant pas pris la compétence mobilité

L'enrichissement des compétences confiées aux AOM; risque de foisonnement

Forfait mobilités durables; recharge électrique, ouverture des données et interopérabilité, flottes partagées

Sécurisation du covoiturage; trottinettes et vélos libre-service; engins de déplacement personnels

Nouvelles dispositions concernant le stationnement des vélos, les double-sens cyclables, le fichier national, les schémas vélos

Création d'EPL de financements; versement destiné au financement des services de mobilité ».

La Stratégie Nationale Bas Carbone donne un objectif de Neutralité Carbone pour la France en 2050



Des démarches de planification lancées par la Région :

- Plan régional vélo II 2024 – 2028 (budget : 100 millions d'euros)
 - Possibilité de micro missions sur le vélo (accompagnement de 20 territoires par an)
 - Dispositif de soutien financier pour des « aires de mobilité »
 - Soutien à la réalisation d'infrastructures cyclables
 - Continuité de soutien à des itinéraires cyclables à vocation touristiques
 - Soutien d'aménagement d'aires de services ou haltes de repos le long de voies vertes
 - Rappel du choix de la Région de limiter l'emport des vélos dans les trains et de privilégier le stationnement en gare
 - Déployer un service vélo liO en location longue durée en gare -> que sur 2 lignes mais pas dans l'Aude
 - Participer au financement des itinéraires vers les lycées
- Autres démarches portées par la Région :
 - Plan régional covoitage
 - Etudes de PEM
 - Comités des partenaires sur chaque bassin de mobilité animés par la Région
 - Plans d'actions sur la mobilité solidaire (PAMS) en cours de définition à l'échelle des bassins de mobilité, portés par la Région



Des démarches de planification lancées par les EPCI AOM :

- Pacte Vert de **Carcassonne Agglo** (budget : 100 millions d'euros)
 - Continuité du Plan global des déplacements 2019
 - Etude du PEM de Carcassonne
 - Transports publics (RCTA), mobilités actives, mobilités partagées (partenariat avec Klaxit depuis 2023)
 - Mobilités solidaires : plateforme Mobil'Activ, Agence de mobilité de Carcassonne
- Schéma directeur cyclable **Carcassonne Agglo**
 - La construction du réseau cyclable devra s'appuyer sur le réseau de voiries géré par les communes et le département de l'Aude (46% du réseau est communal).
 - Budget 5€/an/hab.
- Politique mobilités **du Grand Narbonne**
 - Etude de PEM : Narbonne, Leucate et suivi Port-La-Nouvelle
 - Transports collectifs (Citibus) ; mobilités actives, mobilités partagées (en cours de réflexion)
- Plan des mobilités actives **du Grand Narbonne**
 - Renforcer le maillage local autour des axes structurants
 - Budget de 2 M € / an dont 150 K € / an d'aides aux communes sur la période 2024 – 2026
 - Démarches de planification cyclable communale ; nombreuses études de faisabilité ; services vélos



Contexte local

Des démarches de planification lancées par les EPCI non AOM :

- **PETR du Pays Lauragais**

- Diagnostic prospectif et concerté de la mobilité
- Acquisition de VAE pour les habitants du territoire, avec mise à disposition dans différentes communes du territoire.
- Soutien des projets mobilités sur leur territoire



Axes de la stratégie mobilité

AXES STRATEGIQUES DECLINABLES EN SCÉNARIOS

- Axe A : Valoriser et accompagner le développement des modes actifs (courte distance et intermodalité)
- Axe B : Améliorer et développer l'offre en transports en commun
- Axe C : Promouvoir et développer les nouvelles mobilités
- Axe D : Lever les freins à la mobilité / favoriser une mobilité inclusive
- Axe E : Promouvoir la mobilité de proximité au service du développement local



Etat des lieux de la mobilité et axes stratégiques de l'étude mobilités à l'échelle du PETR du Pays Lauragais



Pourquoi un schéma des mobilités ?

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

S²LO

Principales motivations :

- La mobilité est **une problématique récurrente auprès des publics accompagnés** par le Département et plus largement sur les territoires enclavés avec une offre de mobilité limitée
- Une prise de conscience des enjeux liés au changement climatique et plus particulièrement à **l'impact carbone du secteur des transports**
- Bien que n'ayant pas la compétence mobilité, **les Départements en sont toutefois des acteurs clés à travers** leurs compétences : réseau de routes départementales, les collèges, le volet social, le tourisme ou encore la jeunesse et les sports.

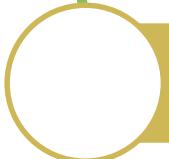


Pourquoi un schéma des mobilités ?

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Principaux objectifs :

-  Définir une stratégie et un plan d'actions mobilités en concertation avec les partenaires au vu des besoins, de l'état actuel de l'offre et de l'identification des manques sur le territoire
-  Favoriser le transfert modal de la voiture individuelle vers des modes alternatifs pour tous les déplacements
-  Etudier la mobilité des visiteurs et l'accès aux sites touristiques
-  Prendre en compte les besoins et problématiques des personnes en situation d'insertion, et publics fragilisés
-  Accompagner la mobilité des agents du Département



Zoom sur le Plan de mobilité des agents : 3 axes stratégiques et 12 actions

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Axe 1 : Améliorer les leviers internes pour favoriser la mobilité durable

1

Réaffecter une partie du stationnement automobile vers du stationnement vélo ou covoiturage

2

Engager une politique en faveur du covoiturage pour les déplacements domicile-travail et professionnel

3

Organiser la démobilité sur tous les sites du Département : systèmes de visio qualitatif, espaces de coworking, télétravail

5

Planifier la réduction de la flotte « blanche » sur 15 ans



Axe 2 : Visibiliser et accompagner à l'usage d'autres modes de transport

1

Proposer des services vélo sur une majorité des sites du Département en labellisant OEPV les sites ambitieux

2

Déployer une communication en faveur des mobilités durables spécifique sur chaque site du Département

3

Proposer des expérimentations « ciblées » de modes de transport durables sur chaque site du Département

4

Organiser un challenge mobilité ouvert à toutes et tous les agents du Département (à moyen terme)



Axe 3 : Influencer et accompagner les collectivités dans leurs politiques de mobilité

1

Accélérer le déploiement d'infrastructures départementales favorisant les mobilités durables, notamment pour l'accès à l'hôtel du Département : aménagements cyclables, aires de covoiturage, bancs, revêtements trottoirs adaptés...

2

Recueillir les besoins des agents (train et bus urbains) et échanger avec les autorités compétentes à ce sujet

3

Partager avec les acteurs publics et privés les actions réussies du plan de mobilité

- **Introduction et présentation du plan d'actions**
- Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces
- Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés
- Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle
- Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées
- Axe 5 (transverse) : Animer la stratégie mobilités en concertation avec les acteurs du territoire
- Préparer la mise en œuvre du Schéma
- Annexes : Boîte à outils



Résumé de la démarche

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Les étapes de travail :

Avril – septembre 2023

Septembre 2023 – janvier 2024

Février – Avril 2024

Avril – Mai 2024

Co-construction avec les acteurs locaux

Diagnostic

Analyser la situation du territoire et enclencher la mobilisation des acteurs

Proposition d'axes de travail

Fournir une aide à la décision afin de trancher entre différentes orientations

Plan d'actions

Approfondissement de la stratégie retenue et déclinaison de la mise en œuvre

Evaluation, animation et suivi

Dispositif d'évaluation du Schéma des mobilités

Volet mobilité des agents intégré

Révision du schéma départemental vélo

Déclinaison du Schéma à l'échelle des EPCI intéressés



Du diagnostic à la stratégie

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

S²LO

Morphologie du territoire et incidences sur les besoins de mobilité :

- **2 tiers des habitants résident en dehors des 2 unités urbaines de Carcassonne et Narbonne**
- **1 tiers de la population du département est âgée de plus de 60 ans**
- Densité de population de **60,9 habs/km²** inférieure à la moyenne nationale (105 habs/km²)

Demande potentielle :

- **42% des collégiens habitent à moins de 10 minutes à vélo de leur collège**, soit 7.000 élèves.
- **46% des actifs du département travaillent et résident dans la même commune.**
- **47% des Audois sont à moins de 20 minutes à vélo d'une des gares du Département**, soit plus de 175.000 habitants.
- Au quotidien, plus de **184 000 déplacements ont lieu à l'intérieur même du département** (vers les lieux d'études ou de travail)
- **Concernant les flux externes au département, la plupart ont lieu entre les principaux pôles situés sur les grands axes routiers** : Béziers, Perpignan, Toulouse, Montpellier.

Analyse de l'offre :

- Part altermodales (marche, vélo, TC) = **11%**.
- **45% des déplacements quotidiens*** habitant en ville font moins de 10 km.
- **A la campagne, dans un village 30% des déplacements quotidiens*** s'effectuent sur une distance inférieure à 10 km.

Travail sur les axes stratégiques :

- Axe 1 : Démobilité
- Axe 2 : Mobilité sociale
- Axe 3 : Report modal ; intermodalité ; mobilités dans les territoires peu denses ; mobilités touristiques
- Axe 4 : Mobilités partagées

Vers un plan d'action structuré et lisible :

- **Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces**
- **Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés**
- **Axe 3 : Encourager l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle**
- **Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées**
- **Axe 5 (transverse) : Animer le Schéma des mobilités en concertation avec les acteurs du territoire**

Remarques :

- Le plan d'action est défini à **10 ans**.
- Un certain nombre d'actions sont déjà engagées ou inscrites dans des schémas ou stratégies.
- Le plan d'action porte sur l'ensemble des leviers de développement des mobilités et offre une lecture transversale et multipartenaire des thématiques.

*Source : enquête des mobilités, Aude réalisée en 2023



Synthèse des enjeux et liaisons multimodales

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

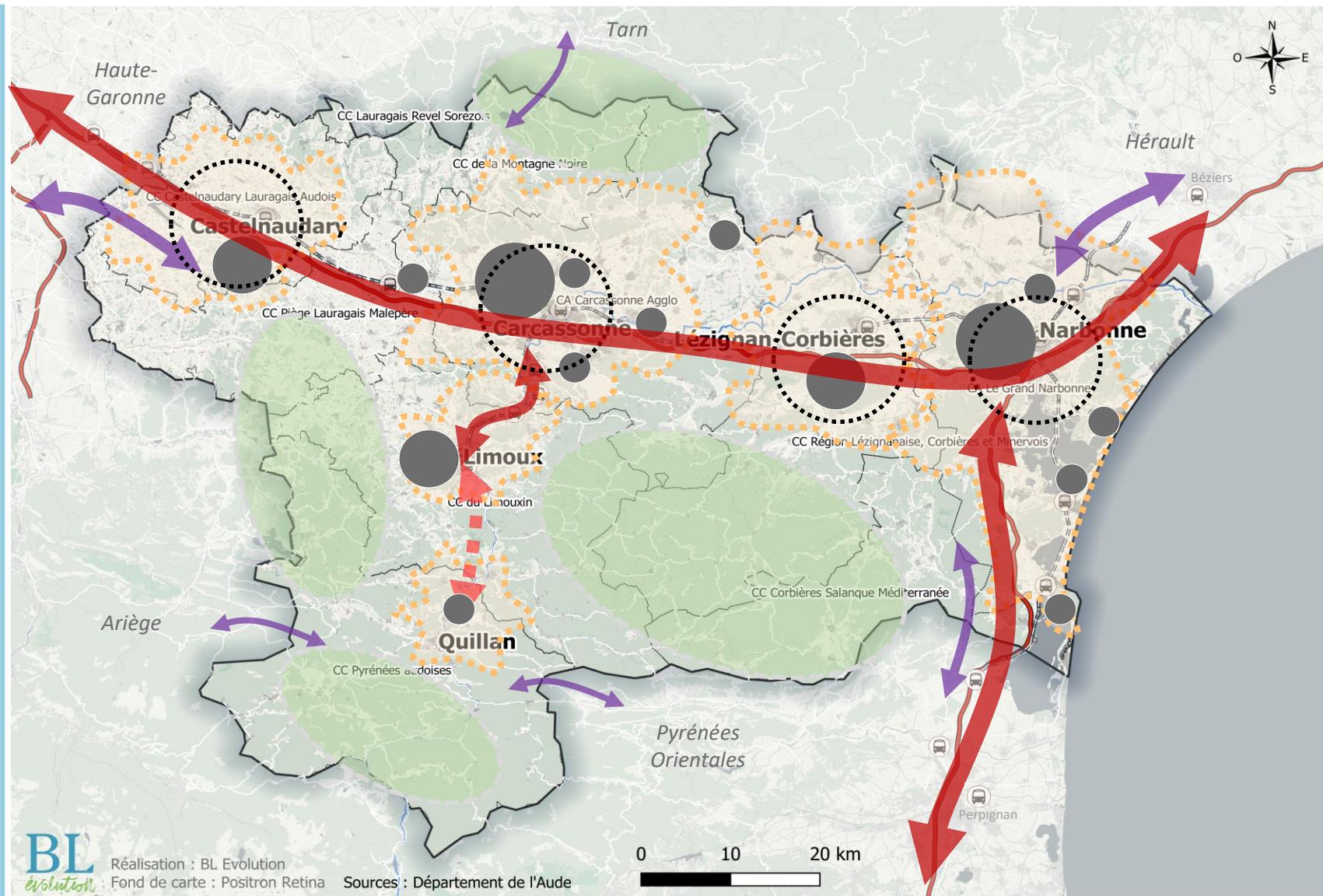
Légende

Polarités

- Pôle principal
- Pôle secondaire
- Pôle tertiaire

Besoins de liaisons identifiés

- Enjeux de liaisons directes et efficaces en transports collectifs et modes partagés
- Liaisons avec les départements voisins
- Enjeux de liaisons à l'échelle des pôles urbains : réseau vélo express, TC urbains et modes partagés
- Enjeux de liaisons internes où maximiser les modes actifs
- Enjeux de liaisons en zones peu denses : déplacements courts en vélo, VAE et véhicule intermédiaire ; mobilités solidaires et partagées, TAD, TC, transport scolaire





3 grands principes :

- Le Schéma des mobilités doit permettre au Département et aux territoires de **porter une vision collective des mobilités futures** dans l'Aude
- Il doit être mené **en coordination avec les autres démarches** en cours
 - En interne : Schéma de la solidarité territoriale, Aides aux communes, Service Public d'insertion à l'emploi, Stratégie bas-carbone, Stratégie de développement touristique, Schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité au public...
 - Avec les AOM et partenaires locaux (planifications en cours, projets ...) dont dépendent les solutions impliquant du transport collectif, transport à la demande, etc.
- Il doit se concrétiser sous la forme **d'une feuille de route partagée** entre les partenaires, directions et services concernés
 - Environnement et Transition Ecologique, Routes, Solidarités humaines, Solidarités territoriales, Tourisme, Jeunesse et Sports, ...

Un enjeu de portage politique, de définition et d'optimisation des moyens humains et financiers alloués à la mise en œuvre du Schéma toutes mobilités



4 axes de travail stratégique et 1 axe de travail transversal

Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces

Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle

Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés

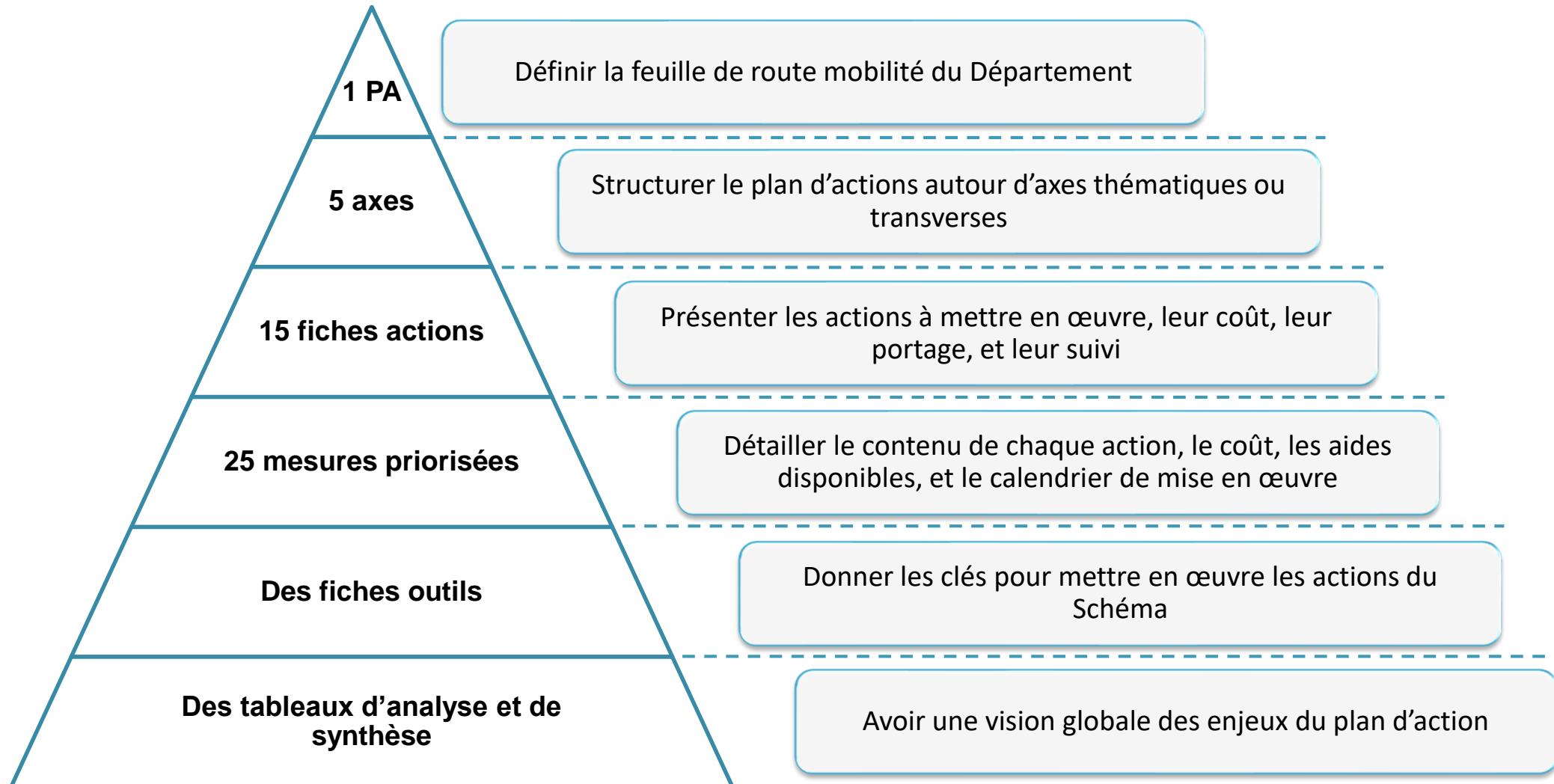
Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées

Axe 5 (transverse) : Animer la stratégie mobilités en concertation avec les acteurs du territoire

5 axes de travail déclinés en 15 fiches actions et 25 fiches mesures



Un plan d'action à plusieurs niveaux de lecture





Synthèse du plan d'actions

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE
S²LO

Axes et actions

Moyens financiers nécessaires

Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services et commerces

Action 1.1 : Désenclaver les territoires isolés en agissant sur les possibilités de mobilité des personnes et des services en lien avec le SDASAAP (Schéma départemental d'amélioration des services aux publics)

Subventions

ETP existant (DGA ST + DGA TEM + DGA SH)

Action 1.2 : Intégrer le volet mobilité dans les documents de planification

Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés

Action 2.1 : Accompagner les acteurs agissant pour les mobilités solidaires et inclusives et étudier les possibilités de décliner ces initiatives à l'échelle du territoire

Appuis techniques et subventions auprès des associations

ETP existant (DGA SH + DGA TEM)

Action 2.2 : Renforcer le volet mobilité dans l'accompagnement des publics

Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle

Action 3.1 : Participer à l'amélioration des offres de transport existantes sur les grands corridors de flux quotidiens (agglomérations et pôles principaux)

Département dans un rôle de facilitation pour 3.1, 3.2, 3.3 (sauf sites touristiques départementaux)

0,5 ETP de gestion de projet sur l'animation l'ingénierie technique, le suivi

Action 3.2 : Soutenir l'offre de transport et les mobilités alternatives sur les territoires ruraux

Action 3.3 : Améliorer l'accessibilité des sites touristiques

Action 3.4 : Porter une politique cyclable ambitieuse en partenariat avec les collectivités maîtres d'ouvrage*

*Cf. révision Schéma vélo départemental

Action 3.5 : Mettre en œuvre et animer le Plan de mobilité interne des agents du Département**

**Cf. Plan de mobilité des agents



Synthèse du plan d'actions

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Axes et actions	Moyens financiers	Moyens humains nécessaires
Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées		
Action 4.1 : Encourager les expérimentations d'autopartage en territoires peu denses	Département dans un rôle de facilitation	ETP existant (DGA TEM, DGA ST)
Action 4.2 : Lancer une démarche proactive pour développer la pratique du covoiturage : aménager des aires de covoiturage et tester des lignes dédiées	Coût de l'audit covoiturage (interne ou externe) ; animation de la plateforme Mobil'Aude	ETP existant (DGA TEM)
Action 4.3 : Inciter les territoires à la promotion et l'usage de la plateforme Mobil'Aude		
Axe 5 (transverse) : Animer la stratégie mobilités en concertation avec les acteurs du territoire		
Action 5.1 : Promouvoir l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle en partenariat avec les EPCI et la Région	Département dans un rôle de pilotage : moyens humains principalement pour coordination, animation et suivi	0,5 ETP de gestion de projet, sur la gouvernance et le suivi
Action 5.2 : Animer et suivre la mise en œuvre opérationnelle du Schéma des mobilités		
Action 5.3 : Animer une communauté « mobilités » et participer aux instances consultatives existantes		

- Introduction et présentation du plan d'actions
- **Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces**
- Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés
- Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle
- Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées
- Axe 5 (transverse) : Animer la stratégie mobilités en concertation avec les acteurs du territoire
- Préparer la mise en œuvre du Schéma
- Annexes : Boîte à outils

Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services et commerces

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le 21/06/2024
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Enjeux

Intégrer la question des déplacements dans tous types de projets d'aménagement ; équiper numériquement les territoires les plus isolés (téléservices, télétravail ...) ; promouvoir les initiatives de mobilités solidaires et alternatives en territoire contraint et isolé ; formation à l'usage du numérique ; pallier la désertification de services et commerces en milieu rural.

Objectifs

Moins de déplacements subis par les habitants (nécessité de réaliser de longues distances pour des services essentiels) ; plus d'attractivité des territoires isolés pour l'installation d'activités (commerces, emplois) ; meilleur accès aux services.

Principes d'accompagnement, mesures prioritaires pour le Département

- Développement de lieux multi-services / tiers-lieux
- Maillage de lieux d'accueil et de services itinérants (ex : bus itinérant PMI du Département étendu au territoire de la Haute-Vallée)
- Culture numérique du territoire : formation, diffusion de l'information, etc.

Inscription dans une démarche ou stratégie en cours

- ▶ **L'aide aux communes sur différents types de projets (aménagements routiers, équipements publics, services de proximité) ;**
- ▶ **Le Schéma d'accessibilité des services aux publics permettant d'identifier les secteurs les plus fragilisés et isolés ;**
- ▶ **Le Schéma de la solidarité territoriale**
- ▶ **Le Schéma d'usage du numérique**
- ▶ **Planification des mobilités : Plan Régional Vélo, Plan régional covoiturage, Planification des transports régionaux et interurbains, Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc.**
- ▶ **Région : mise en place des comités des partenaires**

Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
 Reçu en préfecture le 21/06/2024
 Publié le 21/06/2024
 ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Action	Mesure	Portage direct Département	Département dans un rôle de facilitation	Modalités d'accompagnement
Action 1.1 : Désenclaver les territoires isolés en agissant sur les possibilités de mobilité des personnes et des services en lien avec le SDASAAP*	1.1.1 : Participer davantage à l'aide à la création de tiers-lieux pour rapprocher les services des habitants	x		AIDE AUX COMMUNES (financement investissement)
	1.1.2 : Accompagner au maintien et renforcement des services proposés par les France Service, les Points multi-services et les sites du Département	x	x	
	1.1.3 : Maintenir et développer les services de proximité du Département : permanences, bus PMI, bibliothèque départementale, petits collèges, ...	x	x	
Action 1.2 : Accompagner les collectivités dans leurs politiques d'aménagement et de mobilité	1.2.1 : Vigilance sur les documents de planification réalisés par les partenaires (Plan Climat, SCoT, schéma vélo, ...) pour inclure les politiques du Département sur les volets mobilités.	x		

Contexte et objectifs de l'action

D'après le diagnostic du Schéma d'accessibilité des services aux publics, **près d'un quart de la population résidant sur les territoires Montagne Noire, Pyrénées Audoises et Corbières** se trouve éloignée des pôles de service intermédiaires (pôles de vie locale).

Le Département porte une politique volontariste de maintien des services dans les territoires ruraux. Les démarches de Schéma d'accessibilité aux services aux publics (SDASAAP), de Schéma de la solidarité territoriale et Schéma d'usage du numérique en sont les déclinaisons stratégiques, tout comme le Schéma des mobilités. Il s'agit de maintenir voir renforcer ces engagements en matière d'amélioration de l'accessibilité des services.

En parallèle, le Département souhaite également **soutenir les porteurs de projets** au développement de lieux multi-services, tiers-lieux en zones rurales en lien avec les priorités d'accompagnement du SDASAAP.



Description des mesures

- ✓ 1.1.1 : Participer davantage à l'aide à la création de tiers-lieux pour rapprocher les services des habitants
- ✓ 1.1.2 : Accompagner au maintien et renforcement des services proposés par les France Service, les Points multi-services et les sites du Département
- ✓ 1.1.3 : Maintenir et développer les services de proximité du Département : permanences, bus PMI, bibliothèques départementales, petits collèges, ...



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DGA ST, DGA SH)

Partenaire(s) : Etat, Région, CCI, EPCI, associations (porteurs de projets)

Bénéficiaires : Habitants des secteurs isolés



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : subventions liées à l'aide aux communes

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existants

Subventions / Financements : DETR (notamment soutien aux maisons France Service et revitalisation des villes petites et moyennes) ; règlement de l'aide aux communes ; aides régionales (services itinérants)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nbre de projets de tiers-lieux ou lieux multi-services soutenus	3	5	10
Nb d'animations sur l'usage du numérique	3 / an	3 / an	3 / an



Fiche mesure détaillée

Mesure	1.1.1 : Participer davantage à l'aide à la création de tiers-lieux pour rapprocher les services des habitants.
Description	<p>Les projets de lieux multi-services et tiers-lieux sont déjà éligibles à l'aide aux communes via le domaine d'intervention « services de proximité » qui vise à « Assurer la création, le maintien ou le développement d'un service nécessaire à la satisfaction de la population en milieu rural, lorsque l'initiative privée est défaillante ou insuffisante ». Il s'agit de renforcer ce dispositif avec une priorité donnée pour les territoires les plus isolés (cf. diagnostic d'accessibilité des services aux publics), et en communiquant sur les projets accompagnés pour inciter les territoires à étudier la faisabilité de création de ces projets favorisant la démobilité.</p> <p>Le sujet de l'intervention sur les services itinérants serait à interroger dans le cadre du SDASAAP, notamment sur les territoires actuellement dépourvus de services essentiels.</p>
Calendrier	Poursuite de l'action ; en lien avec le SDASAAP et le Schéma de la solidarité territoriale
Moyens	Règlement d'aide aux communes : des financements sont possibles dans le cadre du dispositif aide aux communes, se référer au règlement thématiques présents sur le site internet aude.fr .
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none">▶ Le Schéma d'accessibilité des services aux publics permettant d'identifier les secteurs les plus fragilisés et isolés▶ Le Schéma de la solidarité territoriale▶ Le Schéma d'usage du numérique
Principaux services du Département concernés	DGA ST : Accessibilité des services aux publics, Relations usagers et usages numériques, Aides aux communes ; Mobilités
Exemples	L'EPAS – l'épicerie paysanne et solidaire, une initiative locale lancée par les paysans de la Haute-Vallée de l'Aude qui dessert 25 villages.



Fiche mesure détaillée

Mesure	1.1.2 : Accompagner au maintien et renforcement des services proposés par les France Service, les Points multi-services et les sites du Département
Description	<p>Le Département est compétent uniquement sur les services proposés par ses sites (en lien avec mesure 1.1.3). Cette mesure vise 2 objectifs :</p> <p>1) améliorer la politique de « l'aller vers » en maintenant et ou développant des permanences au plus près des territoires (permanences de proximité France Travail pour les bénéficiaires du RSA par exemple) ; accompagner les services à domicile ; les téléconsultations en milieu rural (cf. lien à faire avec le Schéma de la Solidarité territoriale).</p> <p>2) garantir l'accès au numérique pour tous via le déploiement de la fibre optique. Au-delà des infrastructures, les services numériques peuvent offrir de nombreuses opportunités pour le territoire : économie collaborative, mobilité, tourisme, etc. Cela implique de créer une culture numérique sur le territoire. Parmi les actions envisagées peuvent être citées des animations dédiées pour faire connaître les démarches auprès des habitants, la formation au numérique, une mise à jour des informations sur les espaces d'inclusion numérique déjà présents, l'accompagnement à la recherche de l'information numérique sur les solutions de mobilité (trouver horaires de transport, achat d'un billet de train, aides financières à la mobilité,...).</p> <p>Il s'agira de produire un bilan annuel de cette mesure pour améliorer les partenariats entre les acteurs concernés par l'accessibilité des services au public.</p>
Calendrier	1) Poursuite de l'action 2) Dès 2024
Moyens	Pas de moyens complémentaires aux démarches déjà engagées (Schéma de l'usage du numérique, Schéma de la solidarité territoriale, ...)
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ► Le Schéma d'accessibilité des services aux publics permettant d'identifier les secteurs les plus fragilisés et isolés ► Le Schéma de la solidarité territoriale ► Le Schéma d'usage du numérique
Principaux services du Département concernés	DGA ST : Accessibilité des services aux publics, Relations usagers et usages numériques, Aides aux communes ; Mobilités ; DGA Solidarités humaines
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> • Le réseau des France Service • Les actions menées par les espaces d'inclusion numérique recensés sur la plateforme RhinOcc (réseau et hub pour l'inclusion numérique en Occitanie) • Atelier informatique dans les Espaces séniors du Département



Fiche mesure détaillée

Mesure	1.1.3 : Maintenir et développer les services de proximité du Département : permanences, bus PMI, bibliothèque départementale, petits collèges, ...
Description	<p>Il s'agit de s'appuyer sur les démarches en cours portées par les services du Département* pour identifier plus précisément les secteurs géographiques à fort enjeu de maintien et de développement de services départementaux de santé (bus PMI, téléconsultations, ...) , culturels et éducatifs, et de s'interroger sur les capacités d'accès à ces services (permanences, plateformes informatiques, services d'accompagnement au numérique, solutions de (dé)mobilités).</p> <p>*Lien à faire avec les démarches suivantes (en ciblant les services de proximité du Département) :</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Le Schéma d'accessibilité des services aux publics permettant d'identifier les secteurs les plus fragilisés et isolés ;▶ Le Schéma de la solidarité territoriale▶ Le Schéma d'usage du numérique
Calendrier	À partir de 2025
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none">▶ Le Schéma d'accessibilité des services aux publics permettant d'identifier les secteurs les plus fragilisés et isolés▶ Le Schéma de la solidarité territoriale▶ Le Schéma d'usage du numérique
Principaux services du Département concernés	DGA ST : Accessibilité des services aux publics, Relations usagers et usages numériques, Aides aux communes, Education ; DGA Solidarités humaines ; Mobilités
Exemples	<ul style="list-style-type: none">• Le bus itinérant PMI du Département qui est étendu au territoire de la Haute Vallée• Le bibliobus du Département (service interne)

Contexte et objectifs de l'action

La loi LOM a amorcé un changement passant d'une logique de transports à une logique de mobilités et s'est accompagné d'un positionnement des EPCI sur la prise ou non de la compétence mobilité et d'un enrichissement des compétences confiées aux AOM. Bien que n'ayant pas la compétence mobilité, le Département en est un acteur clé via ses responsabilités. Qu'il s'agisse des routes, des collèges, du tourisme, ou encore du volet social, le Département agit en partenariat avec les collectivités (Etat, Région, EPCI, communes). Le Département accompagne les communes dans le domaine des aménagements via le règlement d'aide aux communes. Il s'agit là d'être davantage présent en amont, lors des planifications de mobilité des collectivités.

Description des mesures

- ✓ 1.2.1 : Vigilance sur les documents de planification réalisés par les partenaires (Plan Climat, SCoT, schéma vélo, ...) pour inclure les politiques du Département sur les mobilités.



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DGA TEM)

Partenaire(s) : Région, EPCI

Bénéficiaires : Collectivités (EPCI, communes), PETR, associations, filière vélo, opérateurs de transports ...



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : aucune



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025 - 2034
Nombre de démarche/projet accompagné (schéma vélo, SCoT, Plan Climat, ...)	2 par an



Fiche mesure détaillée

Mesure	1.2.1 Vigilance sur les documents de planification réalisés par les partenaires (Plan Climat, SCoT, schéma vélo, ...) pour inclure les politiques du Département sur les mobilités
Description	Il s'agit de présenter largement le Schéma des mobilités du Département de l'Aude auprès de ses partenaires et de veiller en particulier à ce que les démarches intègrent les attendus du Code de l'environnement (Plan Climat) et du Code de l'Urbanisme (SCOT) en matière de mobilités (voir ci-dessous).
Calendrier	Dès 2024
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planification des mobilités : Plan Régional Vélo, Plan régional covoitfrage, Planification des transports régionaux et interurbains, Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc. ▶ Bassins de mobilités : Comités des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité animés par la Région
Principaux services du Département concernés	Mobilités ; Direction du développement, de l'environnement et des territoires et DGA ST via les chefs de projet territoriaux

Les attentes du **Code de l'Urbanisme** en matière de mobilité dans le SCoT, notamment :

- orientations de la politique de mobilité dans un objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile - Article L.141-7 du CU
- grands projets d'équipements, de réseaux et de desserte nécessaires au fonctionnement des transports collectifs et des services - Article L.141-7 du CU

- objectifs chiffrés de densification en cohérence avec l'armature territoriale et la desserte par les transports collectifs - Article L.141-7 du CU
- conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, en raison de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire, le commerce de centre-ville et le développement durable - Article L.141-6 du CU



- Introduction et présentation du plan d'actions
- Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces
- **Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés**
- Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle
- Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées
- Axe 5 (transverse) : Animer la stratégie mobilités en concertation avec les acteurs du territoire
- Préparer la mise en œuvre du Schéma
- Annexes : Boîte à outils

Enjeux

Garantir l'accès à la mobilité des publics accompagnés par le Département. Cela vient aussi questionner l'accompagnement de publics plus larges : PMR, jeunes, seniors, personnes en situation de précarité financière... dans une démarche visant à favoriser les mobilités inclusives.

Objectifs

Meilleure réinsertion professionnelle via un accompagnement aux mobilités et des solutions adaptées ; moins de publics en situation de précarité, isolés ; meilleure connaissance des offres de mobilités par les prescripteurs et bénéficiaires ; meilleur accès aux services.

Principes d'accompagnement, mesures prioritaires pour le Département

- Développement d'une plateforme pour répondre aux problématiques de mobilité (accessible par téléphone et permanence) : diagnostic mobilité, accompagnement individuel, ateliers mobilité collectifs et individuels, mise à disposition de véhicules pour les demandeurs d'emplois, etc.
- Espaces d'échanges et diffusion d'informations auprès des prescripteurs, notamment les travailleurs sociaux
- Mise en œuvre de solutions adaptées au territoire (ex : flotte de véhicules, garages solidaires, ...)

Inscription dans une démarche ou stratégie en cours

- ▶ Le Schéma de la solidarité territoriale
- ▶ Le Schéma d'accessibilité des services aux publics permettant d'identifier les secteurs les plus fragilisés et isolés ;
- ▶ Gouvernance partagée, qui succède au Service Public de l'insertion et de l'emploi intégrant un volet mobilité
- ▶ Subventions du Département auprès des associations et accompagnement technique
- ▶ Plans de mobilité solidaire (PAMS) en cours de définition à l'échelle des comités de partenaires animés par la Région
- ▶ Conférence des financeurs de la prévention de la perte d'autonomie des personnes âgées

Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés

Action	Mesure	Portage direct Département	Département dans un rôle de facilitation	Modalités d'accompagnement
Action 2.1 : Accompagner les acteurs agissant pour les mobilités solidaires et inclusives et étudier les possibilités de décliner ces initiatives à l'échelle du territoire	2.1.1 : Soutenir les initiatives existantes, les évaluer et faciliter les échanges de bonnes pratiques entre les porteurs de projet pour les développer sur d'autres secteurs	x	x	Appuis techniques et subventions auprès des associations
Action 2.2 : Renforcer le volet mobilité dans l'accompagnement des publics	2.2.1 : Créer et animer un groupe de travail sur les solutions de mobilités solidaires et inclusives à l'échelle du Département	x		
	2.2.2 : Lancer une étude d'opportunité de création et animation d'une plateforme des mobilités inclusives à l'échelle du Département	x		
	2.2.3 : Améliorer la lisibilité de l'ensemble des offres de transport disponibles auprès des organismes d'accompagnement des publics	x	x	

Contexte et objectifs de l'action

Le Département subventionne de nombreuses initiatives portées par des associations (la Trame, La Roue qui tourne, Mobil'Activ, Biclou) agissant sur différents secteurs géographiques du territoire et visant l'accompagnement à la mobilité des publics en situation de réinsertion professionnelle et plus largement en difficulté.

Ces organismes d'accompagnement à la mobilité sont des acteurs intermédiaires importants entre les prescripteurs et les bénéficiaires. Les solutions proposées (matérielles, financières, de formations ...) permettent aux bénéficiaires de moins renoncer à un emploi ou à une formation faute de moyens de se déplacer accessible.

Accompagner les organismes existants et étudier les possibilités d'inciter à ce que ces initiatives soient présentes là où il y a de forts enjeux, c'est un moyen pour le Département d'aide au maintien et/ou retour à l'emploi et à l'insertion sociale sur de nombreux territoires.



Description des mesures

- ✓ 2.1.1 : Soutenir les initiatives existantes, les évaluer et faciliter les échanges de bonnes pratiques entre les porteurs de projet pour les développer sur d'autres secteurs



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DGA SH, DGA TEM)

Partenaire(s) : Région, EPCI, organismes sociaux, associations

Bénéficiaires : Publics accompagnés par les organismes subventionnés par le Département



Moyens financiers et humains

Coûts d'investissement : aucun

Coûts de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existants
DGA SH + DGA TEM

Subventions / Financements : Subventions du Département



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Taux de satisfaction des bénéficiaires	< 80%	< 80%	< 80%



Fiche mesure détaillée

Mesure	2.1.1 : Soutenir les initiatives existantes, les évaluer et faciliter les échanges de bonnes pratiques entre les porteurs de projet pour les développer sur d'autres secteurs
Description	Le Département, dans le cadre de sa politique sociale, soutient des associations et organismes intervenant pour accompagner et proposer des solutions de mobilités pour les personnes qu'il accompagne (la Trame, la Roue qui Tourne, Mobil'activ, ...) . Il s'agit de poursuivre ce soutien et d'identifier plus précisément les possibilités d'évolution (périmètre, champs d'action, bénéficiaires ...) de ces initiatives avec les partenaires concernés. L'objectif étant de répondre au mieux aux difficultés de déplacements, notamment pour permettre une meilleure insertion sociale et professionnelle.
Calendrier	Poursuite de l'action
Moyens	Pas de budget spécifique associé, accompagnement humain
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Pacte des Solidarités ▶ Gouvernance partagée
Principaux services du Département concernés	DGA Solidarités humaines DGA Transition écologique et mobilités
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> • Accompagnement du projet de création d'une maison de l'écomobilité par La Roue qui tourne • Accompagnement du projet Des Mobilités Variées pour Toutes et Tous en Vallée de l'Aude par La Trame



Contexte et objectifs de l'action

La mobilité est à prendre en compte dans l'accompagnement des bénéficiaires car cela représente **un des principaux freins à l'insertion professionnelle pour 47% des répondants** (cf. diagnostic Service Pour l'insertion à l'Emploi, 2023). Pour le public en insertion, les freins à la mobilité sont liés aux difficultés d'apprentissage (permis), aux difficultés financières, mais aussi au manque d'informations sur les solutions existantes.

Le Département agit auprès des publics en direct et en soutien aux associations proposant de l'accompagnement personnalisé aux mobilités. Il en ressort un manque de lisibilité des offres de transport et des services de mobilité inclusive déjà existants sur le territoire. Il s'agit donc pour le Département **d'étudier la faisabilité de création et d'animation d'une ou plusieurs plateformes de mobilités inclusives**. L'étude permettrait de déterminer : les acteurs à associer, le modèle économique et juridique, le type de public bénéficiaire, les services de mobilités, l'écosystème de la plateforme (parcours bénéficiaire, rôle des prescripteurs, etc.). Le Département souhaite s'emparer de l'opportunité de l'AMI TIMS Mobilités inclusives pour concrétiser la réflexion.



Description des mesures

- ✓ 2.2.1 : Créer et animer un groupe de travail sur les solutions de mobilités solidaires et inclusives à l'échelle du Département
- ✓ 2.2.2 : Lancer une étude d'opportunité de création et animation d'une plateforme des mobilités inclusives à l'échelle du Département
- ✓ 2.2.3 : Améliorer la lisibilité de l'ensemble des offres de transport disponibles auprès des organismes d'accompagnement des publics



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DGA SH, DGA TEM)

Partenaire(s) : Etat, Région, EPCI, organismes sociaux, associations

Bénéficiaires : Publics accompagnés par le Département



Moyens financiers et humains

Coûts d'investissement / fonctionnement : étude d'opportunité : 30 000 € HT ; animation de la plateforme et services : coût à définir ultérieurement

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existants DGA SH + DGA TEM

Subventions / Financements : Europe (FSE), Etat, Région, AAP programme TIMS, EPCI, mécénat privé



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
nb d'intervention sur la mobilité auprès d'agent des structures recevant du public	5 / an	5 / an	5 / an
% de bénéficiaires du RSA pour lesquels la mobilité est un frein à l'emploi	< 45%	< 40%	< 35%



Fiche mesure détaillée

Mesure	2.2.1 : Créer et animer un groupe de travail sur les solutions de mobilités solidaires et inclusives à l'échelle du Département
Description	<p>La mobilité solidaire fait intervenir un grand nombre d'acteurs issus des champs de la mobilité ainsi que du social et de l'insertion. Ces acteurs sont de nature très divers : Région, Département, EPCI, communes, organismes de l'Etat, associations, ...</p> <p>Il y a un enjeu fort de coordination des différentes actions et projets menés sur les différents périmètres du département. Ce travail passe par de l'animation, notamment en vue d'une structuration pour la mise en place d'une plateforme mobilité qui couvrirait le territoire. Cela permettrait de favoriser une dynamique commune.</p>
Calendrier	La création du groupe de travail pourra se faire dès le 2 nd semestre 2024.
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Pacte des Solidarités ▶ Gouvernance partagée ▶ Schéma d'accessibilité des services aux publics ▶ Schéma de la solidarité territoriale ▶ Conférence des financeurs de la prévention de la perte d'autonomie des personnes âgées ▶ Plans de mobilité solidaire (PAMS) en cours de définition à l'échelle des bassins de mobilité, portés par la Région
Services du Département concernés	DGA Solidarités humaines DGA Transition écologique et mobilités DGA Solidarités territoriales
Exemples	-



Fiche mesure détaillée

Mesure	2.2.2 : Lancer une étude d'opportunité de création et animation d'une plateforme des mobilités inclusives à l'échelle du Département
Description	<p>Il s'agit de lancer une étude d'opportunité et de faisabilité de mise en place d'une plateforme pour répondre aux problématiques de mobilité (accessible en ligne, téléphone et permanence) : diagnostic mobilité, accompagnement individuel, ateliers mobilité collectifs et individuels, services complémentaires.</p> <p>Il y aura un enjeu à rassembler les acteurs notamment associatifs réalisant déjà ce travail : Wimoov, la Trame, la Roue qui tourne (projet de maison de l'écomobilité à Castelnau-d'Oléron), mobil activ. Il pourra également être proposé un module de formations auprès des prescripteurs sur les alternatives à l'usage de la voiture individuelle. L'étude devrait notamment analyser les éléments suivants : les acteurs à associer, le modèle économique et juridique, le type de public bénéficiaire, les services de mobilités (prêt de véhicules, garages solidaires, remise en selle, ...), l'écosystème de la plateforme (parcours bénéficiaire, rôle des prescripteurs, etc.).</p>
Calendrier	Dès 2 nd semestre 2024
Moyens	Etude d'opportunité si fait par un prestataire : 30 000€ + animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Pacte des Solidarités ▶ Gouvernance partagée ▶ Schéma d'accessibilité des services aux publics ▶ Schéma de la solidarité territoriale ▶ Conférence des financeurs de la prévention de la perte d'autonomie des personnes âgées ▶ Plans de mobilité solidaire (PAMS) en cours de définition à l'échelle des bassins de mobilité, portés par la Région
Principaux services du Département concernés	DGA Solidarités humaines DGA Transition écologique et mobilités DGA Solidarités territoriales
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> • Plateformes existantes sur d'autres départements : CANTAL MOUV, • Pack Hérault Mobilité Inclusive, « en route vers l'emploi » Auvergne-Rhône Alpes, ...
Fiche outil	<ul style="list-style-type: none"> • fiche outil n°1



Fiche mesure détaillée

Mesure	2.2.3 : Améliorer la lisibilité de l'ensemble des offres de transport disponibles auprès des organismes d'accompagnement des publics
Description	<p>Il s'agit de diffuser les informations (réseaux, tarifs, abonnements) auprès des publics concernés et des prescripteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> Communication continue sur les différents réseaux de transport collectifs et services de mobilité mis à disposition des collectivités AOM (Région, Carcassonne Agglo, CA du Grand Narbonne) Communications ciblées lors de la Semaine de la mobilité Intervention sur les mobilités lors des Comités de suivi réguliers organisés par la DGA Solidarités Humaines et la DGA Transition Ecologique et Mobilités avec les organismes d'accompagnement des publics <p>Cette mesure pourra être approfondie dans le cadre de la définition des PAMS avec la Région.</p>
Calendrier	Dès 2024
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP), sauf si création de supports dédiés
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Plans de mobilité solidaire (PAMS) en cours de définition à l'échelle des bassins de mobilité, portés par la Région ▶ Subventions du Département auprès des associations et accompagnement technique ▶ Pacte des solidarités
Principaux services du Département concernés	DGA Solidarités humaines ; Mobilités
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> Annuaires mobilités rédigés par les Espaces séniors du Département

- Introduction et présentation du plan d'actions
- Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces
- Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés
- **Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle**
- Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées
- Axe 5 (transverse) : Animer la stratégie mobilités en concertation avec les acteurs du territoire
- Préparer la mise en œuvre du Schéma
- Annexes : Boîte à outils

Enjeux

Identifier et promouvoir des solutions de déplacements alternatifs crédibles afin d'inciter au report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transport, pour les déplacements du quotidien mais également touristiques ; fidéliser les nouvelles pratiques de mobilités ; favoriser l'intermodalité ; agir sur la santé avec le développement des modes actifs (vélos mais également marche à pieds).

Objectifs

Plus d'utilisation des transports alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens et touristiques.

Principes d'accompagnement, mesures prioritaires pour le Département

- Partenariat avec les AOM Région et EPCI pour améliorer les offres de transport régionales, interurbaines et urbaines (aménagements, accès, services, informations)
- Accompagnement des expérimentations de mobilité en territoire rural pour pallier le manque d'offres de transports collectifs
- Amélioration de l'information sur les offres de transport à la demande et transport scolaire
- Développement des mobilités alternatives pour l'accès aux sites touristiques et faire connaître les initiatives existantes (ex : escapade sans voiture)

Inscription dans une démarche ou stratégie en cours

- ▶ **Planification des mobilités** : Planification des transports régionaux et interurbains, Projets de PEM, Services de transport à la demande opéré par la Région (convention EPCI), Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc.
- ▶ **Région** : mise en place des comités des partenaires
- ▶ **Stratégie départementale de développement touristique** portée par l'Agence de développement touristique de l'Aude
- ▶ **Stratégie bas carbone du Département**

Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
 Reçu en préfecture le 21/06/2024
 Publié le 21/06/2024
 ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Action	Mesure	Portage direct Département	Département dans un rôle de facilitation	Modalités d'accompagnement
Action 3.1 : Participer à l'amélioration des offres de transport existantes sur les grands corridors de flux quotidiens (agglomérations et pôles principaux)	3.1.1 : Accompagner les communes et EPCI à l'aménagement d'espaces multimodaux (aires de mobilité)		x	AIDE AUX COMMUNES (sur certains aménagements urbains et d'embellissement)
	3.1.2 : Appuyer l'aménagement de Pôles d'échanges multimodaux au niveau des 2 unités urbaines principales		x	
	3.1.3 : Accompagner les employeurs du territoire dans la mise en place de solutions de mobilités adaptées en lien avec les collectivités		x	
	3.1.4 : Accompagner les projets de renforcement de l'offre ferroviaire		x	
Action 3.2 : Soutenir l'offre de transport et les mobilités alternatives sur les territoires ruraux	3.2.1 : Accompagner les EPCI et les communes rurales dans l'expérimentation de solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle		x	
	3.2.2 : Améliorer les usages de l'offre de transport à la demande en lien avec la Région et les EPCI		x	
	3.2.3 Développer l'utilisation des transports scolaires pour les déplacements des habitants quand absence de ligne régulière		x	
Action 3.3 : Améliorer l'accessibilité des sites touristiques en transports collectifs et partagés	3.3.1 : Expérimenter des offres de transport collectives et partagées pour desservir les sites les plus fréquentés		x	
	3.3.2 : Equiper les sites touristiques de stationnements vélo abrités ou sécurisés + services associés en lien avec le déploiement du label Accueil Vélo	x	x	
Action 3.4 : Porter une politique cyclable ambitieuse en partenariat avec les collectivités maîtres d'ouvrage*	*Décliné dans la Révision du Schéma directeur cyclable	x	x	AIDE AUX COMMUNES + DEPARTEMENT MAITRE D'OUVRAGE (INFRAS, SERVICES, ANIMATION) + PLAN DE COM + REGLEMENT D'AIDE VELO
Action 3.5 : Mettre en œuvre et animer le Plan de mobilité interne des agents du Département**	**Décliné dans le Plan de mobilité interne des agents	x		ANIMATION DU PLAN DE MOBILITE EMPLOYEUR

Contexte et objectifs de l'action

81 % des déplacements domicile travail sont réalisés en voiture sur le département.

Bien que la majorité des déplacements des actifs soient réalisés sur des courtes distances (62% des actifs se déplacent au sein de leur commune de résidence ou vers une commune à moins de 7 km), le potentiel d'intermodalité est important. En revanche, le réseau d'aires est encore limité, celles-ci ne sont pas toujours équipées en stationnements vélo sécurisés, et pas toujours bien connectées aux arrêts de bus des réseaux liO, Citibus ou RTCA. L'action vise à dépasser une logique d'organisation des transports en silo pour favoriser le passage fluide d'un mode de transport à l'autre, en s'appuyant notamment sur des PEM ou hubs de mobilité.

Il s'agit aussi pour le Département d'inciter les collectivités à se doter d'une stratégie globale qui doit se traduire dans la façon dont les aires sont aménagées : de l'aménagement d'un arrêt de bus ou de covoiturage à l'aménagement d'aires multimodales articulant plusieurs offres de mobilité.



Description des mesures

- ✓ 3.1.1 : Accompagner les communes et EPCI à l'aménagement d'espaces multimodaux (hubs de mobilité)
- ✓ 3.1.2 : Appuyer l'aménagement de Pôles d'échanges multimodaux au niveau des 2 unités urbaines principales
- ✓ 3.1.3 : Accompagner les employeurs du territoire dans la mise en place de solutions de mobilités adaptées en lien avec les collectivités
- ✓ 3.1.4 : Accompagner les projets de renforcement de l'offre ferroviaire (axe Quillan – Limoux – Carcassonne ; Ligne à Grande Vitesse ; Narbonne – Bize)



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DGA TEM, DGA ST)

Partenaire(s) : Collectivités AOM (Région, CA Grand Narbonne, Carcassonne Agglo), communes, PETR, entreprises, CCI, associations

Bénéficiaires : actifs et scolaires habitant à proximité des grands corridors de flux quotidiens



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : subventions aides aux communes

Moyens humains à créer ou à mobiliser (pour 3.1, 3.2 et 3.3)

Subventions / Financements : Fonds Vert, aides régionales



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre d'espaces multimodaux créés	1/an	1/an	1/an



Fiche mesure détaillée

Mesure	3.1.1 : Accompagner les communes et EPCI à l'aménagement d'espaces multimodaux (hubs de mobilité)
Description	<p>Le Département accompagne déjà les communes à l'aménagement d'équipements multimodaux (aires de covoiturage) via le règlement d'aide aux communes « cœur de village » ; « traverse d'agglomération ». Le Département est également maître d'ouvrage directe de certaines aires multimodales (Direction des routes et des mobilités). Le Département propose aux communes qui le souhaitent de réserver une ou plusieurs places de stationnement à réserver au covoiturage. Les services du Département peuvent ainsi intervenir pour la pose d'un panneau de covoiturage, via Mobil'Aude.</p> <p>Il s'agit de pallier le recul de l'offre de transports en commun sur certains territoires (moins de bus, moins de desserte) en favorisant les mobilités partagées (covoiturage, autostop, autopartage) par l'aménagement d'espaces dédiés.</p>
Calendrier	Poursuite et renforcement de l'action
Moyens	<p>Règlement d'aide aux communes : Des financements sont possibles dans le cadre du dispositif aide aux communes, se référer au règlement thématiques présents sur le site internet aude.fr.</p> <p>ETP existant pour traitement des dossiers d'aides</p>
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planification des mobilités : Planification des transports régionaux et interurbains, Projets de PEM, Services de transport à la demande opéré par la Région (convention EPCI), Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc. ▶ Bassins de mobilités : Comités des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité animés par la Région
Principaux services du Département concernés	<p>Direction des routes et des mobilités DGA Solidarités territoriales – service Aides aux communes</p>
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> • Le « Hub de mobilité » de Luitré-Dompierre (Ille-et-Vilaine) • Les stations de mobilité de la CC du Pays de Lumbres (Pas-de-Calais)
Fiche outil	Fiche outil n°2



Fiche mesure détaillée

Mesure	3.1.2 : Appuyer l'aménagement de Pôles d'échanges multimodaux au niveau des 2 unités urbaines principales
Description	Sur le territoire, on recense 6 projets de pôle d'échanges multimodaux dont l'état d'avancement varie en fonction des configurations, la plupart étant au stade d'étude. Il s'agit pour le Département de continuer à participer aux études réalisées sur les PEM de Narbonne et Carcassonne et de veiller ce que ces projets permettent d'améliorer les interfaces de multimodalité autour des pôles gares (correspondances entre réseaux ; stationnements ; informations...) et d'offrir des solutions complémentaires et crédibles à la voiture individuelle (location de vélos, covoiturage, autopartage, transports à haut niveau de service, stationnement vélo capacitaire, accessibilité).
Calendrier	Poursuite de l'action
Moyens	Enveloppe budgétaire moyenne de 10 000 € / projet
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planification des mobilités : Planification des transports régionaux et interurbains, Etudes en cours sur les PEM de Carcassonne et Narbonne, Services de transport à la demande opéré par la Région (convention EPCI), Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Plan global de déplacements de Carcassonne Agglo ; Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc. ▶ Bassins de mobilités : Comités des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité animés par la Région
Principaux services du Département concernés	Mobilités ; Aide aux communes
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> • Etude PEM de Narbonne • Etude PEM de Carcassonne



Fiche mesure détaillée

Mesure	3.1.3 : Accompagner les employeurs du territoire dans la mise en place de solutions de mobilités adaptées en lien avec les collectivités
Description	<p>Il s'agit de s'appuyer sur le tissu économique pour impulser des solutions de mobilités adaptées aux déplacements professionnels. Le Département peut se positionner en accompagnement en ingénierie, animation, sensibilisation notamment en ciblant la promotion de la plateforme Mobil'Aude auprès des employeurs. Cela pourra notamment se faire à l'échelle de zones d'activités pour améliorer l'efficacité de la démarche.</p> <p>Un travail pourra être mené avec la CCI pour identifier les entreprises ayant mises en place des plans de mobilité</p> <p>► Cette mesure est en lien direct avec l>Action 3.5 : Mettre en œuvre et animer le Plan de mobilité interne des agents du Département et la 4.3. Inciter les territoires à la promotion et l'usage de la plateforme Mobil'Aude</p>
Calendrier	Dès 2024
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	<p>► Planification des mobilités : Planification des transports régionaux et interurbains, Projets de PEM, Services de transport à la demande opéré par la Région (convention EPCI), Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Plan global de déplacements de Carcassonne Agglo ; Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc.</p> <p>► Bassins de mobilités : Comités des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité animés par la Région</p>
Principaux services du Département concernés	Mobilités
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> La Métropole grenobloise accompagne les employeurs dans leur démarche de management de la mobilité par le biais de son service M'Pro ; Conventionnement d'Arche Agglo avec une plateforme de covoiturage qui anime en entreprises et réalisation d'animations vélo par l'EPCI chez les employeurs.



Fiche mesure détaillée

Mesure	3.1.4 : Accompagner les projets de renforcement de l'offre ferroviaire
Description	<p>Il s'agit de participer aux travaux et réflexions valorisant les corridors ferroviaires existants et leurs projets d'extension pour augmenter la part modale du train sur le département, et notamment l'axe Quillan – Limoux – Carcassonne ainsi que la liaison Narbonne-Bize. Le Département peut également prioriser la réalisation et l'accompagnement à la réalisation de liaisons cyclables pour desservir les gares du territoire depuis les principaux pôles d'activités (cf. action 3.4) et porter une attention particulière aux projets de réaménagement, extension des gares et projets de PEM (cf. action 3.1.2). La question de la création de haltes ferroviaires est également à prendre en compte, pour une desserte plus fine du territoire,</p> <p>Le Département participe aux études pour la ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), qui permettra de répondre à la demande croissante de mobilité sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie et d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne, avec un enjeu sur le développement du fret ferroviaire.</p>
Calendrier	Poursuite de l'action
Moyens	Pas de budget spécifique associé, participations à des réunions (temps beaucoup plus faible à dédier que sur d'autres mesures)
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planification des mobilités : Planification des transports régionaux et interurbains, Projets de PEM, Services de transport à la demande opéré par la Région (convention EPCI), Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc. ▶ Bassins de mobilités : Comités des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité animés par la Région ▶ Projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) ; Projet de réouverture de la ligne Carcassonne-Quillan (identifiée comme ligne prioritaire dans le SRADDET Occitanie 2040)
Principaux services du Département concernés	Mobilités ; Aide aux communes ; Pilotage financier et grands projets
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> • Réouverture de la ligne ferroviaire Nîmes <> Pont Saint-Esprit et réaménagement des gares desservies (Région Occitanie)



Contexte et objectifs de l'action

L'offre de transport régulière est concentrée sur les principaux corridors et à l'échelle des deux communautés d'agglomérations. Sur une grande partie du territoire, seule une offre de Transport à la Demande existe. Si le transport scolaire dessert en grande partie l'ensemble du territoire et ouvert aux autres usagers, il est contraignant (sous réserve de places disponibles, réservation et achat de titres en amont, horaires limitées à un AR/jour scolaire).

Le système actuel du TAD n'est pas optimal à l'usage, peu adapté à des trajets quotidiens ou un accès aux services et reste très coûteux par rapport au nombre de bénéficiaires touchés. D'autres solutions pourraient être expérimentées à court terme pour compléter ou améliorer le système de TAD – sous réserve d'offrir une qualité de service semblable ou supérieure, touchant un public plus large : autostop organisé, autopartage, covoiturage, véhicules intermédiaires. Ces mobilités alternatives font partie des solutions possibles. L'animation de celles-ci reste un prérequis pour accompagner les pratiques en dépassant les préjugés, en s'appuyant notamment sur des expérimentations.



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DG TEM)

Partenaire(s) : Collectivités AOM (Région, CA Grand Narbonne, Carcassonne Agglo), EPCI, communes, PETR, entreprises, associations

Bénéficiaires : actifs et scolaires habitant les territoires ruraux



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser (pour 3.1, 3.2 et 3.3)

Subventions / Financements : Fonds Vert, Fonds France Ruralité (EPCI AOM ruraux), aides régionales



Description des mesures

- ✓ 3.2.1 : Accompagner les EPCI et les communes rurales dans l'expérimentation de solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle
- ✓ 3.2.2 : Améliorer les usages de l'offre de transport en commun et de transport à la demande en lien avec la Région et les EPCI
- ✓ 3.2.3 : Développer l'utilisation des transports scolaires pour les déplacements des habitants quand absence de ligne régulière



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
nombre de remontées faites auprès d'AOM pour améliorer les services	2/an	2/an	2/an



Fiche mesure détaillée

Mesure	3.2.1 : Accompagner les EPCI et les communes rurales dans l'expérimentation de solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle
Description	<p>Il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> D'accompagner techniquement et financièrement les EPCI et communes rurales sur des expérimentations (covoiturage solidaire, stations vélos, véhicules intermédiaires, autopartage) en lien avec l'Action 4.1 : « Encourager les expérimentations d'autopartage en territoires peu denses » D'accompagner techniquement et financièrement les EPCI et communes rurales à l'aménagement d'aires multimodales (évaluer le besoin, identifier les solutions possibles parmi les mobilités actives, collectives et partagées). De réaliser un guide de recommandations d'aménagement d'espaces multimodaux (mobilier, équipements nécessaires selon le niveau d'importance et la localisation de l'aire) De partager régulièrement des bonnes pratiques (cf. en lien avec la mesure 5.3.1 : Création et animation d'une communauté "mobilités" à l'échelle du département)
Calendrier	2025
Moyens	Règlement d'aide aux communes pour accompagner l'aménagement d'aires multimodales : des financements sont possibles dans le cadre du dispositif aide aux communes, se référer au règlement thématiques présents sur le site internet aude.fr.
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ► Planification des mobilités : Planification des transports régionaux et interurbains, Projets de PEM, Services de transport à la demande opéré par la Région (convention EPCI), Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc. ► Bassins de mobilités : Comités des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité animés par la Région
Principaux services du Département concernés	Direction des routes et des mobilités ; Aide aux communes
Fiche outil	Fiche outil n°2 Fiche outil n°3

Priorité
+++



Fiche mesure détaillée

Mesure	3.2.2 : Améliorer les usages de l'offre de transport en commun et de transport à la demande en lien avec la Région et les EPCI	
Description	<p>Sur le Département, l'offre de TAD est portée par la Région Occitanie via un conventionnement avec les EPCI et vient compléter l'offre de TAD des 2 agglomérations AOM. Le service suit une logique de ligne virtuelle comme une ligne de transport régulière dont tout ou une partie de l'itinéraire est desservi en fonction des demandes exprimées sur des plages horaires déterminées et à l'attention de tous les publics. La fréquentation varie selon les territoires et selon les lignes. Il s'agit de s'appuyer sur les bilans de fréquentation des lignes et arrêts pour étudier l'efficacité de ces offres et en améliorer les usages.</p> <p>L'offre de TAD doit être pensée comme une solution de transport complémentaire à l'offre de transport régulière voire à des solutions de mobilités partagées. Cette solution doit s'organiser à l'échelle de bassin de vie, avec une coordination entre EPCI. Ainsi, il s'agit de cibler davantage les secteurs non desservis par une offre de transports collectifs et d'améliorer les rabattements vers les arrêts desservis. Il y a également un enjeu à faciliter l'usage de ce mode : communication du fonctionnement, numéro à appeler, horaires, ...</p>	
Calendrier	Dès 2024 (renouvellement des conventions au 1 ^{er} janvier 2024)	
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)	
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planification des mobilités : Planification des transports régionaux et interurbains, Projets de PEM, Services de transport à la demande opéré par la Région (convention EPCI), Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc. ▶ Bassins de mobilités : Comités des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité animés par la Région 	
Principaux services du Département concernés	Mobilités	<p>Une offre de TAD reste pertinente jusqu'à un certain seuil de demandes pour répondre à des besoins ponctuels de déplacements. Lorsque la demande est très élevée et régulière et où l'on transporte des voyageurs réguliers (TLJ de la semaine, à des horaires pendulaires par ex.), il est intéressant de réfléchir à une évolution de l'offre vers une ligne de transport en commun ou vers une ligne de covoiturage dynamique qui sera moins coûteuse pour la collectivité (si la demande est très régulière et homogène sur une origine - destination ciblée) ou de l'autostop formalisé (si la demande est forte mais les trajets plus diffus sur le territoire).</p>



Fiche mesure détaillée

Mesure	3.2.3 : Développer l'utilisation des transports scolaires pour les déplacements des habitants quand absence de ligne régulière
Description	<p>Les transports scolaires sont organisés par la Région Occitanie sur l'ensemble du territoire sauf pour les enfants scolarisés et domiciliés dans le périmètre des communautés d'agglomération de Carcassonne Agglo et du Grand Narbonne où ils sont transportés par les services de transport scolaire des agglomérations. Ce réseau de transport est très finement maillé puisqu'il dessert les communes à partir de 3 élèves minimum par service respectant les conditions fixées par le règlement du transport scolaire régional (notamment le fait d'habiter à plus de 3 km de son établissement scolaire).</p> <p>Les cars scolaires sont réservés prioritairement aux élèves inscrits mais ils peuvent être empruntés par des personnes non-scolaires dans la limite des places disponibles. Dans la mesure où les transports scolaires peuvent déjà être utilisés par des passagers commerciaux (non scolaires), ils sont aussi une solution de mobilité en zones peu denses dans une logique de mutualisation et d'optimisation de l'offre.</p> <p>Il s'agit de communiquer davantage auprès des habitants des communes les plus rurales sur les possibilités de transport à bord des lignes scolaires, et éventuellement faciliter cet usage.</p>
Calendrier	Poursuite et renforcement de l'action
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planification des mobilités : Planification des transports régionaux et interurbains, Projets de PEM, Services de transport à la demande opéré par la Région (convention EPCI), Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc. ▶ Bassins de mobilités : Comités des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité animés par la Région
Principaux services du Département concernés	Mobilités

Contexte et objectifs de l'action

L'activité touristique sur le territoire représente **17,5 millions de nuitées** par an. Le réseau des 23 sites du Pays Cathare attire toujours plus de visiteurs (+13% de fréquentation entre 2014 et 2019). La fréquentation touristique combinée à un usage majoritaire des véhicules thermiques a des retombées négatives pour l'environnement génère de la pollution et rend difficile le partage de la route. Conscients de ces enjeux, les collectivités AOM Région et agglomérations adaptent leurs offres de transports collectifs avec des dessertes estivales vers des sites touristiques. En parallèle, les acteurs touristiques du territoire sont mobilisés pour développer des offres touristiques altermodales avec des projets d'envergure « Pass Rail Tour » (train illimité de 2 jours à 6 jours consécutifs pour 10€/jour), opération « Escapade nature sans voiture » mais également de nombreuses initiatives et projets à l'échelle plus locale.

Description des mesures

- ✓ 3.3.1 : Accompagner l'expérimentation d'offres de transport collectives et partagées pour desservir les sites les plus fréquentés
- ✓ 3.3.2 : Equiper les sites touristiques de stationnements vélo abrités ou sécurisés et services associés en lien avec le déploiement du label Accueil Vélo (lien avec action 3.4)
- ✓ 3.3.3 : Réaliser les actions inscrites au Schéma vélo du Département



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DGA TEM, DGA ST) et Agence de développement touristique

Partenaire(s) : Collectivités AOM (Région, CA Grand Narbonne, Carcassonne Agglo), EPCI, communes, PETR, PNR, gestionnaires des sites, réseau des sites du Pays Cathare, CRT Occitanie

Bénéficiaires : touristes et visiteurs



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : à définir selon le nb de sites (pôle cathare pour les sites du Pays Cathare, DG Solidarité territoriale pour les sites touristiques départementaux)

Coût de fonctionnement : interne ou étude externalisé à 30 000€

Moyens humains à créer ou à mobiliser : Moyens humains à créer ou à mobiliser (pour 3.1, 3.2 et 3.3)

Subventions / Financements : AAP Ademe, aides régionales ; programme Alvéole + pour le stationnement vélo



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre d'expérimentations de mobilités touristiques suivies	2	4	6
Nombre de nouveaux sites touristiques équipés en stationnements vélo	3/an	3/an	3/an



Fiche mesure détaillée

Mesure	3.3.1 : Accompagner l'expérimentation d'offres de transport collectives et partagées pour desservir les sites les plus fréquentés et valoriser les solutions existantes
Description	<p>Il s'agit de faire un état des lieux de l'accessibilité des sites touristiques les plus fréquentés du Département en lien avec l'agence départementale du tourisme, les collectivités AOM, les transporteurs, les gestionnaires des sites, etc. et d'identifier à la fois les manques d'offres permettant de s'y rendre autrement qu'en voiture et les initiatives déjà lancées par les collectivités. Cet état des lieux pourrait s'accompagner d'une enquête auprès des sites touristiques et visiteurs pour bien identifier les pratiques, les besoins, les freins, etc. Sur la base de ce diagnostic, le Département pourrait accompagner des expérimentations d'offres de transport collectives en lien avec les collectivités AOM et sensibiliser les gestionnaires des sites à la promotion des mobilités partagées en lien avec les plateformes existantes dont la plateforme Mobil'Aude.</p> <p>Cette mesure vise également à mieux outiller les offices de tourisme pour qu'ils puissent être des points d'informations sur la mobilité, à l'aide notamment de la boîte à outils développée spécifiquement par l'ADEME. Le Département pourrait relayer cette boîte à outil et proposer un accompagnement technique pour la décliner sur le territoire en fonction des spécificités locales.</p> <p>Ces expérimentations devront se faire en lien avec les démarches existantes (Pass Rail Tour, Escapades nature sans voiture, Carca'pass).</p>
Calendrier	A partir de 2025
Moyens	<p>Etude d'accessibilité externalisée ou en interne (ETP) ; Coût d'une étude externe : 30 000 €</p> <p>Des financements sont possibles dans le cadre du dispositif aide aux communes, se référer au règlement thématiques présents sur le site internet aude.fr.</p>
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planification des mobilités : Planification des transports régionaux et interurbains, Projets de PEM, Services de transport à la demande opérés par la Région (convention EPCI), Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc. ▶ Comités des partenaires animés par la Région ▶ Stratégie départementale de développement touristique portée par l'Agence de développement touristique de l'Aude
Principaux services du Département concernés	Tourisme, patrimoine et mobilités douces ; Mobilités ; l'Agence de développement touristique de l'Aude
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> • Pass Rail Tour; Escapades nature sans voiture ; Carca'pass



Fiche mesure détaillée

Mesure	3.3.2 : Equiper les sites touristiques de stationnements vélo abrités ou sécurisés et de services associés en lien avec le déploiement du label Accueil Vélo
Description	<p>Aujourd'hui l'accès aux sites touristiques et remarquables se fait presque exclusivement en voiture. La plupart des sites ne sont pas équipés de stationnement vélo. Afin de développer les déplacements à vélo, il convient de proposer une offre de stationnement vélo sur les parkings d'accès. Les sites principaux pourront être équipés de consignes individuelles sécurisées. Pour les autres, de simples arceaux seront déjà suffisants.</p> <p>Il s'agit d'installer du stationnement sécurisé sur les principaux sites touristiques (sites du Pays Cathare et sites départementaux). Le Département pourra également encourager les autres sites touristiques publics et privés à s'équiper en stationnements vélos en lien avec l'agence départementale du tourisme et le déploiement du label Accueil Vélo. Une réflexion sur le mobilier et une identité visuelle « Aude à vélo » pourra accompagner cette démarche.</p>
Calendrier	A partir de 2025
Moyens	<p>à définir selon le nb de sites à équiper : pôle cathare pour les sites du Pays Cathare, DG Solidarité territoriale pour les sites touristiques départementaux ; programme Alvéole +</p> <p>Des financements sont possibles dans le cadre du dispositif aide aux communes, se référer au règlement thématiques présents sur le site internet aude.fr.</p>
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Planification des mobilités : Planification des transports régionaux et interurbains, Projets de PEM, Services de transport à la demande opéré par la Région (convention EPCI), Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc. ▶ Bassins de mobilités : Comités des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité animés par la Région ▶ Stratégie départementale de développement touristique portée par l'Agence de développement touristique de l'Aude
Principaux services du Département concernés	Tourisme, patrimoine et mobilités douces ; Direction des routes et des mobilités ; DGA Solidarités territoriales
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> • Conciergerie vélo et stationnements vélo (boxes sécurisés) sur la Loire à vélo à Angers
Fiche outil	<u>Fiche outil n°4</u>

- Introduction et présentation du plan d'actions
- Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces
- Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés
- Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle
- **Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées**
- Axe 5 (transverse) : Animer la stratégie mobilités en concertation avec les acteurs du territoire
- Préparer la mise en œuvre du Schéma
- Annexes : Boîte à outils

Enjeux

Accompagner aux pratiques de mobilités partagées (autopartage, covoiturage, ..) en complément de l'offre de transports collectifs et des modes actifs, sur des trajets de moyenne et longue distance.

Objectifs

Plus de solutions disponibles sur le territoire (aires de covoiturage, flotte d'autopartage) pour inciter aux pratiques ; accompagner et fidéliser les usages ; favoriser l'intermodalité.

Principes d'accompagnement, mesures prioritaires pour le Département

- Promotion et appropriation de Mobil'Aude auprès des collectivités et partenaires
- Accompagnement des initiatives locales (autopartage, covoiturage solidaire)
- Aménagements d'aires de covoiturage et suivi des usages

Inscription dans une démarche ou stratégie en cours

- ▶ **Démarches de mobilités en cours** : expérimentations d'autopartage portées par les collectivités, le covoiturage de proximité « transportez solidaire » en Haute-Vallée de l'Aude avec La Trame, projet de La Roue qui tourne (lauréat de l'AMI Tenmod mobilité inclusive) sur la création d'une maison de l'écomobilité prévoyant de l'autopartage
- ▶ **Planification des mobilités** : Réseau des aires de covoiturage du Département, Plateforme MOBIL'AUDE, Démarche d'identification de places de covoiturage au sein des communes (28 communes engagées en août 2023), Plan Régional Covoiturage, AOM Le Grand Narbonne, Carcassonne Agglo
- ▶ **Comités des partenaires animés par la Région**

Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
 Reçu en préfecture le 21/06/2024
 Publié le 21/06/2024
 ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Action	Mesure	Portage direct Département	Département dans un rôle de facilitation	Modalités d'accompagnement
Action 4.1 : Encourager les expérimentations d'autopartage en territoires peu denses	4.1.1 : Accompagner le déploiement d'infrastructures d'autopartages		x	APPUI TECHNIQUE,
Action 4.2 : Lancer une démarche proactive pour développer la pratique du covoiturage : aménager des aires de covoiturage et tester des lignes dédiées	4.2.1 : Réaliser une étude sur l'usage des aires de covoiturage / intermodales et le potentiel de rabattement à vélo	x		MARCHE D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE ou INTERNE
Action 4.3 : Inciter les territoires à la promotion et l'usage de la plateforme Mobil'Aude	4.3.1 : Créer un réseau d'animateurs locaux de la plateforme Mobil'Aude (relais des EPCI, partenaires, associations)	x		ANIMATION D'UNE COMMUNAUTE MOBIL'AUDE
	4.3.2 : Développer et dynamiser les communautés sur Mobil'Aude	x		
	4.3.3 : Développer l'usage du covoiturage solidaire	x	x	



Contexte et objectifs de l'action

La voiture est le principal moyen de transport utilisé au quotidien par les actifs sur le territoire et souvent le seul disponible pour de nombreux trajets. Plusieurs collectivités développent déjà des services d'autopartage, qui consistent en la mise à disposition de véhicules au profit d'usagers pour la durée et la destination de leur choix. **Le potentiel de l'autopartage est important notamment sur les territoires ruraux.** Il s'agit d'accompagner les initiatives d'autopartage qui pourraient émerger de collectivités, entreprises, citoyens, et plus concrètement d'apporter de l'ingénierie de projet et proposer des orientations et principes de dimensionnement de l'offre de service (modalité de partage, modèle économique et juridique, accès au service, logistique...).



Description des mesures

- ✓ 4.1.1 : Accompagner le déploiement d'infrastructures d'autopartage



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DGA TEM, DGA ST)

Partenaire(s) : Collectivités AOM (Région, CA Grand Narbonne, Carcassonne Agglo), EPCI, communes, PETR, PNR, entreprises, SYADEN

Bénéficiaires : habitants des territoires peu denses



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : Fonds Vert, Fonds France Ruralité, aides régionales



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre d'infrastructures d'autopartage	1/an	1/an	1/an
Intégration dans Mobil'Aude services d'autopartage	100%	100%	100%



Fiche mesure détaillée

Mesure	4.1.1 : Accompagner le déploiement d'infrastructures d'autopartages
Description	S'appuyer sur les expérimentations en cours pour accompagner les territoires à se doter de véhicules en autopartage et de bornes de recharge électriques en partenariat avec le SYADEN, et encourager à ce que ces solutions aient une vocation sociale et solidaire (tarifications adaptées aux revenus ou statuts).
Calendrier	A partir de 2025
Moyens	Appui technique (ETP) Des financements sont possibles dans le cadre du dispositif aide aux communes, se référer au règlement thématiques présents sur le site internet aude.fr.
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Démarches de mobilités en cours : expérimentations d'autopartage portées par les collectivités, le covoiturage de proximité « transportez solidaire » en Haute-Vallée de l'Aude avec La Trame, projet de La Roue qui tourne (lauréat de l'AMI Tenmod mobilité inclusive) sur la création d'une maison de l'écomobilité prévoyant de l'autopartage ▶ Planification des mobilités : Réseau des aires de covoiturage du Département, Plateforme MOBIL'AUDE, Démarche d'identification de places de covoiturage au sein des communes (28 communes engagées en août 2023), Plan Régional Covoiturage, AOM Le Grand Narbonne, Carcassonne Agglo ▶ Comités des partenaires animés par la Région
Principaux services du Département concernés	Mobilités ; Aides aux communes
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> • Sur le département, plusieurs expérimentations d'autopartage sont à l'œuvre : à Cuxac d'Aude et sur la commune de Villerouge Termenès qui propose une solution de voitures partagées à ses 150 habitants. • A Narbonne, le service « Modul'Auto » offre également une solution d'autopartage aux habitants. • Le projet de La Roue qui tourne (lauréat de l'AMI Tenmod mobilité inclusive) de création d'une maison de l'écomobilité prévoyant de l'autopartage.
Fiche outil	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Fiche outil n°5</u>

Contexte et objectifs de l'action

Lorsque les distances sont trop grandes et que les transports collectifs ou les modes actifs ne sont pas envisageables, diverses formes de mobilités partagées alternatives permettent de se déplacer à moindre coût. L'objectif est de proposer une expérience utilisateur attractive, comparable à l'utilisation de la voiture individuelle.

Pour ce faire, il est nécessaire de mettre en place un bouquet complet (infrastructures/aménagements/services) et complémentaire d'offres de mobilités partagées et alternatives à la voiture individuelle. L'aménagement et la formalisation d'aires de covoiturage est un maillon essentiel au développement du covoiturage, aussi bien pour les déplacements quotidiens que pour les trajets occasionnels. Sur des axes à fort trafic, il peut être intéressant d'expérimenter une offre de ligne de covoiturage dynamique.

Pour le Département, il s'agit de réaliser un audit de l'usage des aires de covoiturage pour mieux en comprendre les besoins d'amélioration et d'accompagner les projets d'aires de covoiturage des collectivités en lien avec la Région.



Description des mesures

- ✓ 4.2.1 : Réaliser un audit de l'usage des aires de covoiturage / intermodales et le potentiel de rabattement à vélo
- ✓ 4.2.2 Continuer le maillage de places de stationnements à réservé au covoiturage au cœur des communes.



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DG TEM, Direction des Routes)

Partenaire(s) : Collectivités AOM (Région, CA Grand Narbonne, Carcassonne Agglo), EPCI, communes

Bénéficiaires : habitants



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : 40 000 € pour l'audit ou étude interne

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : Fonds Vert, Fonds France Ruralité, aides régionales



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre d'aires de covoiturage sur l'ensemble du territoire	14	25	50
Nombre de panneaux covoiturage via Mobil'Aude installés	7/an	7/an	7/an



Fiche mesure détaillée

Mesure	4.2.1 : Réaliser une étude sur l'usage des aires de covoiturage / intermodales et le potentiel de rabattement à vélo
Description	<p>Il s'agit de faire un audit de l'usage des aires de covoiturage et haltes intermodales en lien avec les collectivités AOM et non AOM et d'identifier à la fois les principaux équipements, connexions avec d'autres modes de transports, les usages, les besoins et manques pour en augmenter la fréquentation. Cet état des lieux pourrait s'accompagner d'une enquête auprès des covoitureurs (conducteurs, passagers) pour bien identifier les pratiques, les besoins, les freins, etc. Il pourrait également y avoir un volet spécifique à l'analyse du potentiel de rabattement en modes actifs (marche, vélo, trottinette) avec le recensement des stationnements vélo sécurisés, l'analyse de l'accessibilité des principales aires à pied, à vélo. Enfin, cela pourrait s'accompagner de la rédaction d'un guide technique d'aménagement des aires de covoiturage et haltes multimodales et de l'identification des études complémentaires nécessaires à mener sur les nouveaux projets (études paysagères, évaluations réglementaires et environnementales).</p> <p>Cette mesure est en lien avec les actions 3.1 ; 3.2 ; 3.3 et 3.4</p>
Calendrier	A partir de 2025
Moyens	Audit d'usage des aires de covoiturage externalisée ou en interne (ETP) ; Coût d'une étude externe : 40 000 €
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Démarches de mobilités en cours : expérimentations d'autopartage portées par les collectivités, le covoiturage de proximité « transportez solidaire » en Haute-Vallée de l'Aude avec La Trame, projet de La Roue qui tourne (lauréat de l'AMI Tenmod mobilité inclusive) sur la création d'une maison de l'écomobilité prévoyant de l'autopartage ▶ Planification des mobilités : Réseau des aires de covoiturage du Département, Plateforme MOBIL'AUDE, Démarche d'identification de places de covoiturage au sein des communes (28 communes engagées en août 2023), Plan Régional Covoiturage, AOM Le Grand Narbonne, Carcassonne Agglo ▶ Comités des partenaires animés par la Région
Principaux services du Département concernés	Direction des routes et des mobilités ; Aide aux communes
Exemples	<ul style="list-style-type: none"> • Programme de développement du covoiturage de la Haute Garonne



Fiche mesure détaillée

Mesure	4.2.2 : Continuer le maillage de places de stationnements à réserver au covoiturage au cœur des communes
Description	<p>Il a été proposé en 2022 la possibilité pour les communes de réserver une ou plusieurs places de stationnements pour le covoiturage en y implantant une signalétique de covoiturage via Mobil'Aude. Les services du Département interviennent pour poser le panneau, sans coût pour la commune. Cela permet une organisation pour covoiturer au cœur des villages, en complément des 10 aires ayant été aménagées par le Département.</p> <p>A ce jour, plus d'une vingtaine de panneaux ont été installés, permettant ainsi de proposer une solution de mobilité aux habitants, à la fois bénéfique pour leur pouvoir d'achat et pour la réduction des émissions des gaz à effet de serre.</p>
Calendrier	Poursuite de l'action
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	-
Services du Département concernés	DGA Transition écologique et mobilités – Direction des routes et des mobilités DGA Solidarités territoriales – chefs de projets territoriaux
Exemples	-



Contexte et objectifs de l'action

Le Département a mis en place une plateforme intermodale, Mobil'Aude en septembre 2021. Celle-ci regroupe plusieurs fonctionnalités pour faciliter la mobilité sur le territoire : mise en relation entre conducteurs et passagers, communautés de covoiturage, évènements pour promouvoir la plateforme, informations générales sur les mobilités (dont les horaires des transports en commun) et une cartographie recensant les solutions de mobilité.

En 2023, 2000 personnes ont réalisé un covoiturage validé par le biais des applications (dont Mobil'Aude), un volume faible comparé aux 184 000 déplacements quotidiens qui ont lieu à l'intérieur du département (vers les lieux d'études ou de travail). Il s'agit donc de développer les pratiques via la promotion de la plateforme et la dynamisation des communautés. Le Département sera également attentif au volet solidaire des mobilités partagées.



Description des mesures

- ✓ 4.3.1 : Créer un réseau d'animateurs locaux de la plateforme Mobil'Aude (relais des EPCI, partenaires, associations)
- ✓ 4.3.2 : Développer et dynamiser les communautés sur Mobil'Aude
- ✓ 4.3.3 : Développer l'usage du covoiturage solidaire



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DGA TEM, Direction des Routes, DGA Solidarités humaines, service communication)

Partenaire(s) : Collectivités AOM (Région, CA Grand Narbonne, Carcassonne Agglo), EPCI, communes, entreprises, organismes professionnels de l'insertion, associations

Bénéficiaires : habitants



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : aucun



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre de communautés avec au moins 10 inscrits	3	10	20
Nombre de réunions / an réalisés avec le réseau d'animateurs	2/an	2/an	2/an
Nombre de trajets / an réalisés en covoiturage solidaire	40	100	400



Fiche mesure détaillée

Mesure	4.3.1 : Créer un réseau d'animateurs locaux de la plateforme Mobil'Aude (relais des EPCI, partenaires, associations)
Description	<p>Le Département a mis en place cette plateforme avec l'objectif qu'elle puisse être prise en main par l'ensemble des acteurs du territoires souhaitant développer la pratique du covoiturage et faciliter les mobilités pour les habitants. Pour cela la communication et l'orientation d'usager potentiels vers cette plateforme à différentes échelles sont essentielles.</p> <p>L'objectif est de s'appuyer sur un réseau large de partenaires afin de mieux faire connaître et promouvoir Mobil'Aude : EPCI, communes, associations, ...</p> <p>Cela se traduira par le recensement de référents sur ces structures pour créer un réseau. Il sera ensuite réalisé des réunions, newsletters afin de travailler sur différents sujets pour développer l'usage de la plateforme (fonctionnement, nouveautés, avantages du covoiturage, campagne de promotion, ...),</p>
Calendrier	<p>Recensement des référents à partir du 2nd semestre 2024</p> <p>Animation du réseau à partir de 2025</p>
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schéma des usages du numérique ➤ Accueil social inconditionnel de proximité (Asip) pour la formation des agents d'accueil pour informer le public
Services du Département concernés	<p>DGA Transition écologique et mobilités</p> <p>DGA Solidarités humaines : MDS, Espaces séniors, agents recevant du public</p>
Exemples	Retour d'expériences d'autres territoires ayant une plateforme opérée par Mobicoop : Région Bretagne, Région Haut de France



Fiche mesure détaillée

Mesure	4.3.2 : Développer et dynamiser les communautés sur Mobil'Aude
Description	<p>Une fonctionnalité présente sur la plateforme est celle de pouvoir créer des communautés afin de regrouper des personnes se rendant sur une même destination et ainsi faciliter la recherche de trajets communs. Cela peut se faire pour des entreprises, administrations, associations, clubs sportifs et même des communes.</p> <p>De nombreuses communautés existent (71 au 12 avril 2024), mais peu sont réellement actives.</p> <p>L'objectif est de recontacter les référents de chaque communauté et de les inscrire dans un réseau pour dynamiser leur usage : organisation de webinaires, newsletters, retours d'expérience, etc.</p>
Calendrier	<p>La création du réseau des référents de communauté pourra se faire dès le 2nd semestre 2024.</p> <p>L'animation de ce réseau pourra être effectif à partir de 2025.</p>
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	-
Services du Département concernés	DGA Transition écologique et mobilités
Exemples	-



Fiche mesure détaillée

Mesure	4.3.3 : Développer l'usage du covoiturage solidaire
Description	La plateforme Mobil'Aude intègre une fonctionnalité de Covoiturage solidaire permettant de faciliter le covoiturage pour des personnes rencontrant des difficultés, en leur permettant d'être mises en relation avec une structure relais pour les accompagner. Cette fonctionnalité est encore peu utilisée et doit donc être davantage développée, notamment pour répondre aux publics en difficulté que le Département accompagne.
Calendrier	Dès le 2 nd semestre 2024, déploiement de cette fonctionnalité dans le projet de la Maison de l'écomobilité dans le Lauragais porté par l'association La roue qui tourne. 2026 : diffusion de la fonctionnalité à d'autres structures et territoires du département.
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	Soutien aux associations agissant sur la mobilité, lien avec la mesure 2.1.1
Services du Département concernés	DGA Transition écologique et mobilités DGA Solidarités humaines, Direction action sociale et insertion, Direction de l'autonomie
Exemples	<ul style="list-style-type: none">Le service de covoiturage de proximité « transportez solidaire » en Haute-Vallée de l'Aude avec La Trame

- Introduction et présentation du plan d'actions
- Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces
- Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés
- Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle
- Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées
- **Axe 5 (transverse) : Animer la stratégie mobilités en concertation avec les acteurs du territoire**
- Préparer la mise en œuvre du Schéma
- Annexes : Boîte à outils

Enjeux

Inciter la population à une transition mobilités en promouvant les solutions de mobilités alternatives, les bénéfices (économiques, santé, etc.) et les accompagner vers de nouvelles habitudes de déplacement ; Coordonner, suivre et évaluer la démarche à l'échelle du Département en lien avec les partenaires (collectivités, entreprises, associations ...)

Objectifs

Meilleure connaissance des solutions de mobilité existantes ; hausse des déplacements alternatifs à la voiture individuelle ; satisfaction des usagers quotidiens et visiteurs (enquêtes) ; bonne articulation des politiques de mobilités et démarches de planification.

Principes d'accompagnement, mesures prioritaires pour le Département

- Campagne de communication dédiée, lancement et accompagnement d'évènementiels ciblés
- Coordination du Schéma des mobilités
- Mutualisation et optimisation des moyens humains et financiers pour la mise en œuvre (gouvernance interne partagée)
- Mise en place d'un observatoire pour le suivi du Plan d'actions (indicateurs)

Inscription dans une démarche ou stratégie en cours

- ▶ Planification des mobilités : volet communication des stratégies mobilités des AOM, évènements nationaux et locaux
- ▶ Comités des partenaires animés par la Région
- ▶ Ensemble des démarches comportant une dimension mobilité référencées sur les axes précédents

Axe 5 : Animer le Schéma des mobilités en concertation avec les acteurs du territoire

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
 Reçu en préfecture le 21/06/2024
 Publié le 21/06/2024
 ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Action	Mesure	Portage direct Département	Département dans un rôle de facilitation
Action 5.1 : Promouvoir l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle en partenariat avec les EPCI et la Région	5.1.1 : Mettre en place et/ou participer à une campagne de communication incitative et des évènements pour encourager une mobilité alternative (mai à vélo, fête du vélo, Semaine de la Mobilité, challenge mobilité, promotion de l'autopartage, du covoiturage, etc.)	x	x
Action 5.2 : Animer et suivre la mise en œuvre opérationnelle du Schéma des mobilités	5.2.1 : Créer et coordonner un comité de suivi du Schéma des mobilités	x	
	5.2.2 : Définir le portage et la mutualisation des moyens nécessaires à la mise en oeuvre du Schéma	x	
	5.2.3 Évaluer la mise en oeuvre du schéma à mi-parcours et à son issue	x	
Action 5.3 : Animer une communauté « mobilités » et participer aux instances consultatives existantes	5.3.1 : Création et animation d'une communauté "mobilités" à l'échelle du département (partage de bonnes pratiques, formations, cycle de webinaires) constituée des acteurs clés : communes, EPCI, services départementaux, Départements voisins, Région, acteurs privés, associatifs, etc.	x	
	5.3.2 : Participer aux instances consultatives existantes (ex : comités des partenaires) pour échanger avec les acteurs du territoire au sujet de la mobilité, et faire évoluer les actions mises en place en conséquence	x	

Contexte et objectifs de l'action

La voiture individuelle reste le moyen de déplacement prédominant sur le territoire, alors que de nombreux trajets pourraient se faire autrement (trajets courts à vélo, intermodalité train + vélo, ...). En parallèle, une part non négligeable de la population se trouve en situation de précarité mobilité et n'a pas accès à un véhicule motorisé. Enfin, les mobilités partagées (covoiturage, autopartage) sont des solutions efficaces et économiques pouvant représenter des alternatives crédibles et désirables, si au-delà des équipements, les collectivités facilitent la connaissance de ces offres et l'accompagnement au changement de comportement. Les aménagements (aires de covoiturage, pistes cyclables, arrêts de bus) et les services sont des piliers fondamentaux d'une offre multimodale mais cela n'est pas suffisant pour amorcer un report modal efficace. Pour cela, des actions d'animation, de communication et de sensibilisation sont nécessaires. Dès lors, une large campagne de communication pourra notamment permettre de sensibiliser les habitants aux solutions de mobilité existantes et susciter l'envie de tester de nouvelles pratiques.

Description des mesures

- ✓ 5.1.1 : Mettre en place ou participer à une campagne de communication incitative et des évènements pour encourager une mobilité alternative (mai à vélo, fête du vélo, Semaine de la Mobilité, challenge mobilité, promotion de l'autopartage, du covoiturage, etc.)



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DG TEM et service communication)

Partenaire(s) : Région, EPCI

Bénéficiaires : habitants et touristes du territoire



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : 25 000 € (affiches, flyers, communication réseaux sociaux...) pour 1 évènement

Coût de fonctionnement : interne

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : aucune



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre d'actions de communication en faveur des mobilités	1/an	3/an	5/an
Nombre d'évènements organisés autour des mobilités	1/an	3/an	5/an



Fiche mesure détaillée

Mesure	5.1.1 : Mettre en place une campagne de communication incitative et des évènements pour encourager une mobilité alternative (Mai à vélo, fête du vélo, Semaine de la Mobilité, challenge mobilité, promotion de l'autopartage, du covoiturage, etc.)
Description	Associer les EPCI et la Région à la conception d'une campagne de communication multi-canal qui pourrait porter sur : la qualité de l'air/la santé ; la mobilité active pour les courts trajets ; les déplacements collectifs et partagés ; les aides financières pour l'acquisition ou la location de véhicules à faibles émissions (véhicules électriques, véhicules intermédiaires, ...)
Calendrier	2025-2026
Moyens	Les coûts et moyens à allouer dépendent de l'ampleur de la manifestation
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none">▶ Planification des mobilités : volet communication des stratégies mobilités des AOM, évènements nationaux et locaux▶ Bassins de mobilités : Comités des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité animés par la Région▶ Ensemble des démarches comportant une dimension mobilité référencées sur les axes précédents
Principaux services du Département concernés	Mobilités ; communication
Exemples	<ul style="list-style-type: none">• Nouvelle-Aquitaine « Les transports régionaux, c'est du temps libre en plus »• Challenge Mobilité organisé par la Région Auvergne Rhône-Alpes



Contexte et objectifs de l'action

Bien que n'ayant pas la compétence mobilité, les départements en sont toutefois des acteurs clés via leurs compétences liées au réseau de routes départementales, aux collèges, au tourisme, jeunesse et sports ou encore au volet social et santé. Les intercommunalités et communes de l'Aude commencent à réaliser des politiques de mobilités. Celles-ci, hormis les deux agglomérations, en sont encore à leurs prémisses et peu coordonnées entre elles. Les élus locaux ont une certaine sensibilité par rapport à cette thématique sans avoir tous les outils pour passer à l'action. Il s'agit donc d'agir en facilitateur des mobilités aux côtés des collectivités AOM (Région et agglomérations de Carcassonne et Narbonne) afin d'accompagner les territoires à orienter leur stratégie vers le développement des mobilités alternatives à l'autosolisme. Le Département peut constituer l'élément moteur et la pierre angulaire de cette dynamique, en travaillant avec l'ensemble des acteurs concernés sur son territoire.



Description des mesures

- ✓ 5.2.1 : Créer et coordonner un comité de suivi du Schéma des mobilités
- ✓ 5.2.2 : Définir le portage et la mutualisation des moyens nécessaires à la mise en oeuvre du Schéma
- ✓ 5.2.3 Évaluer la mise en oeuvre du schéma à mi-parcours et à son issue



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DGA TEM)

Partenaire(s) : Collectivités AOM (Région, CA Grand Narbonne, Carcassonne Agglo), EPCI, communes

Bénéficiaires : élus et techniciens des collectivités



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : aucune



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre de rencontres du comité de suivi	1	3	3



Fiche mesure détaillée

Mesure	5.2.1 : Créer et coordonner un comité de suivi du Schéma des mobilités
Description	Il s'agit de mobiliser régulièrement un comité de suivi du Schéma des mobilités afin de faire le bilan des actions lancées, et en cours en s'appuyant sur le dispositif de suivi et d'évaluation (indicateurs) au moins 2 fois par an. Voir également pour organiser une fois tous les 2 ans une Journée de sensibilisation et de partage de bonnes pratiques rassemblant les territoires et dédiée aux mobilités sur l'Aude.
Calendrier	Dès 2024
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none">▶ Planification des mobilités : volet communication des stratégies mobilités des AOM, évènements nationaux et locaux▶ Bassins de mobilités : Comités des partenaires à l'échelle des bassins de mobilité animés par la Région▶ Ensemble des démarches comportant une dimension mobilité référencées sur les axes précédents
Principaux services du Département concernés	Mobilités

Priorité
+++



Fiche mesure détaillée

Mesure	5.2.2 : Définir le portage et la mutualisation des moyens nécessaires à la mise en oeuvre du Schéma
Description	Il s'agit de mobiliser les services concernés par la mise en oeuvre du Schéma des mobilités afin d'identifier les budgets alloués, les moyens humains et voir comment les mutualiser et en ressortir une vision globale et partagée.
Calendrier	Dès 2024
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	► Ensemble des démarches comportant une dimension mobilité référencées sur les axes précédents
Principaux services du Département concernés	► Ensemble des services identifiés sur les axes précédents

Priorité
+++



Fiche mesure détaillée

Mesure	5.2.3 : Évaluer la mise en œuvre du schéma à mi-parcours et à son issue
Description	<p>Les outils d'évaluation sont essentiels pour mesurer la bonne mise en œuvre du Schéma. Les outils doivent être pensés pour être faciles à prendre en main et permettre d'avoir une analyse et un suivi de données à l'échelle du territoire. Ces outils doivent aussi bien permettre des suivis quantitatifs que qualitatifs.</p> <p>L'objectif est de mesurer les impacts qu'auront les actions menées sur l'évolution des politiques locales de mobilité et plus largement sur les habitudes de déplacement des habitants.</p> <p>Cela pourrait se traduire concrètement par la mise en place d'un système d'observatoire ou outil d'aide à la décision, porté par le Département, avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un outil informatique permettant d'accueillir et d'analyser les données multiformats, en lien avec le service SIG • Des moyens de collecte de données (exemple : une enquête habitants et visiteurs par an), de production d'analyses et de publications - un système d'échanges et de communication avec tous ou certains éléments de cet observatoire. <p>Ce référent a pour mission de réaliser, via un SIG (système d'information géographique), des tableurs, des enquêtes etc., un système de partage de données qui permettra d'assister techniciens et élus sur les orientations techniques et politiques du Schéma des mobilités.</p> <p>Pour une pérennisation du système : plan de formation du chargé de mission observatoire et des élus et techniciens aux mobilités, urbanisme, ingénierie financière. (lien avec la mesure 5.3.1)</p>
Calendrier	Dès 2024 ; 1 ^{ère} évaluation en 2028 ; 2 ^{nde} évaluation en 2034 avec des points d'avancement réguliers
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	<ul style="list-style-type: none"> ► Ensemble des démarches comportant une dimension mobilité référencées sur les axes précédents
Principaux services du Département concernés	<ul style="list-style-type: none"> ► Ensemble des services identifiés sur les axes précédents

Contexte et objectifs de l'action

La loi LOM a amorcé un changement passant d'une logique de transports à une logique de mobilités et s'est accompagné d'un positionnement des EPCI sur la prise ou non de la compétence mobilité et d'un enrichissement des compétences confiées aux AOM. Bien que n'ayant pas la compétence mobilité, le Département en est un acteur clé via ses responsabilités. Qu'il s'agisse des routes, des collèges, du tourisme, ou encore du volet social, le Département agit en partenariat avec les collectivités (Etat, Région, EPCI, communes). Le Département accompagne les communes dans le domaine des aménagements via le règlement d'aide aux communes. Il s'agit là d'être davantage présent en amont, lors des planifications de mobilité des collectivités et de proposer **la création d'une instance d'échanges au niveau départemental** en complément des comités de bassins de partenaires animés par la Région.



Description des mesures

- ✓ 5.3.1 : Création et animation d'une communauté "mobilités" à l'échelle du département (partage de bonnes pratiques, formations, cycle de webinaires) constituée des acteurs clés : communes, EPCI, services départementaux, Départements voisins, Région, acteurs privés, associatifs, etc.
- ✓ 5.3.2 : Participer aux instances consultatives existantes (ex : comités des partenaires) pour échanger avec les acteurs du territoire au sujet de la mobilité, et faire évoluer les actions mises en place en conséquence



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département (DGA TEM)

Partenaire(s) : Région

Bénéficiaires : Collectivités (EPCI, communes), PETR, associations, filière vélo, opérateurs de transports ...



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : aucune



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025 - 2034
Nb de newsletters produites par la communauté « mobilités » (fiches outils, articles, retours d'expériences)	3 newsletters / an



Fiche mesure détaillée

Mesure	5.3.1 : Création et animation d'une communauté "mobilités" à l'échelle du département (partage de bonnes pratiques, formations, cycle de webinaires) constitué des acteurs clés : communes, EPCI, services départementaux, Départements voisins, Région, acteurs privés, associatifs, etc.
Description	Il s'agit d'animer et coordonner une communauté « mobilités » à l'échelle du Département, avec un chargé de mission mobilité dédié et l'organisation d'une base documentaire (études, chiffres clés, dispositifs financiers, etc.) et des points de partage réguliers en ligne (retours d'expériences, formations, etc.) et thématisés selon les axes du Schéma des mobilités par exemple, pour favoriser la dynamique projet à tous les échelons (externe et interne au Département). Possible de s'appuyer sur l'outil « expertise et territoires » développé par le Cerema ou sur un intranet propre au Département. Certains projets pourraient faire l'objet de groupes de travail ad hoc pilotés par un chargé de mission d'une EPCI, PETR, PNR, association selon les sujets traités.
Calendrier	Dès 2024
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	► Planification des mobilités : Plan Régional Vélo, Plan régional covoiturage, Planification des transports régionaux et interurbains, Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc. ► Comités des partenaires animés par la Région
Principaux services du Département concernés	Mobilités ; Variable selon les sujets abordés
Exemples	Communautés sur la plateforme « expertise et territoires » du Cerema



Fiche mesure détaillée

Mesure	5.3.2 : Participer aux instances consultatives existantes (ex : comités des partenaires) pour échanger avec les acteurs au sujet de la mobilité, et faire évoluer les actions mises en place en conséquence
Description	<p>Il s'agit à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none">• De participer et donner son avis lors des démarches de planification des collectivités AOM, Région Occitanie et les deux communautés d'agglomérations Carcassonne Agglo et Le Grand Narbonne, dans le cadre des instances consultatives existantes : comités des partenaires, bassins de mobilité, comités d'itinéraire, pour veiller à la bonne articulation des différentes politiques, compétences, initiatives portées par les acteurs locaux.• De participer et donner son avis lors des études mobilités portées par les collectivités locales (COTECH, COPIL) à l'échelle du Département• Et plus largement d'assister aux rencontres et évènements en lien avec les mobilités organisées à l'échelle de la Région et au niveau national (participation Vélo et Territoires)
Calendrier	Dès 2024
Moyens	Pas de budget spécifique associé, principalement de l'animation (ETP)
Démarches et stratégies en cours	<p>► Planification des mobilités : Plan Régional Vélo, Plan régional covoitage, Planification des transports régionaux et interurbains, Schémas directeurs cyclables des EPCI AOM, Diagnostic mobilité du PETR du Lauragais, etc.</p> <p>► Comités des partenaires animés par la Région</p>
Principaux services du Département concernés	Mobilités
Exemples	<ul style="list-style-type: none">• Comité des partenaires ; Comités d'itinéraires (EV8, V80)

- Introduction et présentation du plan d'actions
- Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces
- Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés
- Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle
- Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées
- Axe 5 (transverse) : Animer la stratégie mobilités en concertation avec les acteurs du territoire
- **Préparer la mise en œuvre du Schéma**
- Annexes : Boîte à outils



Bilan : les chantiers prioritaires à lancer dès 2024



Chantiers
d'accompagnement des territoires
Chantiers en portage direct du
Département

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

SLOW



Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces

- Renforcer **l'aide à la création, installation de services itinérants et tiers-lieux**

Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés

- Lancer **une démarche de point d'entrée unique des mobilités inclusives**

Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle

- Accompagner les EPCI rurales dans des expérimentations de solutions altermodales
- Lancer une étude accessibilité à vélo des collèges
- Programmer la réalisation des aménagements cyclables inscrits au Schéma directeur cyclable avec des moyens humains et financiers ambitieux (cf. scénario choisi dans le cadre de la révision du Schéma)
- Mettre en œuvre **le Plan de mobilité interne des agents**

Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées

- Réaliser **une étude sur les usages des aires de covoiturage** et potentiel multimodal (transports collectifs, modes actifs, mobilités partagées) ; **Accompagner les initiatives locales** de mobilités en territoires peu denses ; **Faciliter le développement de projets globaux** de covoiturage.

Axe 5 : Animer le Schéma des mobilités en concertation avec les acteurs du territoire

- Animer et suivre **la mise en oeuvre opérationnelle du Schéma des mobilités** (un comité de suivi, une définition claire du portage et de la mutualisation des moyens nécessaires)
- Créer une **communauté mobilités** à l'échelle de l'Aude



Piloter et animer le Schéma des mobilités

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



De nombreuses mesures à lancer à court terme qui nécessitent de la coordination entre les partenaires, directions et services concernés

Court terme (Dès 2024)		Moyen terme (2025-2028)	Long terme (2028 - 2034)
Démobilité	Participer davantage à la création de services itinérants et tiers-lieux ; Accompagner au maintien des services de proximité	Maintenir et développer les services de proximité du Département : permanences, bus PMI, bibliothèques départementales, petits collèges, ...	Vigilance sur les documents de planification des partenaires pour inclure des orientations favorables à la démobilité
Mobilité sociale	Améliorer la lisibilité des aides sociales en lien avec la mobilité mais aussi la lisibilité des offres de mobilité	Réflexion sur la mise en œuvre d'une ou plusieurs plateformes des mobilités inclusives ; Accompagnement des acteurs agissant pour les mobilités solidaires et inclusives	Animation et ou participation aux démarches d'accompagnement des mobilités inclusives
Transition des mobilités	Accompagnement des territoires à la planification des mobilités (comités thématiques ; aides aux territoires)	Accompagnement à l'aménagement des PEM et aires multimodales ; accessibilité des sites touristiques	Participation au projet de renforcement de l'offre ferroviaire sur l'axe (Quillan) – Limoux – Carcassonne
Volet cyclable	Lancer une étude accessibilité à vélo des collèges ; Programmation des aménagements court-terme ; aides aux territoires	Réaliser les aménagements d'accessibilité à vélo des collèges ; Programmation des aménagements moyen-terme ; aides aux territoires	Programmation des aménagements long-terme ; aides aux territoires
Mobilité partagée	Promouvoir la plateforme MOBIL'AUDE	Réaliser une étude des usages des aires de covoiturage ; Etudier le déploiement d'infrastructures d'autopartages	Programmation des aménagements
Communication	Lancer une stratégie de communication multi-partenaires	Mener ou participer à une campagne de communication multipartenaire	Programmation des animations et événementiels
Gouvernance	Création d'un comité de suivi du Schéma des mobilités ; Définir le portage et la mutualisation des moyens nécessaires à la mise en oeuvre du Schéma	Animation du comité de suivi du Schéma des mobilités ; Bilans réguliers du Schéma	



Piloter et animer le Schéma des mobilités

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

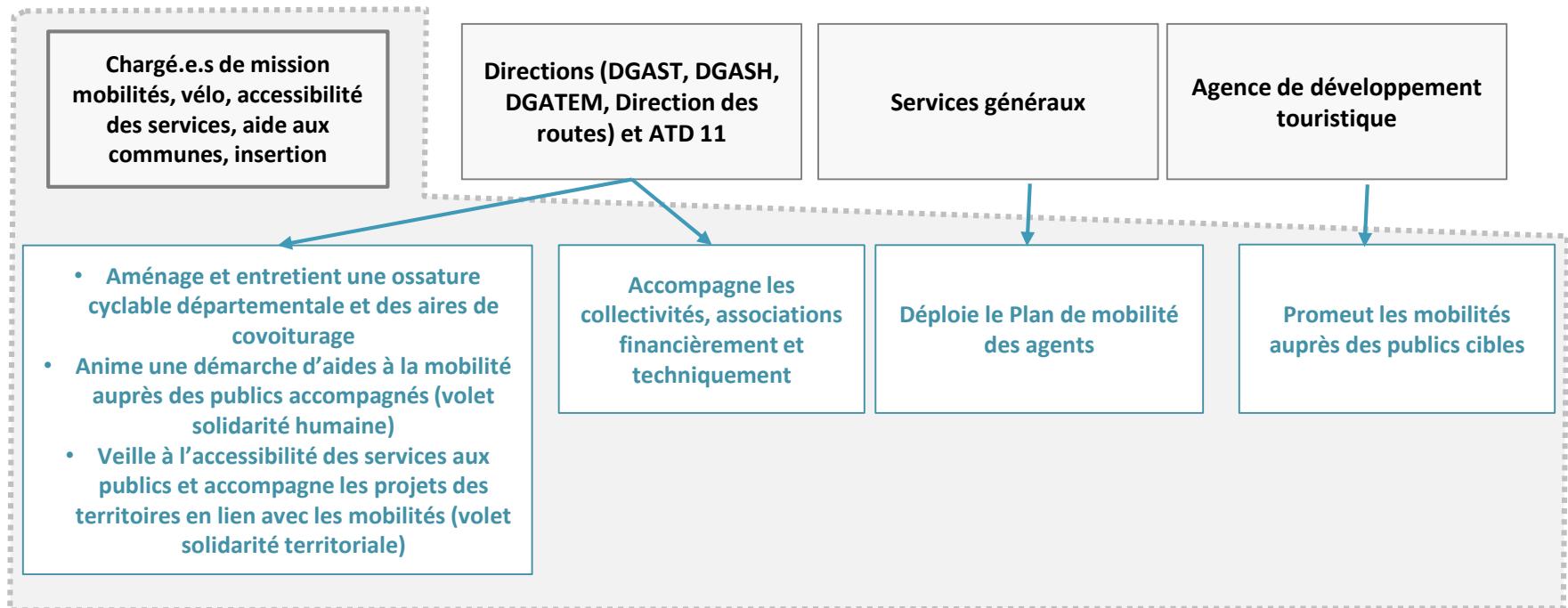
Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Département de l'Aude : pilote la mise en œuvre du schéma des mobilités



EPCI

Le Département anime un comité de suivi avec EPCI (1/2 fois / an)

Etudes mobilités ; schéma directeur cyclables intercommunaux

Projets mobilités ; Aménagements cyclables intercommunaux

Communes

Le Département apporte une aide à la décision pour le choix des aménagements

Projets mobilités ; Réalisation d'aménagements en agglomération et apaisement de la circulation

Etat
ADEME
Région

Subventions à travers la DETR, Fonds Vert, Fonds Mobilités Actives

Subventions à travers le contrat Région / Département ; aides régionales

Subventions à travers les CEE



Piloter et animer le Schéma des mobilités – affectation des moyens humains

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Chef de projet mobilités (en lien avec chargé.es de mission vélo, accessibilité des services, aide aux communes, insertion)

– 1 à 1,5 ETP

- Pilote la mise en œuvre du Schéma des mobilités (comité de suivi, observatoire de la mobilité, études AMO)
- Gère le projet Mobil'Aude (aires de covoiturage et panneaux), suit et participe aux projets thématiques (démobilité, mobilité sociale, ...) avec les directions concernées
- Anime les campagnes de communication et événements autour des mobilités
- Coordonne le déploiement du Plan de mobilité des agents
- Joue un rôle de conseil et d'ingénierie auprès des EPCI et communes dans leurs projets mobilité en lien avec l'Agence technique départementale

DGA Solidarités territoriale – ~ 1 ETP

- Instruise les dossiers de demandes d'aides
- Joue un rôle de conseil et d'ingénierie auprès des EPCI et communes dans leurs projets mobilité
- Gère les actions et mesures relatives à la démobilité (accessibilité des services, services itinérants, tiers-lieux, etc.)
- Anime le SDASAAP - volet mobilité

DGA Solidarités humaines – ~ 1 ETP

- Accompagne les publics vulnérables à un meilleur accès à la mobilité, en particulier les publics en insertion professionnelle (bénéficiaires RSA)
- Soutien les organismes et associations qui proposent des diagnostic mobilité, l'accompagnement individualisé, et des solutions de mobilité pour les publics en difficulté
- Participe aux projets de plateforme(s) des mobilités inclusives

Direction des routes – 1,5 à 2,5 ETP

- Co-pilote la création d'aménagements cyclables et d'aires de covoiturage
- S'assure du bon entretien des aménagements cyclables et aires de covoiturage de compétence départementale
- Joue un rôle de conseil et d'ingénierie auprès des EPCI et communes dans l'aménagement de leurs réseaux cyclables locaux, aires de covoiturage/panneaux Mobil'Aude

Dir. transition écologique et mobilités – 1 à 1,5 ETP (idem chef de projet mobilités) + 1,5 ETP (chargé de mission vélo)

- Idem missions du chef de projet mobilités
- Co-pilote la création d'aménagements cyclables utilitaires et touristiques (service patrimoine et mobilités douces)
- Joue un rôle de conseil et d'ingénierie auprès des EPCI et communes dans l'aménagement de leurs réseaux cyclables locaux

DGA Ressources – 0,5 ETP

- Participe au déploiement du Plan de mobilité des agents (stationnements sécurisés, FMD, covoiturage)
- Déploie la stratégie de communication mobilités, cyclable en interne et plus largement (campagnes et manifestations grand public)

Agence technique Dép. – 1 ETP (?)

- Accompagnement technique des projets communaux dont les projets mobilités (voies, équipements)
- ETP difficile à estimer
- Nbre de projets traités limités au vu des ETP actuels

Agence départementale touristique de l'Aude – 1 ETP

- Continue d'auditer les services et équipements proches des véloroutes
- Accompagne la Dir DET (mobilités douces) et la Dir. des Routes dans le renforcement des itinéraires cyclables
- S'assure de la communication sur le vélo tourisme / loisir
- Engage une réflexion sur l'accessibilité des sites touristiques en modes alternatifs

- Introduction et présentation du plan d'actions
- Axe 1 : Diminuer les besoins de déplacements : repenser l'aménagement du territoire, rapprocher les services/commerces
- Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés
- Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle
- Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées
- Axe 5 (transverse) : Animer la stratégie mobilités en concertation avec les acteurs du territoire
- Préparer la mise en œuvre du Schéma
- **Annexes : Boîte à outils**

Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Focus sur la plateforme de mobilités inclusives

Constats, besoins

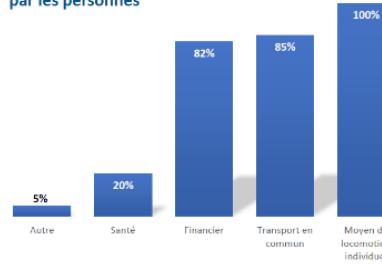
- La mobilité est à prendre en compte dans l'accompagnement des bénéficiaires car cela représente un des principaux freins à l'insertion professionnelle **pour 47% des répondants** (cf. diagnostic SPIE 2023).
- D'après le diagnostic du Schéma d'accessibilité des services aux publics, près **d'un quart de la population résidant sur les territoires Montagne Noire, Pyrénées Audoises et Corbières se trouve éloignée des pôles de service intermédiaires** (pôles de vie locale).

Plusieurs phénomènes sont responsables du manque d'autonomie des personnes :

- La non-connaissance des différents moyens de locomotion existants.
- Des difficultés de compréhension et d'appropriation des outils à disposition
- Des difficultés de repérage (lecture des plans, des horaires train bus...)
- Des problèmes financiers peu facilitateurs de la mobilité, renforcés par le coût de l'usage et de l'entretien d'un véhicule.
- Un éloignement géographique due à la ruralité avec des zones inaccessibles, mal desservies, des habitations éloignées des bassins d'emploi.
- Des horaires atypiques de travail qui demandent de l'organisation.

La mobilité, une thématique prioritaire à prendre en compte

Les principaux obstacles à la mobilité identifiés par les personnes



47%

Des répondants ont identifié la mobilité comme principal frein à leur insertion professionnelle

« Ce n'est pas que le financier, manque d'offres de bus sur Carcassonne » « Et pas que sur Carcassonne »

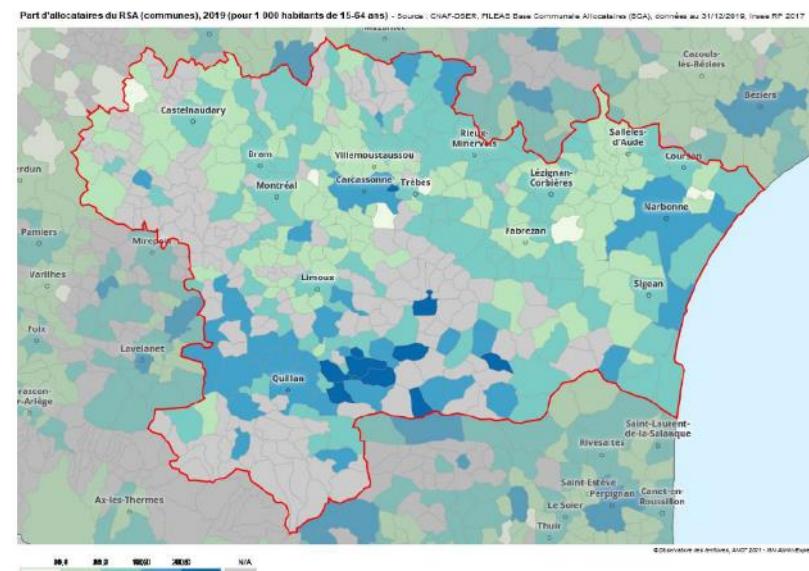
Source : Groupes focus SPIE, entretiens 2022 auprès de 62 professionnels

Aude Le Service Public de l'Insertion et de l'Emploi Audois – diagnostic 2022



64

La mobilité, principal frein d'insertion professionnelle selon les répondants de l'enquête Diagnostic du SPIE 2022



Part d'allocataires du RSA (communes) en 2019 (pour 1000 habitants de 15 à 64 ans). Plus la commune est de couleur foncée, plus la part d'allocataire est importante.

Source : Schéma départemental d'amélioration d'accessibilité des services au public (SDAASAP) ; Diagnostic du Service Public de l'Insertion et de l'Emploi Audois, 2022

Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés

Focus sur la plateforme de mobilités inclusives

Qu'est-ce qu'une plateforme de mobilité ?

- Une plateforme de mobilité est **un dispositif d'animation et de coopération au service de tous les acteurs concernés** au plan local (collectivités, acteurs de l'emploi, de l'insertion, de la mobilité, associations, employeurs...).
- Ses missions :
 - L'accompagnement vers une mobilité plus autonome des personnes en situation de fragilité : diagnostic, formation, suivi ;
 - La mise en réseau d'opérateurs porteurs de solutions de mobilité et la valorisation de leurs offres : transporteurs publics, acteurs privés et associatifs ;
 - La mise à disposition de solutions complémentaires lorsque des besoins non couverts sont recensés : accès à des territoires non desservis, déplacements à horaires décalés.
- Dans l'Aude il en existe déjà :
 - « **Mobil'Activ** » qui propose notamment de la location de véhicules à moindre coût portée par le CIAS de Carcassonne Agglomération
 - **La plateforme de mobilité portée par l'association La Roue qui tourne** implantée dans le Lauragais Audois avec un projet de maison de l'écomobilité (projet lauréat d'un AMI)
 - **Les permanences de WIMOOV** sur le territoire

Il s'agit d'étudier l'opportunité de lancer cet outil à l'échelle départementale pour regrouper les aides existantes et proposer des solutions adaptées sur des territoires qui n'en sont pas dotés, dont un accompagnement personnalisé.



Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Focus sur la plateforme de mobilités inclusives : des exemples



Plateforme de mobilité solidaire portée par Emmaüs Action Ouest à laquelle les EPCI peuvent adhérer et bénéficier des services proposés : accompagnement individuel (diagnostic, ateliers pédagogiques, auto-école sociale, vélo-école ...) et des solutions matérielles et financière (location solidaire de véhicule)



La plateforme de mobilité « En route vers l'emploi » <https://www.plateformemobilite-ra.fr/site-plateformemobilite-rafr.html> est une plateforme d'information mutualisée sur la mobilité et l'emploi qui recense l'ensemble des informations concernant les aides à la Mobilité en Drôme, en Ardèche et en Isère

Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés

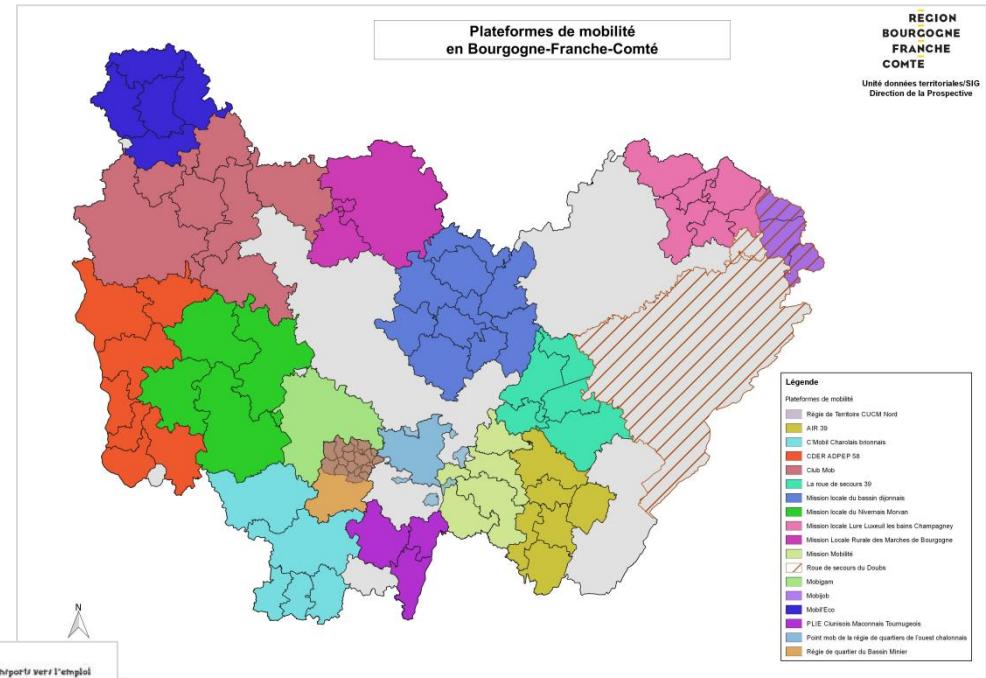
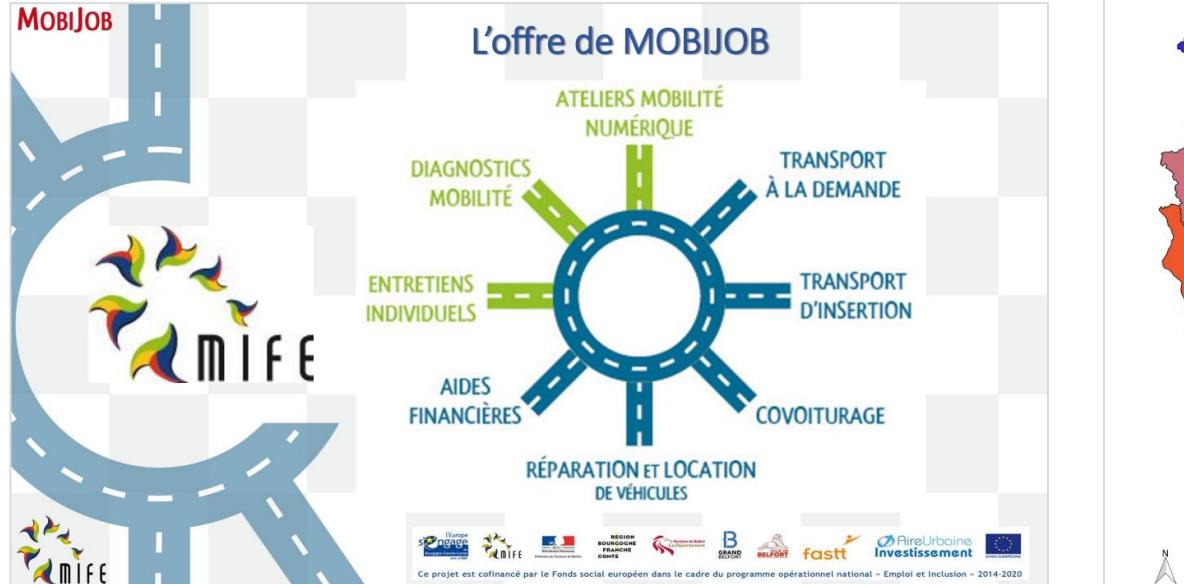
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Focus sur la plateforme de mobilités inclusives : des exemples



504	80	100%
bénéficiaires accompagnés en 2022	établissements ont participé au Challenge mobilité en 2022	des stagiaires de l'action Intégra Code ont développé leurs compétences en français
248	91%	64%
bilans mobilité réalisés en 2022	de bénéficiaires satisfaits en 2022	des stagiaires de l'Auto Ecole Solidaire ont obtenu le Code de la route en 2022
60%	61%	86%
des stagiaires de l'Auto Ecole Solidaire ont obtenu le permis en 2022	de sorties avec objectif atteint sur la plateforme de mobilité Cantal'Mouv en 2022	de partenaires satisfaits en 2022

Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
 Reçu en préfecture le 21/06/2024
 Publié le
 ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Fiche S²LO util 1

Focus sur la plateforme de mobilités inclusives : des exemples

Plateforme	Territoire couvert	Publics visés	Périmètre (missions)	Coûts d'investissement / fonctionnement	Rôle du / des départements	Commentaires
Plateforme de mobilité inclusive et durable Centre Bretagne	Centre Bretagne sur le territoire des pays de Pontivy et de Loudéac (4 EPCI)	Personnes en parcours d'insertion sociale et/ou professionnelle ; Grand public	Diagnostic conseil, ateliers pédagogiques, animation, location solidaire, TAD solidaire + des services externalisés	De 300K €/an (4,3 ETP) en année 1 à 500K €/an (6,3 ETP et 12 CDDI chauffeurs) en année 4	Financement aux côtés de l'Europe, Etat, Région, EPCI + financements privés	Expérimentation en 2022 Portage par Emmaüs Action Ouest
Plateforme de mobilité « en route vers l'emploi »	3 départements : Drôme, Ardèche et Isère	Publics visés par les associations et plateformes mobilité emploi partenaires	Missions des associations et plateformes mobilité emploi partenaires (diagnostic, formation, transports, permis)	Création et animation d'un site internet ; coût partagé entre les partenaires	Financement des Départements à travers les plateformes partenaires	Démarche multi-partenariale
Plateforme Mobilité 07 26	Drôme, Ardèche	600 bénéficiaires / an	Bilan de compétence, conseil, formation, location	800K€/an (15 salariés)	Financement aux côtés de l'Europe (FSE), Etat, Région, EPCI + financeurs privés	17 antennes locales
Plateforme Cantal MOUV	Cantal	Publics en fragilité économique en démarche d'insertion professionnelle rencontrant des problèmes de mobilité.	Bilan mobilité ; Accompagnement individualisé ; Parcours Permis ; financement pour « réparation, achat et location de véhicule »	Investissements (€) : 25 000. Fonctionnement (€ / an) : 200 000. Exploitation (€ / an) : 22 000.	Financement aux côtés de l'Europe (FSE), Etat, Région	Dépend du Centre de Ressources et d'Ingénierie pour l'insertion et l'emploi (association Loi 1901)

Axe 2 : Soutenir la mobilité des publics accompagnés

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Focus sur le garage solidaire



Lors de l'inauguration du camion-atelier, à Sainte-Colombe-sur-Seine avec, de gauche à droite : Caëlle Bertrand (MSA Bourgogne), un représentant de l'entreprise Citéos (Fondation Vinci), Vincent Fougarolle (directeur de Gren) et, à droite, Jérémie Brigand, président de la communauté de communes du Pays châtillonnais.

GARAGE SOLIDAIRE DES BARONNIES



Activités



- Entretien - réparations, vente de véhicules à tarifs solidaires
- Auto-réparation accompagnée ou non, formations à l'entretien des véhicules
- Accompagnement vers des mobilités alternatives : co-voiturage, autostop, mobilité douce
- Tutorat et actions de formation en situation de travail

GARAGE SOLIDAIRE DES BARONNIES



Impacts

Sur l'emploi et l'économie locale :

- accès maintien dans l'emploi, accès aux formations
- accès aux biens et aux services
- recrutements facilités
- pouvoir d'achat, et attractivité du territoire

Sur le lien social

- mixité sociale, échanges de savoir-faire
- promotion et accompagnement vers le co-voiturage
- Autonomisation, résilience des habitants, remobilisation

Sur l'environnement :

- pollution réduite, meilleure sécurité du parc auto
- gestion des déchets, mise au recyclage
- accompagnement vers des mobilités solidaires et durables

Le garage social de Loudéac lance la location de voitures

Neuf mois après son lancement, le bilan du garage social de l'AFPA de Loudéac (Côtes-d'Armor) est satisfaisant. Les locations de véhicules à petit prix viennent de démarrer.



Encadrés par Laurent Nérot (à gauche) huit salariés du garage social de Loudéac rendent de multiples services aux personnes en situation précaire. ©Le Courrier Indépendant

Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle

Focus sur les haltes multimodales

Adapter l'aire aux besoins

- Prévoir un nombre de places adapté à la fréquentation prévisionnelle, en surdimensionnant un peu pour éviter une saturation trop rapide

Typologie	Environnement	Capacité	Intermodalité	Services associés	Maitre d'ouvrage*
Aire structurante	Proximité d'un échangeur de voie rapide	50 à 100 places, en fonction des besoins recensés et du potentiel, étudier la possibilité d'extension	À prévoir si elle n'existe pas. Travailler sur l'accès à pieds et à vélo depuis et vers les zones urbanisées les plus proches	Ces aires sont les plus isolées et avec un usage fréquent : éclairage de l'aire et des abords à prévoir, revêtement, marquage, entrée/sortie adaptées, mobilier urbain	EPCI
Aire intermédiaire	Proximité d'un carrefour de voie structurante, en sortie d'agglomération par exemple, sur parking de centre commercial...	10 à 50 places, en fonction des besoins recensés et du potentiel	Travailler sur l'accès à pieds et à vélo depuis et vers les zones urbanisées les plus proches	Signalisation et jalonnement visible dans les 2 sens	Convention avec les privés EPCI
Aire de proximité	En centre-ville	Moins de 10 places, du fait de l'accessibilité à pieds		Signalisation	Commune

*La maîtrise d'ouvrage est proposée à titre indicatif. Elle sera à définir en fonction du foncier disponible/le plus pertinent.

Prévoir des aménagements adaptés

- Aire sécurisée (éclairage, dimensionnement pour garantir la sécurité des piétons)
- Aire conviviale (banc et abris, végétalisation...)
- Aire accessible à tous (visible depuis la route dans les deux sens, panneaux de signalisation, sol stabilisé pour faciliter l'accès aux PMR/GIC)

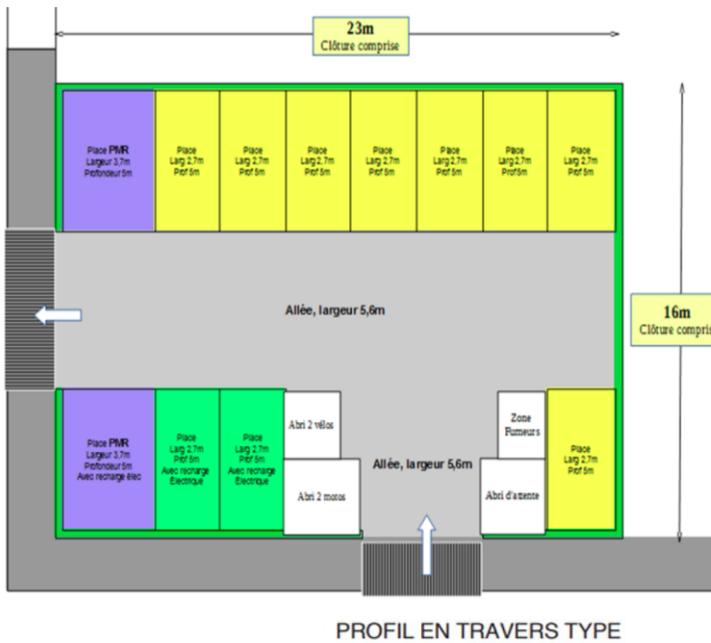
Bonnes pratiques

- Installer des bornes de recharge électrique, alimentées par le réseau ou par des panneaux solaires sur les ombrières
- Prévoir des espaces dédiés aux véhicules légers, aux vélos et motos, et aux PMR/GIC
- Ne pas oublier de référencer l'aire sur différents sites et supports de communication toutes mobilités dont la cartographie en ligne sur Mobil'Aude.**

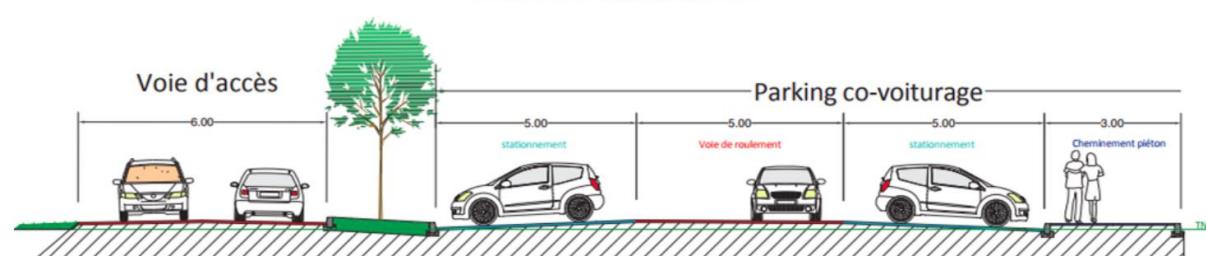
Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle

Focus sur les haltes multimodales

Exemple d'aménagements d'aire de covoiturage, commune de Gien ([source](#)).



Exemple d'aménagement d'une aire multimodale, commune de Guimiliau, Bretagne 1000 habitants ([source](#)).



Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le 21/06/2024

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Focus sur les haltes multimodales

D'autres exemples :



Aire de covoiturage multimodale au Néoullou
(Pyrénées Orientales)



VAE en libre service à Montélimar



Station PIM mobility : covoiturage, auto-stop, vélos



Places de parking réservées à l'autopartage

Credits photo : Département des Pyrénées-Orientales, PIM Mobility, Montélimar Agglomération, BL évolution

Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle

Focus sur les haltes multimodales

Elément	Estimation du coût	Source
Place de parking (unité)	3 000 euros	Lien
Entrée d'un parking	3 000 euros	Lien
Banc (unité)	800 euros	Lien
Abri (unité)	4 000 euros	Lien
Abris vélo sécurisé	7 000 à 30 000 euros	Lien
Abris vélo	3 000 euros	Lien
Panneau covoitfrage (unité)	100 euros	Lien
Signalétique (total)	5 000 euros	Lien
Petite aire de covoitfrage (30 à 50 places)	50 000 euros à 400 000 euros	Lien
Grande aire de covoitfrage (300 places)	600 000 euros	Lien

Axe 3 : Encourager l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le 21/06/2024

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Focus sur les véhicules intermédiaires



Le Sorean, véhicule hybride conçu dans l'Aude. © Olivier Journiat

Inventé et conçu à Arzens, dans l'Aude, ce véhicule hybride - à mi-chemin entre le vélo et la voiture électriques - devrait être commercialisé en 2025.

Focus sur les stationnements vélo aux abords des sites touristiques

Les boxes vélo sécurisés

Les boxes vélo sécurisés sont accessibles simplement avec un système de cadenas. Ils peuvent être en accès gratuit ou payant.

Caractéristiques

- Accessible à tout le monde (pas d'obstacle entre la voirie et le stationnement vélo ; pas trop éloignée de la destination finale ; accessible depuis les aménagements cyclables proches)
- Equipement du mobilier : arceau à l'intérieur de chaque boxe
- Des services annexes : borne de gonflage, conciergerie bagages (cyclotouristes)
- Mode d'accès facilité pour les visiteurs
- Bon niveau de sécurité ressenti (accès, éclairage, propreté, etc.)
- Coût moyen :**
 - 1 500 € par emplacement



Exemple de consigne vélos touristique, à Angers (crédits : France Vélo Tourisme)



Exemple de consigne vélos touristique sur la Véloscénie (crédits : France Vélo Tourisme)

Axe 4 : Innover et expérimenter des solutions de mobilités partagées

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Focus sur l'autopartage

Définition

L'autopartage est la **mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers et pour la durée et la destination de leur choix.**

L'autopartage **se distingue de la location traditionnelle par :**

1. Une mise à disposition des véhicules en **libre-service**
2. Une disponibilité en **24/7**
3. Des réservations **instantanées**
4. Des conditions d'utilisation qui permettent des **trajets d'une heure ou moins, et sans remise des clés en main propre.**
5. Un **contrat unique** pour l'accès à l'ensemble du service (et non pas un contrat par location)
6. Une **tarification fixe** tout au long de l'année, prenant en compte tous les frais, et adaptée à des usagers de courte durée
7. Une mise à disposition des véhicules sur le territoire de telle sorte à répondre aux besoins quotidiens de habitants et professionnels

	2013	2019
1 seule voiture	49,5%	50,1%
2 voitures ou plus	36,2%	36,2%
Au moins 1 voiture	85,7 %	86,3%

*Evolution du taux d'équipement automobile des ménages audois,
INSEE RP 2018*



Le véhicule électrique partagé proposé par la commune de Villerouge-Termenès.

Cadre juridique et réglementaire

Répartition des compétences

Depuis la loi MAPTAM du 27 janvier 2014, les **Autorités Organisatrices de la Mobilité** sont les autorités compétentes pour **organisation et création d'un service d'autopartage en cas d'inexistence, insuffisance ou inadaptation de l'offre privée.**

Les **communes et les intercommunalités gestionnaires de voirie ou détentrices du pouvoir de police de circulation/stationnement** sont impliquées dans la **délivrance un label « autopartage »** aux véhicules dédiés à ces services (et remplissant les conditions établies par l'AOM pour l'obtention du label) : le label autopartage est notamment nécessaire pour pouvoir **limiter l'accès aux places de stationnement aux seuls véhicules labellisés**, mais également pour **apporter un soutien ciblé aux opérateurs sélectionnés** (soutien financier, création d'une offre combinée autopartage et transports collectifs, communication institutionnelle, etc.).

Gestion

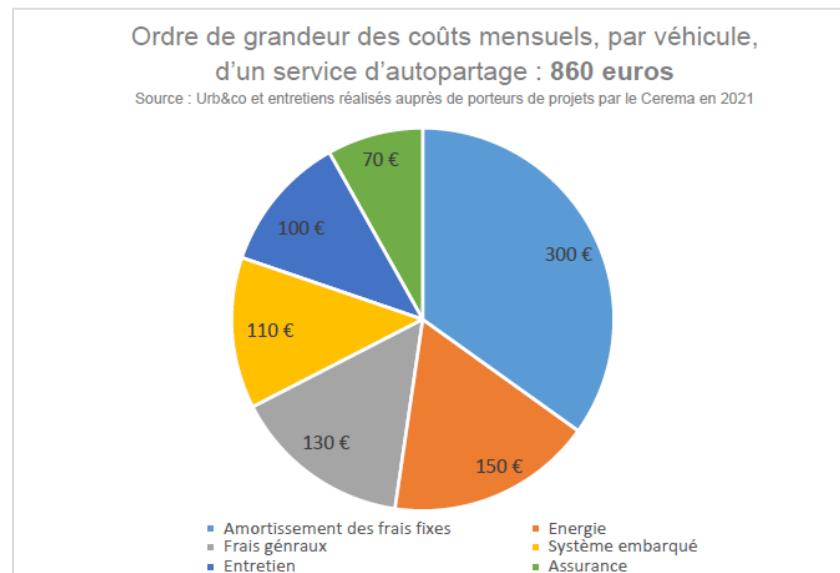
La création du service peut s'envisager sous différentes formes, la collectivité pouvant :

- **Se positionner en tant qu'opérateur, en régis ou par le biais d'une société publique locale.** Dans ce cas, l'exploitation du service (réservation des véhicules, maintenance courante, suivi administratif, inscriptions/abonnements des usagers du service...) est assurée par les agents de l'AOM : 0,3 à 1,5 ETP sont généralement mobilisés
- **Lancer un marché, une DSP dédiée ou intégrer l'autopartage dans une DSP plus globale de transports publics.** La gestion peut être confiée en totalité ou en partie à un opérateur. Celui-ci peut par exemple assurer la gestion des inscriptions, des réservations, l'entretien des véhicules, tandis que la collectivité assure la communication du service et l'information auprès des usagers. Le nombre d'ETP de la collectivité, dédié au service, est moins important que dans le cas d'une régie (entre 0,2 et 0,8 ETP selon les missions que conserve la collectivité).

Modèle économique

Dimensionnement et coûts

Typologie du territoire	Nombre de véhicules en moyenne
Territoire ayant < 20 000 habitants	Entre 1 et 2 véhicules
Territoire ayant entre 20 000 et 35 000 habitants	Entre 2 et 4 véhicules
Territoire ayant entre 35 000 habitants et 50 000 habitants	Entre 3 et 5 véhicules
Territoire ayant > de 50 000 habitants	5 véhicules et +



Financements

- **Recettes tarifaires :**
 - Abonnements mensuels
 - Tarification à l'heure et au km
- **Subventions** : l'AMI Tenmod de l'ADEME a notamment déjà permis de financer :
 - Poste de chargé de mission
 - Prestations d'un opérateur
 - La flotte de véhicules
 - L'installation de bornes de recharges



Solutions de mobilités & aides disponibles

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Type de projet / solution de mobilité	Aide financière disponible
Création de services itinérants et de tiers-lieux pour rapprocher les services des habitants	DETTR (notamment soutien aux maisons France Service et revitalisation des villes petites et moyennes) ; aides régionales ; Règlement aide aux communes « services de proximité » ;
Mise en œuvre d'une offre de covoiturage globale : aménagements, services, animations	Fonds Vert Plan National Covoitfrage lancé par l'Etat qui se traduit par un appel à candidature pour bénéficier de subventions, dans le cadre de la mise en place de service de covoitfrage sur un territoire <input checked="" type="checkbox"/> <u>Territoires éligibles</u> : EPCI AOM <input checked="" type="checkbox"/> <u>Montants et dépenses éligibles</u> : 50% de subventions sur les études, travaux d'infrastructures, frais de fonctionnement, outil d'animation, incitations financières. Plan Région Covoitfrage Aide à l'implantation d'aires de covoitfrage d'intérêt régional
Solutions de mobilités en milieu rural	Fonds France Ruralités Volet 1 : « Élaboration d'une stratégie mobilité, d'un plan de mobilité simplifié, assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) » Volet 2 : « Création d'un service ou d'un bouquet de services de mobilité de proximité, animation des solutions de mobilité, conseil à l'utilisation de services, dont achat de petits véhicules » 30 millions d'euros en 2024. <input checked="" type="checkbox"/> <u>Territoires éligibles</u> : EPCI ruraux* ayant la compétence AOM locale (ou demande de délégation de cette compétence au Conseil régional)
Solutions de mobilités solidaires	Subventions du Département , AMI TIMS (jusqu'au 24 mai 2024) pour <input checked="" type="checkbox"/> 1 collectivité (ou un syndicat mixte), allant de l'EPCI au département, seule ou en consortium <input checked="" type="checkbox"/> 1 association ou 1 acteur de l'économie sociale et solidaire (ESS) en consortium avec au moins 1 collectivité
Expérimentations de solutions de mobilités alternatives (autopartage, véhicules intermédiaires, ...)	Aides départementales ; AAP Ademe
Projets cyclables (aménagements, équipements)	<ul style="list-style-type: none">• Fonds Mobilités Actives ; AAP AVELO (planification, services, animation) ; Alvéole + (stationnement vélo) ; OEPV (Plan vélo entreprises)• Plan régional vélo ;• Règlement d'aide vélo ; Règlement d'aide aux communes « voirie » (en agglo) du Département

Révision du schéma vélo départemental de l'Aude



Crédits : Indépendant, Christophe BARREAU,

Contact BL Evolution

Camille Perretta
Nils Hornet



Contact Département de l'Aude

Sylvain Peyron
Pascal Roca



Introduction Page 3

Présentation du diagnostic et bilan du Schéma directeur cyclable

Analyse de la demande et des pratiques cyclables Page 6

Bilan du précédent schéma vélo Page 18

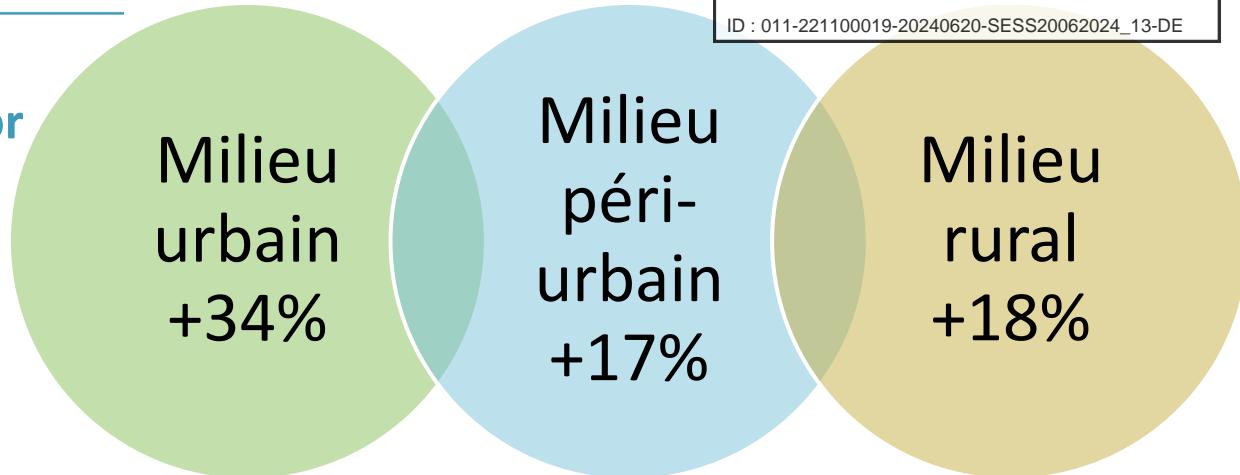
Synthèse des enjeux Page 37





Contexte national : le vélo en plein essor

Explosion de la pratique cyclable entre 2019 et 2022.
(chiffres Vélo et Territoires)



Enjeu d'image, de marketing territorial

C'est une attente réelle de nombreux habitants. Ils ont pu voir ce qui peut se pratiquer sur des territoires plus en avance, notamment pendant leurs vacances d'été car les villes littorales sont relativement avancées sur le sujet.



Enjeu économique du territoire

Une politique de mobilité inclusive et efficace à l'euro investi et créatrice d'emplois locaux.



Enjeu environnemental et de santé

Qualité de l'air, réduction des émissions de gaz à effet de serre et pratique d'une activité physique quotidienne directement corrélée à l'espérance de vie en bonne santé.



Introduction

Un plan national vélo 2.0

La Loi Orientation des Mobilités (LOM) reconnaît en 2019 le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres, dans le contexte donné et à plusieurs échelles.

Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux problématiques décisives pour engager une transformation de nos mobilités trop dépendantes de la voiture individuelle :

1. les habitudes de déplacement acquises, réputées difficiles à changer
2. la fabrique de l'espace public depuis l'après-guerre, qui a favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes et un phénomène de dépendance

Tous les acteurs sont désormais d'accord : les modes actifs sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur les **changements de comportements** et l'**adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

Le premier plan vélo et mobilités actives national, annoncé en septembre 2018 s'est achevé en 2022. Sa réussite a été saluée par l'ensemble des acteurs du vélo en France. Plus de 30 000 km d'aménagements cyclables - dont près de 16 000 km de pistes et de voies vertes - ont été créés depuis début 2018 sur le territoire Français.

Le second plan vélo et mobilités actives a été dévoilé en 2022 et 2023 par la première ministre. Il prévoit **250 millions d'euros** de 2023 à 2027 pour le seul fonds mobilités actives. En 2023, 200 millions sont consacrées aux infrastructures et 50 millions au stationnement. Au total, sur les 5 prochaines années, c'est un montant inédit de **2 milliards d'euros** qui sera investi par l'Etat (**6 milliards** en comptant sur l'engagement des collectivités locales) avec l'ensemble des dispositifs de soutien : fonds mobilités actives ; autres appels à projets (programme Avélo de l'Ademe, par exemple) ; aides à l'achat de VAE, de vélos-cargos, de vélos spéciaux ; soutien à la filière économique du vélo (dans le cadre de France 2030).

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

 PLAN VELO

Quels sont les 3 axes du plan vélo national 2.0 ?

1. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.

Avec une priorité donnée à l'aménagement d'infrastructures cyclables et le stationnement, le renforcement de la sécurité des usagers par les infrastructures, avec pour cible principal les déplacements du quotidien.

2. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant l'écosystème des acteurs français.

Avec le développement d'une filière économique du vélo regroupant l'ensemble des acteurs ouvrant au développement du vélo en France, et en faisant de la France la première destination mondiale pour le vélotourisme.

3. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.

Avec une priorité donnée à l'apprentissage à travers le Savoir Rouler à Vélo et un objectif d'amélioration de la santé publique.



- **La pratique du vélo** augmente partout en France y compris dans les territoires ruraux dotés d'infrastructures cyclables.
- **8 trajets sur 10** se font en voiture dans les territoires ruraux du fait principalement du manque de contraintes pour la circulation automobile en zone rurale (circulation, stationnement,...) et de freins identifiés à la pratique du vélo (sécurité, distances, habitat diffus, accessibilité aux services publics, bassins d'emplois vastes, ...)
- Or, **50% des déplacements font moins de 5 km**
- Une alternative crédible :
 - Le VAE : augmente la distance parcourue, réduit l'effort dû aux dénivelés, adapté à un large public → prime à l'achat, location longue durée ...
 - Des aménagements adaptés
 - Du stationnement sécurisé
 - L'intermodalité TC + vélo



Analyse de la demande et des pratiques cyclables



Des services potentiellement accessibles en vélo

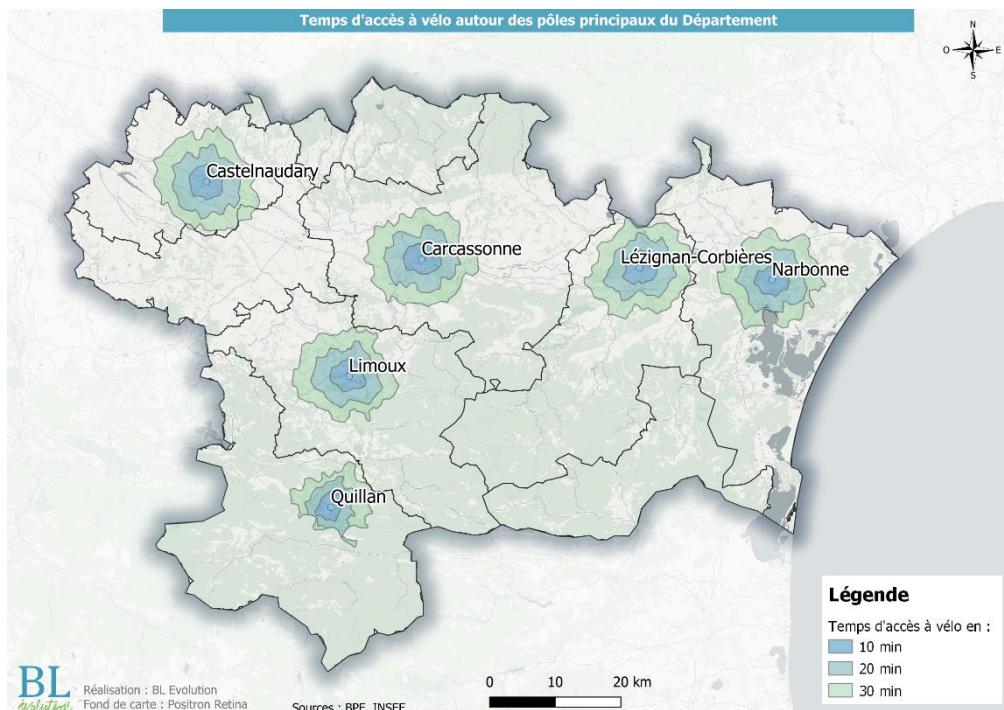
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S2LO

Rappel : le Département compte 374 000 habitants
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Accessibilité à vélo des principaux pôles du département

	< 10 min	% pop CD 11	< 20 min	% pop CD 11	< 30 min	% pop CD 11
Narbonne	31 377	8%	45 809	12%	63 625	17%
Carcassonne	28 890	8%	54 013	14%	74 705	20%
Castelnau-d'Oléron	10 918	3%	15 409	4%	20 883	6%
Lézignan-Corbières	10 597	3%	14 651	4%	21 934	6%
Limoux	10 304	3%	14 469	4%	17 765	5%
Quillan	3 294	1%	4 410	1%	6 794	2%
Total	95 380	26%	148 761	40%	205 706	55%

Note méthodologique (valable pour toutes les cartes isochrones)

Hypothèses :

- 10 min à vélo = 2 km
- 20 min à vélo = 5 km
- 30 min à vélo = 7 km

Les périmètres prennent en compte les routes et chemins existants (pas de « vol d'oiseau »). La mesure se fait à partir du centre du pôle (ce qui explique qu'à Carcassonne une partie des carcassonnais se trouve à moins de 10 minutes)

➤ Des temps d'accès à vélo pertinents pour une partie de la population :

- 40% des Audois sont à moins de 20 minutes à vélo d'un pôle principal du département, soit plus de 148 000 habitants.
- 26% sont à moins de 10 minutes à vélo.

➤ Avec l'usage d'un vélo à assistance électrique, la proportion des habitants pouvant accéder à un pôle principal est encore plus importante



L'accessibilité à vélo des principales zones d'emploi et d'activité

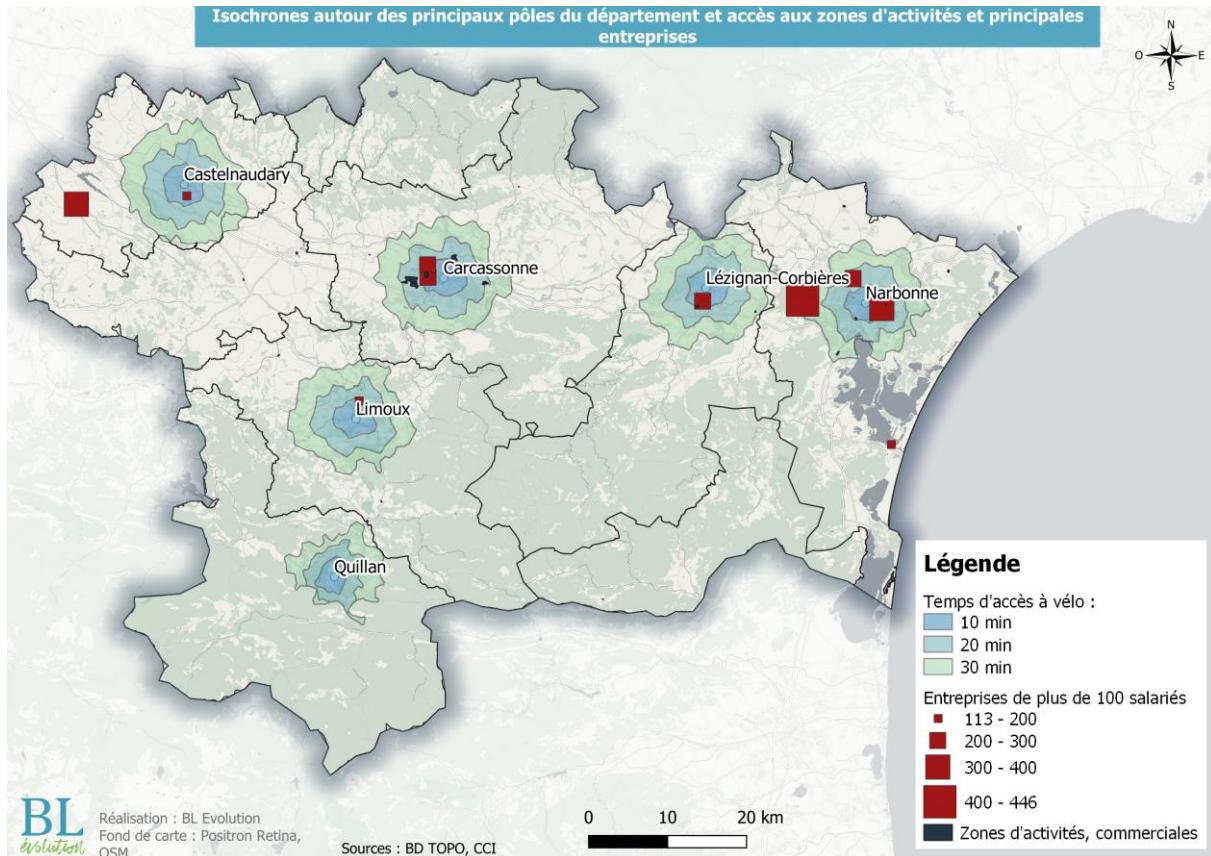
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Sur le territoire :

- Les établissements employant entre 200 et 500 salariés sont situés à Castelnaudary, Limoux et Salles-sur-l'Hers ;
- Les établissements employant plus de 500 salariés sont situés à Carcassonne (4600 postes salariés) et à Narbonne (2500 postes salariés) et proviennent du secteur des administrations publiques qui représentent donc les pourvoyeurs d'emplois les plus importants. (source Clap Insee au 31/12/2015).
- Le Département de l'Aude est le principal employeur du territoire avec 2500 agents en poste.

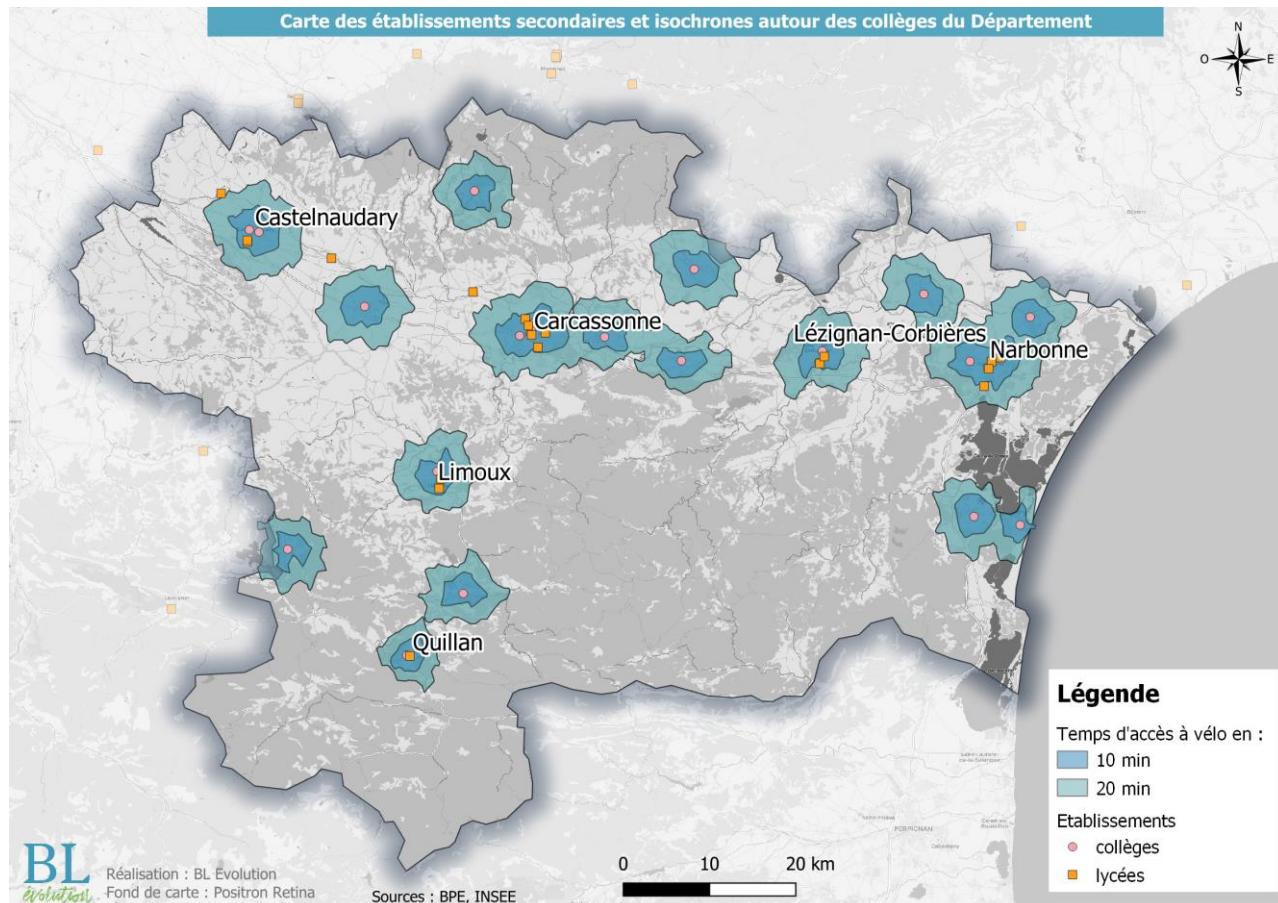
Sur la carte, sont représentées les 10 principales entreprises du territoire en nombre de salariés enregistrées à la CCI :

- Elles sont pour certaines implantées à proximité des centres urbains donc potentiellement desservies par des réseaux de transports urbain (Citibus à Narbonne, RTCA à Carcassonne) et dans un rayon permettant une accessibilité à vélo.
- D'autres sont plus éloignées - comme l'entreprise CAZAL à Salles-sur-l'Hers ou l'Hôpital privé du Grand Narbonne - posant des problématiques d'accessibilité en transports collectifs ou modes actifs.



i

Un fort potentiel de report modal vers le vélo également pour les scolaires



- Les emplacements des collèges sont relativement dispersés sur le département. **42% des collégiens habitent à moins de 10 min à vélo de leurs collèges, ce qui représente environ 7000 élèves. A 20 min à vélo, ils sont 58%.**
 - Les lycées sont en revanche concentrés au niveau des pôles principaux du département (Castelnau-d'Oléron, Carcassonne, Lézignan-Corbières, Limoux, Quillan, Narbonne), ce qui limite le nombre de lycéens situés à moins de 20 minutes à vélo de leur établissement.
- La disposition des collèges est plutôt un atout pour favoriser la pratique du vélo auprès des collégiens, à condition de sécuriser les accès aux établissements et d'offrir des parkings sécurisés et nombreux pour les vélos dans les établissements.
- La localisation des lycées au sein des pôles rend la pratique du vélo plus délicate pour une large partie des étudiants.

Données :

- chiffrage collèges Département Aude
- Entretien avec Service Sport et Jeunesse
- Données de population : Open Route Services, Filosofi



Demande potentielle et report modal vers le vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Les flux intra-communaux

Ils sont **60 000** à travailler et vivre dans la même commune (**46% des actifs** de tout le département) et **40 000** à étudier et vivre dans la même commune (**56% des étudiants** de tout le département).

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail	Flux Domicile Etude	Somme Flux Domicile – Travail et Domicile - Etude
Narbonne	Narbonne	13 916	9 757	23 673
Carcassonne	Carcassonne	13 057	8 341	21 398
Castelnau-d'Orbieu	Castelnau-d'Orbieu	2 923	1 912	4 835
Lézignan-Corbières	Lézignan-Corbières	1 977	1 836	3 813
Limoux	Limoux	2 203	1 526	3 729
Port-la-Nouvelle	Port-la-Nouvelle	982	611	1 593
Sigean	Sigean	813	689	1 502
Coursan	Coursan	634	715	1 349
Trèbes	Trèbes	480	684	1 164
Gruissan	Gruissan	796	270	1 066
Leucate	Leucate	750	296	1 046
Quillan	Quillan	714	315	1 029
Bram	Bram	421	382	803
Cuxac-d'Aude	Cuxac-d'Aude	425	252	677
Fleury	Fleury	366	299	665
Villemoustaussou	Villemoustaussou	241	400	641
Sallèles-d'Aude	Sallèles-d'Aude	280	290	570

Principaux flux domicile – travail et domicile – étude intra-communaux

- Le potentiel de report modal vélo sur des déplacements internes aux communes est élevé.
- Toutefois, la compétence voirie du Département se limite aux routes départementales hors agglomération.
- Pour ces déplacements intra-communaux, ce seront principalement les communes et EPCI maîtres d'ouvrages qui auront un levier d'action.
- Le Département aura tout de même la possibilité d'accompagner financièrement la réalisation d'aménagement sur voirie communale ou intercommunale via le règlement actuel d'aides du schéma vélo départemental
- Il existe des réflexions et études à l'échelle communale (Coursan, Port-la-Nouvelle, ...).



Demande potentielle et report modal vers le vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Les flux non intra-communaux

Ils sont **21 000** à se déplacer vers une commune située à moins de 7 km - distance à partir de laquelle le déplacement à vélo est tout à fait adapté -, pour aller travailler (**16% des actifs** de tout le département) et **12 000** pour aller étudier (**17% des étudiants** de tout le département).

Les 33 000 navetteurs (Domicile-Travail et Domicile-Etude) représentent 16% des flux totaux et se répartissent entre : 30.500 au sein d'un même EPCI et 2.500 entre EPCI voisins : 1500 à l'intérieur du département et 1000 entre départements voisins.

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude pour des distances < 7 km	Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude < 7 km
Villemoustaussou	Carcassonne	1686	Alzonne	Bram	115
Coursan	Narbonne	1171*	Espéraza	Couiza	115
Trèbes	Carcassonne	1160	Raissac-sur-Lampy	Bram	70
Palaja	Carcassonne	1026	Val-du-Faby	Couiza	63
Cuxac-d'Aude	Narbonne	996	Pépieux	Olonzac	50
Vinassan	Narbonne	663	Molandier	Mazères	49
Pennautier	Carcassonne	652	Montazels	Espéraza	45
Moussan	Narbonne	640	La Bastide-sur-l'Hers	Chalabre	43
Conques-sur-Orbiel	Carcassonne	625	Saint-Gaudéric	Mirepoix	39
Lavalette	Carcassonne	590	Fitou	Leucate	35
Villegaillhenc	Carcassonne	577	Ouveillan	Capestang	35
Cazilhac	Carcassonne	539	Canet	Villedaigne	35
Villeneuve-la-Comptal	Castelnau-d'Aude	520	Couiza	Espéraza	35
Pezens	Carcassonne	485	Castelnau-d'Aude	La Redorte	31
Montredon-des-Corbières	Narbonne	450	Canet	Raissac-d'Aude	30
Cavanac	Carcassonne	379			
Sigean	Port-la-Nouvelle	363			
Berriac	Carcassonne	340			
Villalier	Carcassonne	340			
Narbonne	Montredon-des-Corbières	336			

- Le potentiel de report modal sur des déplacements entre communes est moins élevé que pour les déplacements internes. Il concerne tout de même un volume de personnes important.
- Le Département aurait certainement un rôle à jouer pour assurer le lien entre maîtrises d'ouvrage sur les liaisons cyclables potentielles inter-EPCI.

Principaux flux Domicile Travail et Domicile Etude inférieurs à 7 km non intra-communaux au sein d'une même EPCI (à gauche) et entre EPCI distincts (à droite)

*La distance entre Coursan et Narbonne (de mairie à mairie à vol d'oiseau) est supérieure à 7 km néanmoins les communes sont proches et les flux très importants.

Source : Insee, RP 2018



Demande potentielle et report modal vers le train + vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

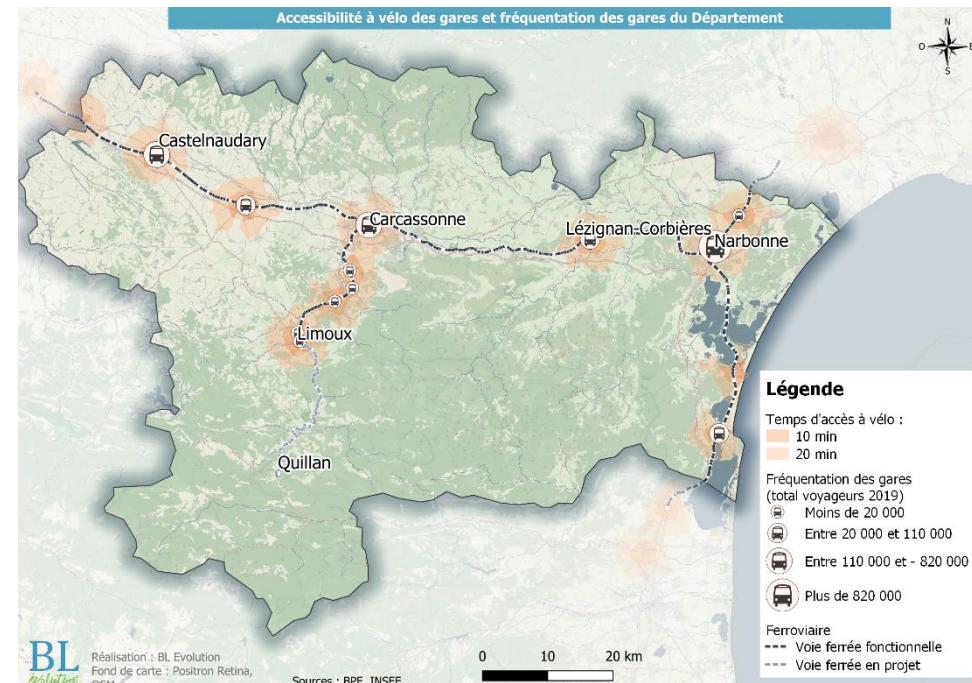
Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile-Travail
Coursan	Narbonne	811
Castelnau-d'Aude	Carcassonne	565
Salles-d'Aude	Narbonne	520
Lézignan-Corbières	Narbonne	498
Narbonne	Lézignan-Corbières	407
Sigean	Narbonne	348
Bram	Carcassonne	260
Port-la-Nouvelle	Narbonne	226
Narbonne	Carcassonne	221
Carcassonne	Castelnau-d'Aude	197
Montréal	Carcassonne	155
Cruscades	Narbonne	149
Leucate	Narbonne	143
Alzonne	Carcassonne	136
Narbonne	Coursan	133
Carcassonne	Lézignan-Corbières	133
Lézignan-Corbières	Carcassonne	119
Carcassonne	Narbonne	118
Bram	Castelnau-d'Aude	105
Narbonne	Sigean	104
Narbonne	Port-la-Nouvelle	98

Principaux flux Domicile-Travail supérieurs à 7 km dont les communes d'origine et destination sont situées à l'intérieur du corridor des 3 km autour d'une gare



Aude	Population	Nombre d'habitants à moins de 10 min à vélo (2 à 3 km)	Nombre d'habitants à moins de 20 min à vélo (5 km)
		123 700	175 780
	374 000	33%	47%

- Le potentiel de pratiques intermodales vélo + train est important
- D'autant plus si on offre un haut niveau de service aux usagers
- Le potentiel est toutefois à mettre en perspective au vu de l'offre ferroviaire des gares (par exemple assez faible à Coursan)



Résultats de l'enquête en ligne : modes de déplacement

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

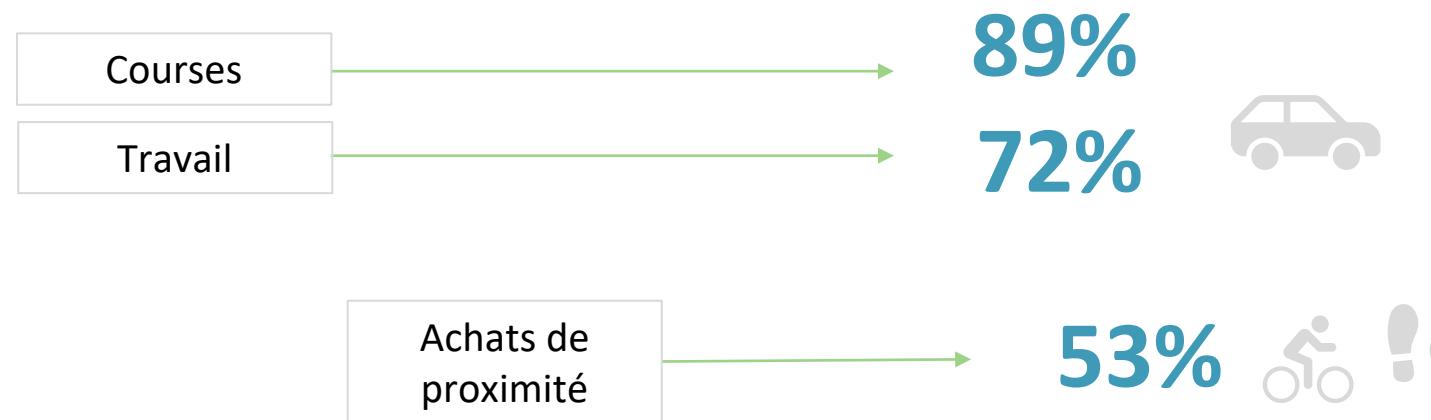


ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



En moyenne, **63%** des répondants concernés par les déplacements quotidiens précités se déplacent en voiture, **18%** marchent et **7%** font du vélo. La voiture est donc l'outil très majoritaire pour se déplacer.

On constate un usage différencié selon les types de déplacements :



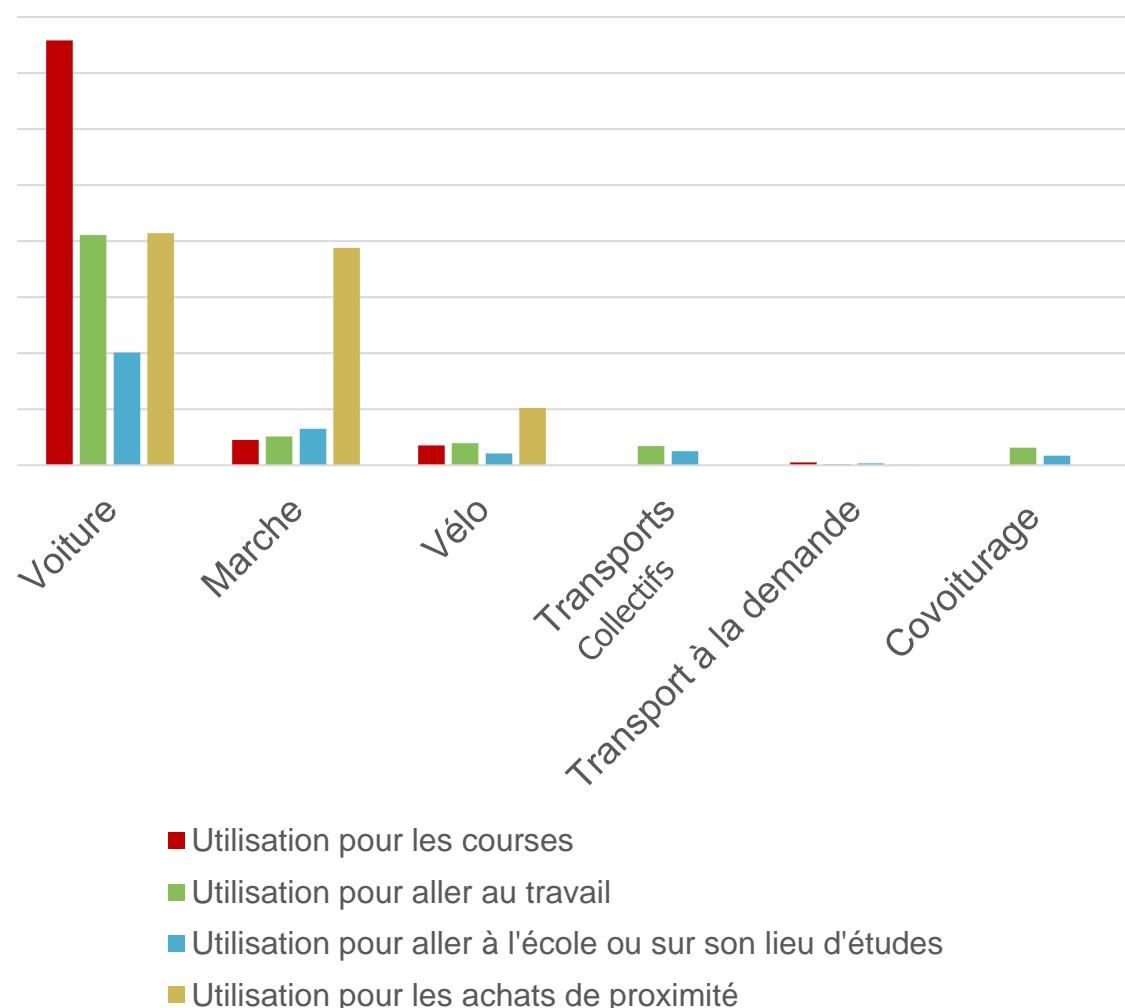
Pour **les déplacements de proximité**, les modes actifs disposent d'une part modale plus importante.

Aussi, de nombreux individus ont un recours ponctuel au vélo ou à la marche qu'il s'agit dès lors d'encourager pour l'élargir à l'ensemble de leurs déplacements du quotidien.

D'autant plus que **31%** des répondants réalisent **moins de 10km** quotidiennement **et utilisent dans leur majorité la voiture**.



Utilisation des différents modes de transports au quotidien



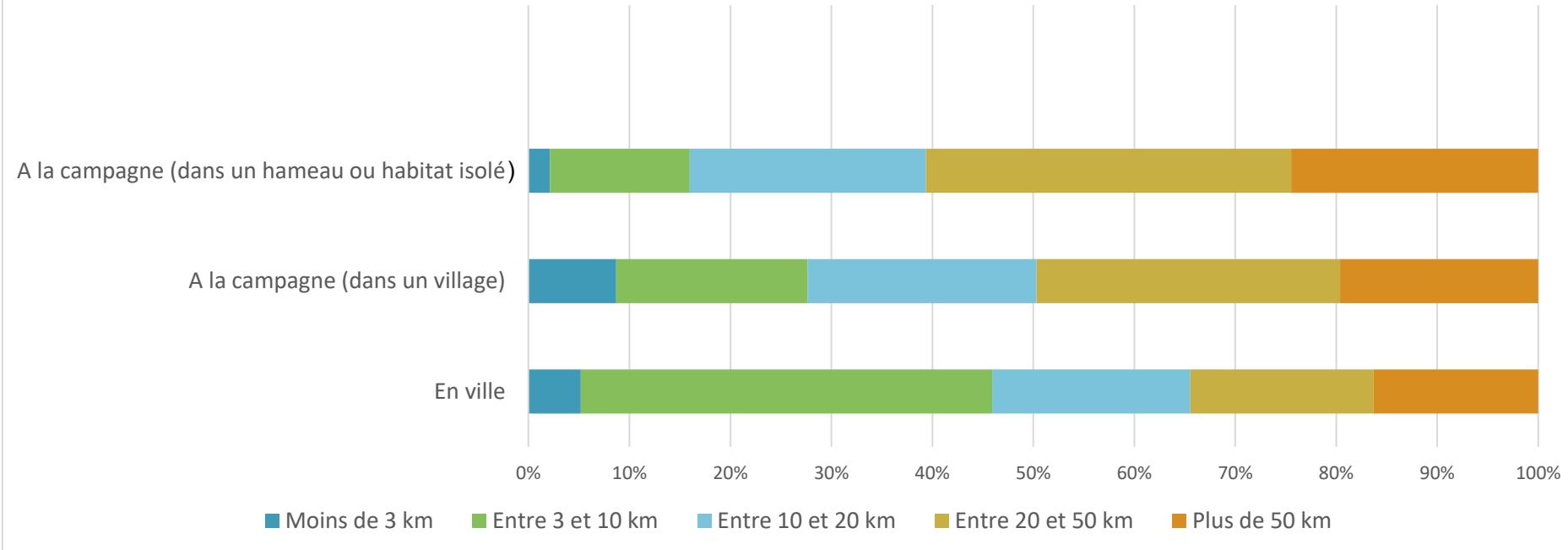
Quelle distance parcourez-vous chaque jour ?

58% des répondants déclarent réaliser quotidiennement **plus de 20km**, une distance totale peu propice aux modes actifs. Pour ces individus, les solutions d'autopartage, covoiturage, transports collectifs peuvent être envisagées pour certains de leurs déplacements.

31% déclarent réaliser **10km ou moins par jour**. Pour ces répondants, les modes actifs sont à favoriser.



Distance journalière parcourue selon la typologie de commune de résidence



45% des déplacements quotidiens des répondants habitant en ville font moins de 10 km.

A la campagne, dans un village **50%** des déplacements sont réalisés sur des distances inférieures à 20 km.

Plus on se situe dans un contexte urbain, plus la majorité des distances parcourues se réalisent sur des distances courtes.



Résultats de l'enquête en ligne : habitudes de déplacement

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



46% des répondants ont comme l'un des critères prioritaires de choix de mode de déplacement la **rapidité**.

Viennent ensuite la simplicité, le manque d'alternatives et le confort.



42% des répondants ont dû renoncer à des déplacements faute de solutions de mobilités satisfaisantes.

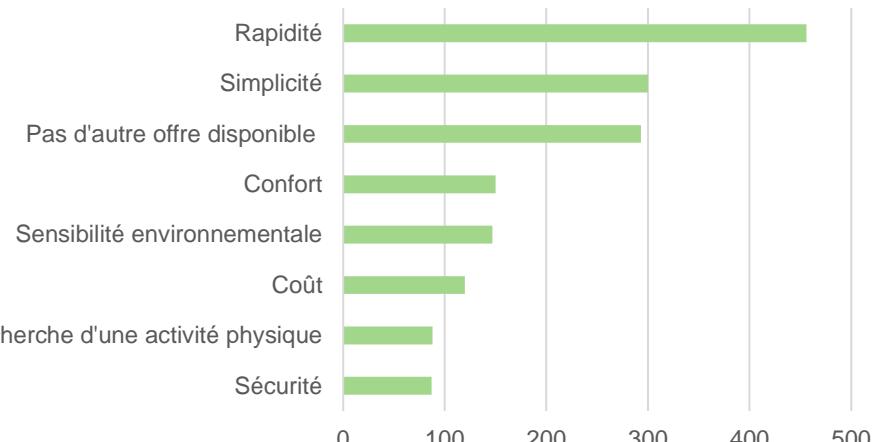


35% des répondants aimeraient changer leurs habitudes de déplacement pour un mode plus écoresponsable et **19%** pour un mode moins coûteux.

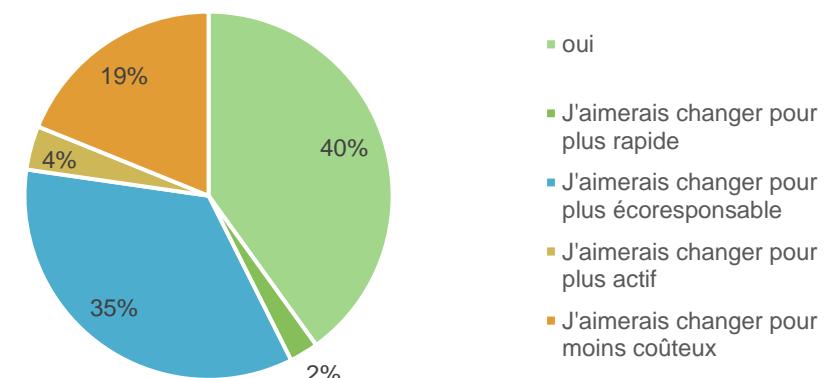


Département de l'Aude – Schéma des mobilités - Diagnostic

Quel est le principal critère de choix de votre mode principal de déplacement ?



Etes-vous satisfait de vos habitudes de déplacement aujourd'hui ?





Résultats de l'enquête en ligne : freins à la pratique

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

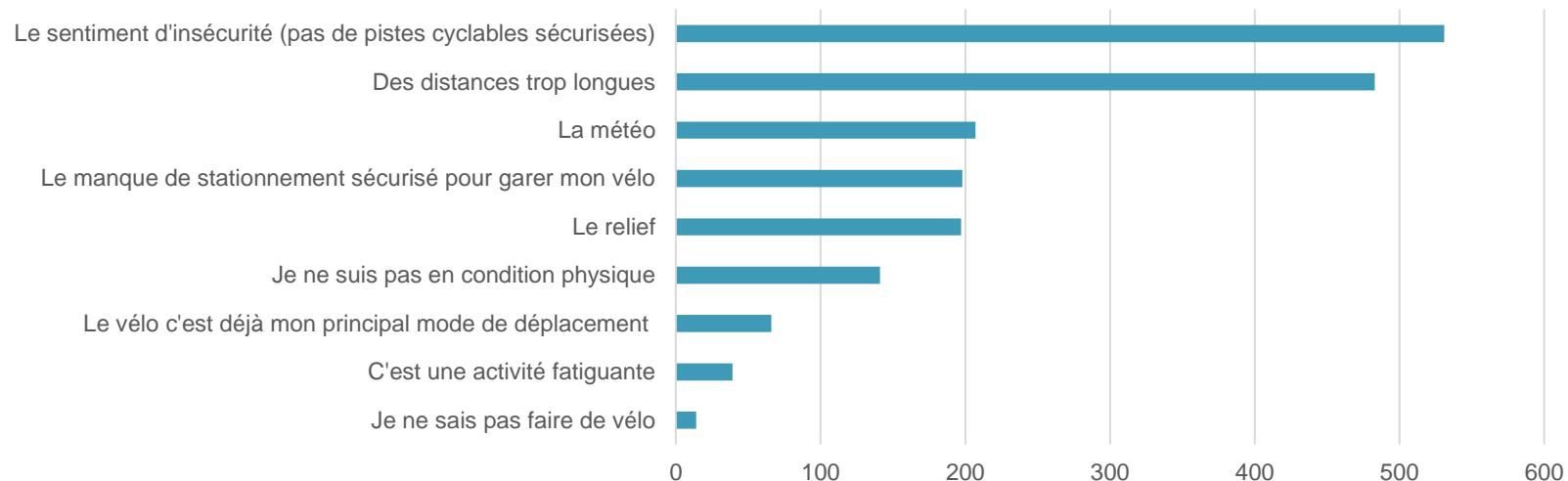


ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Parmi les freins à la pratique du vélo, **54% des répondants** citent le **sentiment d'insécurité**.
Les distances trop longues arrivent en seconde position avec **49%**, puis la **météo**, à **21%**.

Quels sont les freins à l'utilisation du vélo pour vos déplacements quotidiens ?



Toutefois, **44%** des répondants se **disent prêts à utiliser davantage le vélo** ou le vélo à assistance électrique ce qui est un chiffre élevé compte tenu de la part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements des répondants qui s'élève à 7%.

Ainsi, assurer la sécurité des liaisons cyclables et mettre en place des stationnements sécurisés ainsi que des services vélo, permettrait un report modal non-négligeable vers le vélo.

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Bilan du précédent Schéma vélo 2018-2022



Green new deal : le plan vélo de la région Occitanie autour de 6 axes structurants

✓ Permettre le développement de l'usage du vélo du quotidien

- Type d'aménagement : uniquement liaisons en site propre suffisamment large avec un revêtement adapté, possibilité de portions avec circulation réellement apaisée
- Liaisons financées
 - Aide sur les liaisons les plus propices à l'usage du quotidien, longueur maximale des liaisons de 15 km (au-delà, déplacements à vélo non pertinents au quotidien)
 - Liaisons entre 2 intercommunalités ou AOM différentes et liaisons internes aux CC n'ayant pas la compétence mobilité financées. Liaisons internes à une AOM non financées.
 - Rabattement vers les gares, éventuellement rabattement vers des arrêts du réseau liO au cas par cas
 - Itinéraires cyclables intra-communaux en site propre, aménagement des bourgs au cas par cas avec le dispositif bourg centre

✓ Favoriser le développement du cyclotourisme

- Soutien à la réalisation d'infrastructures sur le réseau cyclotouristique d'intérêt régional (cf carte) : diverticules (rabattement : gare, site touristique, base de loisir, services, etc.), ouvrages d'art, aires de repos, aménagements en lien avec le Plan Littoral 21
- Renforcer et développer les services liés au cyclotourisme : services de location vélo en gare, déploiement Accueil Vélo, communication, etc.

✓ Faciliter la complémentarité entre le liO et les nouvelles mobilités

- Emport des vélos à bord des transports collectifs : financement de trains avec espace vélo, accessibilité des gares, expérimentation sur l'emport de vélo dans les autocars
- Intermodalité sans transport de vélo à bord des transports collectifs : aide à l'acquisition de vélo pliant, stationnements vélo au niveau des gares ferroviaires et routières, des arrêts de bus, développement des services vélos en gare
- Création de points-vélos service à proximité des gares avec des partenaires
- Réflexion sur le stationnement vélo dans les sites générateurs de flux, travail notamment sur les lycées
- Expérimentation de la mise en place de stationnement vélo sur les aires de covoiturage

✓ Faciliter l'acquisition du vélo

- Aide financière de 200€ pour l'achat de VAE, cumulable avec les aides de l'état
- Bonus Forfait Mobilités Durables : aide supplémentaire pour l'achat d'un second vélo pour les bénéficiaires du Forfait Mobilités Durables (prise en charge de 80% du vélo pour les personnes non imposable (plafonné à 400€ pour les VAE et 240€ pour les autres vélos, 50% du vélo pour les personnes imposable (plafonnée à 250€ pour les VAE et 150€ pour les autres vélos)
- Aide pour l'achat de vélo adapté PMR, financement de 50% plafonné à 1000€

✓ Favoriser un développement économique autour du vélo

- Aides diverses aux entreprises

✓ Etablir un suivi du dispositif et une gouvernance

- Dispositif de suivi du plan vélo avec des indicateurs
- Gouvernance à organiser entre la région, les maîtres d'ouvrages (départements notamment), et les AOM locales



Le plan vélo de la région Occitanie

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



La plupart des liaisons du plan vélo départemental apparaissent dans le plan vélo régional





Les démarches de planification en cours dans le département

Certaines démarches sont menées sur le territoire, en particulier :

- 2 schémas vélo réalisés ou en cours sur les deux Communautés d'agglomération du Département
- Des propositions de maillage local dans la vallée de l'Aude portées par les associations
- Peu de démarches locales sur le reste du territoire

Par ailleurs, **la région Occitanie a également son plan vélo depuis 2020.** En tant qu'AOM, elle sera évidemment un acteur clé pour développer le vélo dans le département.

Tenant compte de ce contexte, le futur schéma vélo doit donc être pensé à plusieurs échelles :

- Travailler avec les deux agglomérations pour rendre cohérent leurs schémas vélo avec les itinéraires identifiés à l'échelle départementale.
- Accompagner les EPCI dans la mise en place d'une politique de déploiement du vélo, en s'appuyant sur l'armature départementale existante.

➤ **Ainsi, la coordination des différentes démarches et l'accompagnement des EPCI seront des éléments clés pour la mise en œuvre d'une politique cyclable cohérente et efficace à l'échelle départementale.**

Nom de l'EPCI	Avancement politique cyclable*
CA Le Grand Narbonne	<ul style="list-style-type: none">• Schéma vélo en cours de finalisation
CA Carcassonne	<ul style="list-style-type: none">• Schéma vélo réalisé, février 2023
CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Réseau de boucles loisirs existant
CC du Limouxin	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Travail d'identification des liaisons à créer réalisé par l'AF3V dans la vallée de l'Aude
CC Castelnau-d'Aude Lauragais Audois	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI
CC Piège Lauragais Malepère	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI
CC Pyrénées Audoises	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Travail d'identification des liaisons à créer réalisé par l'AF3V dans la vallée de l'Aude
CC de la Montagne Noire	<ul style="list-style-type: none">• Pas de démarches réalisées ou en cours
CC Corbières Salanque Méditerranée	<ul style="list-style-type: none">• Pas de démarches réalisées ou en cours
CC Lauragais Revel Sorezais	<ul style="list-style-type: none">• Pas de schéma vélo• Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI

Démarches locales de planification cyclable *Des communes ont également lancer des démarches cyclables, notamment sur le Grand Narbonne, on peut également citer la ville de Bram.



Les démarches en cours sur le territoire

Des agglomérations qui s'emparent du sujet vélo

Plan des Mobilités Actives – Grand Narbonne

Alors que le Grand Narbonne possède déjà un réseau d'infrastructures cyclables sur son territoire, l'élaboration d'un Plan des Mobilités Actives a été lancé, avec pour objectif :

- de définir le futur réseau cyclable du Grand Narbonne,
- de déterminer les différents services à mettre en œuvre pour favoriser la pratique du vélo (stationnement, location, etc.)
- de proposer des actions d'accompagnement pour favoriser les mobilités actives (communication, sensibilisation, etc.)

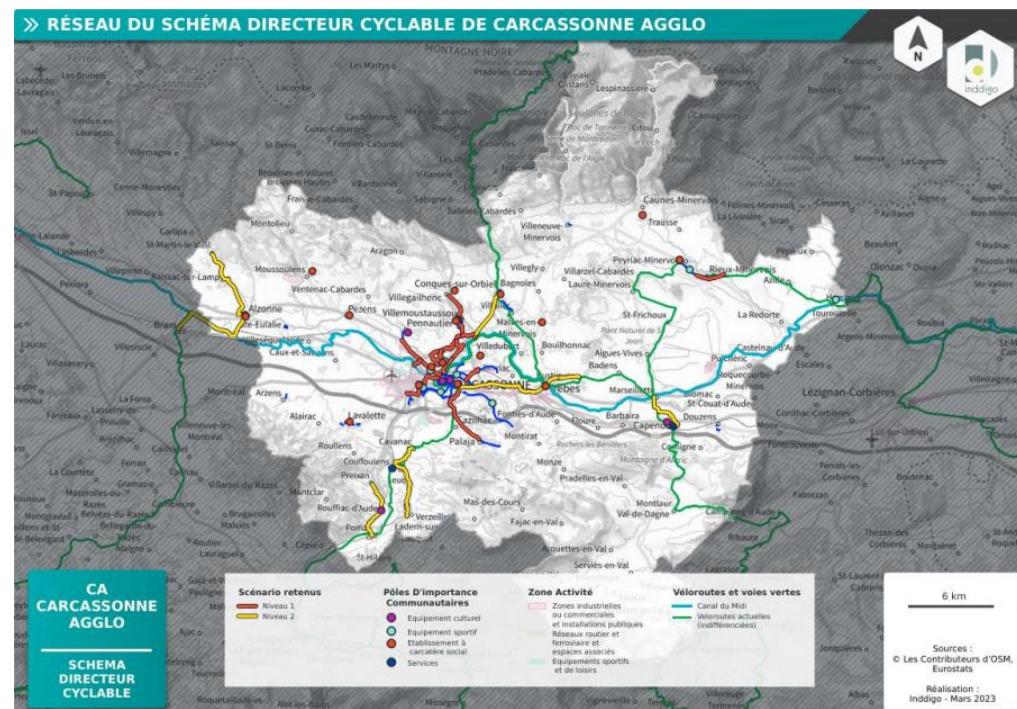
Il sera intéressant de suivre de près ce nouveau plan, et notamment de travailler sur la mise en œuvre des itinéraires cyclables d'intérêt départementaux situés sur le territoire.

- **Le département a un rôle clé à jouer dans l'accompagnement à la mise en œuvre de ces deux schémas, le schéma départemental devra également être complémentaire de ces démarches.**

Schéma Directeur Cyclable – Carcassonne Agglomération SLOW
Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le 01/11/2023
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE
Déplacements existants depuis 2010

Pour faire suite au Plan Global de Déplacement existant depuis 2010, Carcassonne Agglomération a validé, début 2023, son nouveau schéma vélo pour faire décoller la pratique cyclable dans les années à venir. Ce schéma contient notamment :

- la mise en œuvre d'un réseau cyclable communautaire de 70 km, à déployer sur 10 ans :
 - 32 km d'itinéraires prioritaires
 - 38 km d'itinéraires complémentaires
 - 32 km d'aménagement sur voirie communale avec une maîtrise d'ouvrage laissée aux communes, 38 km sur voirie départementale
- Un dispositif d'aide au soutien des projets communaux : étude, aménagement, stationnement
- 50 000 €/an sur le stationnement vélo
- la réalisation d'un Plan de Déplacements Etablissements Scolaires (PDES) et le déploiement du Savoir Rouler à Vélo
- entre 26 et 34 € par an et par habitant sur le sujet du vélo à court terme (enveloppe de 3 à 4 M€)





Le potentiel de développement du vélo dans la vallée de l'Aude

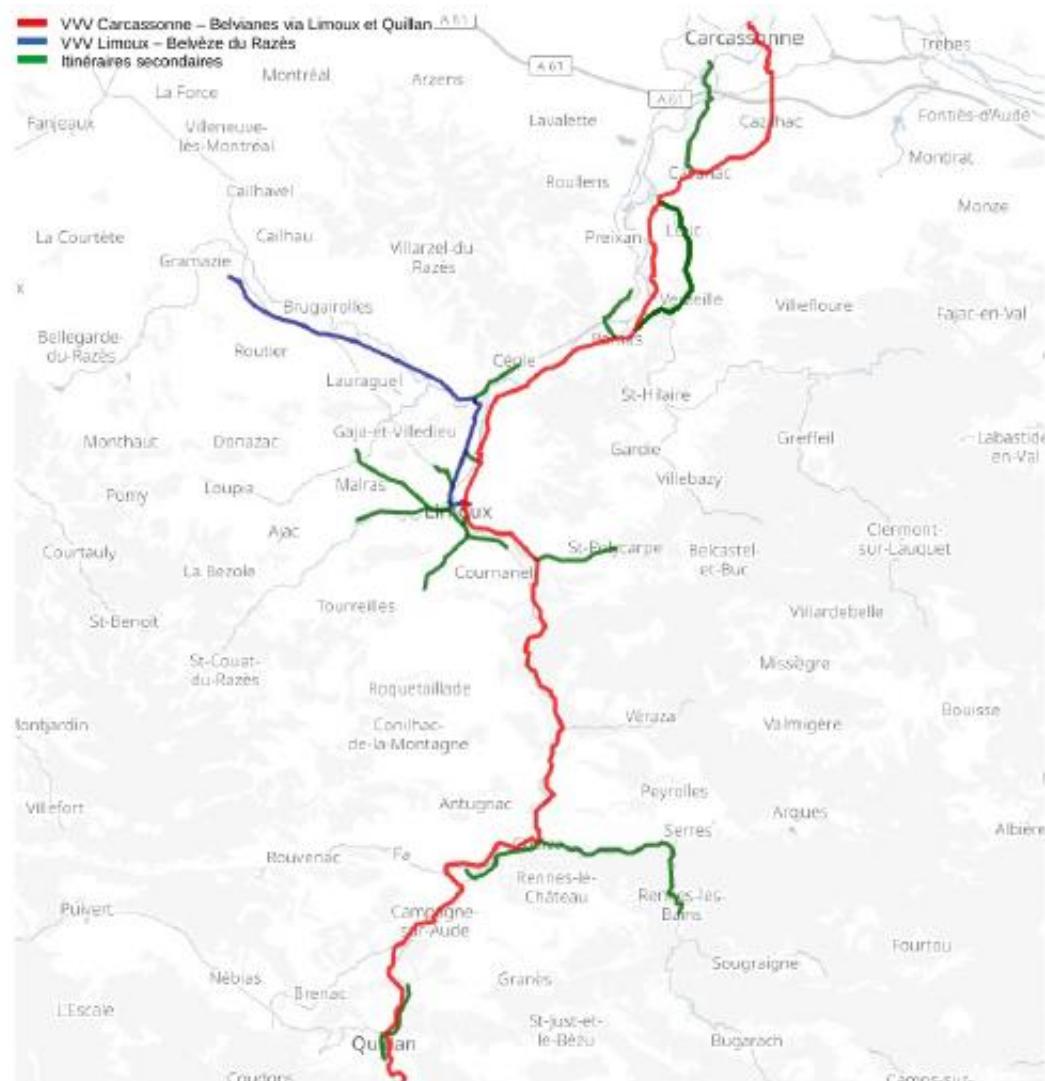
La Vallée de l'Aude est desservie par **une ligne ferroviaire et 5 gares fonctionnelles dont les principales sont Carcassonne et Limoux.**

L'AF3V – Association française des véloroutes et voies vertes, en partenariat avec l'ALF, Association pour le Maintien et le Développement de la ligne ferroviaire Carcassonne/Quillan et l'association de covoiturage en Haute Vallée la Trame porte **un projet d'itinéraire cyclable reliant Quillan à Carcassonne.**

L'axe Quillan – Carcassonne est inscrit comme axe complémentaire dans le schéma départemental vélo 2018 – 2022. En effet, il présente un intérêt majeur en reliant la vallée de l'Aude et ses communes au Canal du Midi. Par ailleurs, **le projet de véloroute entre Limoux et Belvèze du Razès n'est pas inscrit dans le précédent schéma vélo mais cet itinéraire présente un intérêt majeur** car il permet de relier la vallée de l'Aude à la voie verte existante Bram – Montségur.

Enfin, un travail de rabattement vers l'axe Carcassonne – Quillan a également été réalisé pour offrir un maillage fin sur le territoire. Ces liaisons complémentaires pourraient être subventionnées par le département dans le cadre du schéma vélo.

Ainsi, **il serait intéressant pour les différents EPCI situés le long de la vallée de l'Aude de s'emparer de ce travail réalisé**, non seulement pour réfléchir à la mise en œuvre des itinéraires identifiés, mais également pour construire un écosystème vélo sur leur territoire (communication, stationnement, location, etc.).



Projet d'itinéraire cyclable reliant Quillan à Carcassonne via Limoux (tracé rouge), liaison Limoux-Belvèze du Razès (tracé bleu) et itinéraires secondaires / rabattements vers les gares (tracé vert) ; carte datant de Juin 2022, AF3V.



Les services et l'écosystème vélo

Pour favoriser l'usage du vélo, c'est l'ensemble du système vélo qui doit être pensé soit garantir un accès à des infrastructures cyclables sécurisées et adaptés au vélo, mais également des services vélo permettant :

- Avoir un vélo à disposition
- Pouvoir stationner son vélo
- Pouvoir réparer et entretenir son vélo
- De savoir faire du vélo

Aides à l'achat

La Région Occitanie propose une prime à l'achat de vélos via un écochèque.

Location vélo longue-durée

Carcassonne Agglomération propose un service de location de vélos longue-durée : « VÉLO Cité Agglo ». Il est possible de louer un vélo à assistance électrique au mois, trimestre, semestre ou année avec une tarification dégressive. La flotte de 165 vélos sont loués à 100% entre juin et septembre. En moyenne, 50% des vélos sont loués sur l'année. L'agglomération vise l'acquisition de 35 vélos supplémentaires.

Vélos en libre-service

La ville de Carcassonne propose un service de vélos en libre-service « Cyclolib » concentré dans le centre et aux abords de la cité médiévale (5 stations de recharge et 4 stations virtuelle) avec une offre tarifaire plutôt adaptée usagers ponctuels (3 € / heure).

La ville de Narbonne met également à disposition une offre de vélos en libre-service via un opérateur privé « Bik'air » qui propose un service de VLS sans stations. D'après le site de la ville, le bilan est positif 6 mois après le lancement avec 2600 trajets /mois en moyenne, 110 vélos disponibles (80 à Narbonne et 30 supplémentaires à Narbonne plage). Depuis juillet 2023, l'opérateur Bik'Air est également présent sur la commune de Leucate avec 70 VAE.

Réparation des vélos

La réparation des vélos est proposée par la majorité des vélocistes. De nombreuses associations proposent des ateliers de réparation / et d'autoréparation fixes ou mobiles au sein de leurs locaux comme par exemple Narbovélo à Narbonne, ou La Roue qui Tourne à Castelnau-dary.

Apprentissage du vélo

Le programme Savoir Rouler A Vélo (SRAV) est déployé sur le territoire.

Stationnements vélo

Les collectivités AOM – la Région Occitanie et Communautés d'agglomération de Narbonne et Carcassonne, s'équipent progressivement en stationnements vélo mais celui-ci reste encore trop peu répandu et capacitaire pour développer fortement les pratiques cyclables. Le département souhaite accompagner les collèges à se doter en stationnements vélo.

D'après l'enquête mobilité, parmi les 48% des répondants ayant répondu avoir accès à un vélo (soit 1 répondant sur 2) :

- 33% vivent en ville / 59% vivent à la campagne dans un village
- 68 % sont actifs avec un emploi et 27% sont retraités

Parmi les freins principaux identifiés lors des 4 ateliers de concertation au sujet des services vélo :

- Manque de stationnements vélo sécurisés
- Aide à l'achat insuffisante



Le bilan du précédent schéma vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Recu en préfecture le 21/06/2024
National vélo 2022, 225 km de
Publié le SLOW
dans le département soit 0,62
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Le contenu du schéma vélo 2018 - 2022

L'élaboration du schéma départemental vélo 2018 – 2022 a permis la réalisation d'un diagnostic complet du territoire (analyse de la morphologie, de la demande de déplacements, de l'offre actuelle, etc.), puis de construire **un plan d'action autour de 6 axes majeurs :**

- La mise en œuvre d'infrastructures cyclables, principalement à vocation touristique
- Le développement d'une offre de services vélos
- Un travail au niveau des collèges
- La communication
- Des réflexions sur la gouvernance
- La mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation

Travailler sur l'actualisation de ce schéma vélo sera l'occasion de résigner le précédent schéma dans un contexte de développement du vélo du quotidien, et de retravailler le plan d'actions pour entrer en résonance avec l'ambition nationale de développement du vélo et la nécessaire transformation de nos habitudes de déplacements.

Avant tout, il s'agira de faire le bilan des actions menées ces dernières années sur le territoire, non seulement pour identifier et lever les freins à la mise en place de certaines actions, mais également pour objectiver la politique vélo du département, dans **l'objectif de co-construire la feuille de route pour les prochaines années.**

D'après le baromètre du Plan national vélo 2022, 225 km de pistes cyclables sont aménagés ml / habitant.

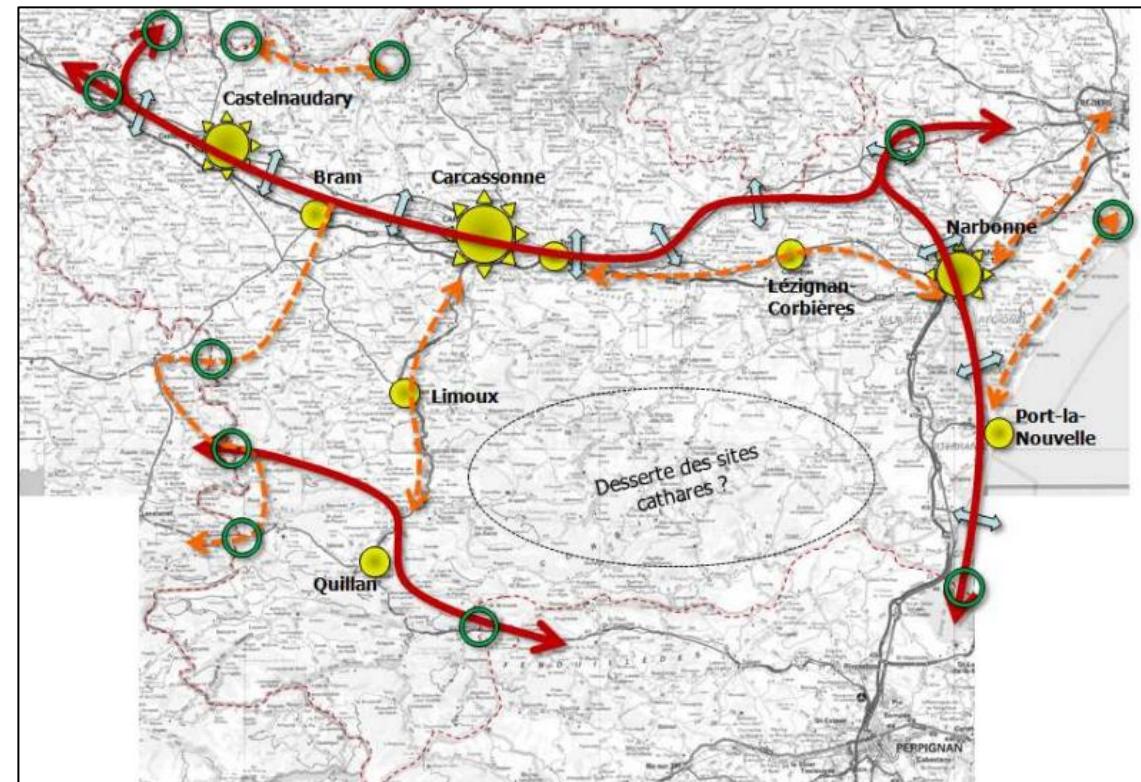
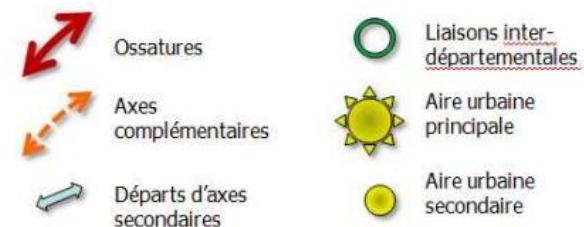


Schéma d'intention de la politique de développement cyclable
Source : Plan vélo 2018 - 2022





Volet « Infrastructure »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement	
A1 - Réalisation des ossatures du réseau cyclable	261 km d'infrastructure à réaliser d'ici 2025, le plus souvent sous forme d'aménagements en site propre capables d'accueillir un large éventail d'usagers.		Certains itinéraires ont été réalisés (V81, Canal du Midi) depuis le précédent schéma, et environ 224 km sont aujourd'hui aménagés sur l'ossature du réseau. La rigole de la Plaine (V84) et certains tronçons de l'EV8 restent notamment à aménager.
A2 - Réalisation des itinéraires complémentaires	200 km à réaliser ne privilégiant pas nécessairement le recours au site propre.		Seule la voie verte Canal du Midi - Montségur a été réalisée, soit environ 66 km. L'état d'avancement des autres itinéraires n'a que peu évolué depuis 2018.
A3 - Développement d'un maillage local	Réalisation d'axes locaux (itinéraires, boucles...) au départ des ossatures et des itinéraires complémentaires via un règlement d'aides spécifique conditionnant la participation financière du Conseil Départemental.		Plusieurs itinéraires ont été financés depuis 2021 pour un total 9,5 km d'aménagements subventionnés sur la période 2021-2022 (2 ans), et 8,75 km en prévision sur l'année 2023 (non validé), avec une enveloppe annuelle autour de 200 000 €/an.
A4 - Jalonnement des itinéraires	Pose d'un jalonnement pour l'ensemble des itinéraires composant le réseau départemental.		La plupart des itinéraires du plan vélo réalisés ont été jalonnés pour favoriser le cyclotourisme, une réflexion sur le jalonnement pour les trajets du quotidien serait intéressante à mener.



Volets « Services », « Utilitaire », et « Communication »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement
B5- Développement de l'intermodalité	A définir avec la région OCCITANIE.	
B6- Déploiement du référentiel « Accueil Vélo »	Aboutir à une centaine d'opérateurs labellisés dans le Département à court terme (2020), 200 à horizon 2022.	
C7- Les plans de déplacements de collèges	L'Aude recense 28 collèges au total : Intégrer chaque année 2 nouveaux collèges dans la démarche pour atteindre 18 collèges en 2026 et la totalité pour 2030. Le nouveau collège de Lézignan-Corbières et le collège des Fontanilles peuvent être identifiés comme prioritaires.	
D8- Plan de communication de la politique cyclable	Réaliser un plan de communication annuel. Réunir un comité technique tous les trimestres qui travaillera sur la mise en œuvre et le suivi de la communication.	



Volets « Gouvernance » et « Evaluation »

Actions	Indicateurs et objectifs	Etat d'avancement
E9- Pilotage et suivi de la mise en œuvre de la politique cyclable	Organisation d'un pilotage annuel assurant la mise en œuvre de la politique cyclable.	
F10- Evaluation de l'avancée de la politique cyclable	L' évaluation de la politique cyclable à N+6 au travers d'un audit Bypad, le suivi des indicateurs pour chaque action.	
F11- Evaluation de la fréquentation et des impacts des itinéraires	Pose de compteurs permanents en phase travaux ; définitions de points de contrôle complémentaires ; réalisation de campagnes d'enquêtes et comptages tous les 3 ans. Aide à l' acquisition de compteurs destinés au suivi de la fréquentation.	 11 compteurs automatiques sur le département : 6 compteurs sur la véloroute du Canal du Midi, 4 compteurs sur la voie verte du Canal du Midi Montségur, et 1 compteur à Gruissan. Comptages à programmer sur les itinéraires complémentaires. Enquêtes approfondies réalisées sur Eurovélo 8, en cours sur la véloroute du Canal du Midi en 2023, à programmer sur les autres itinéraires.

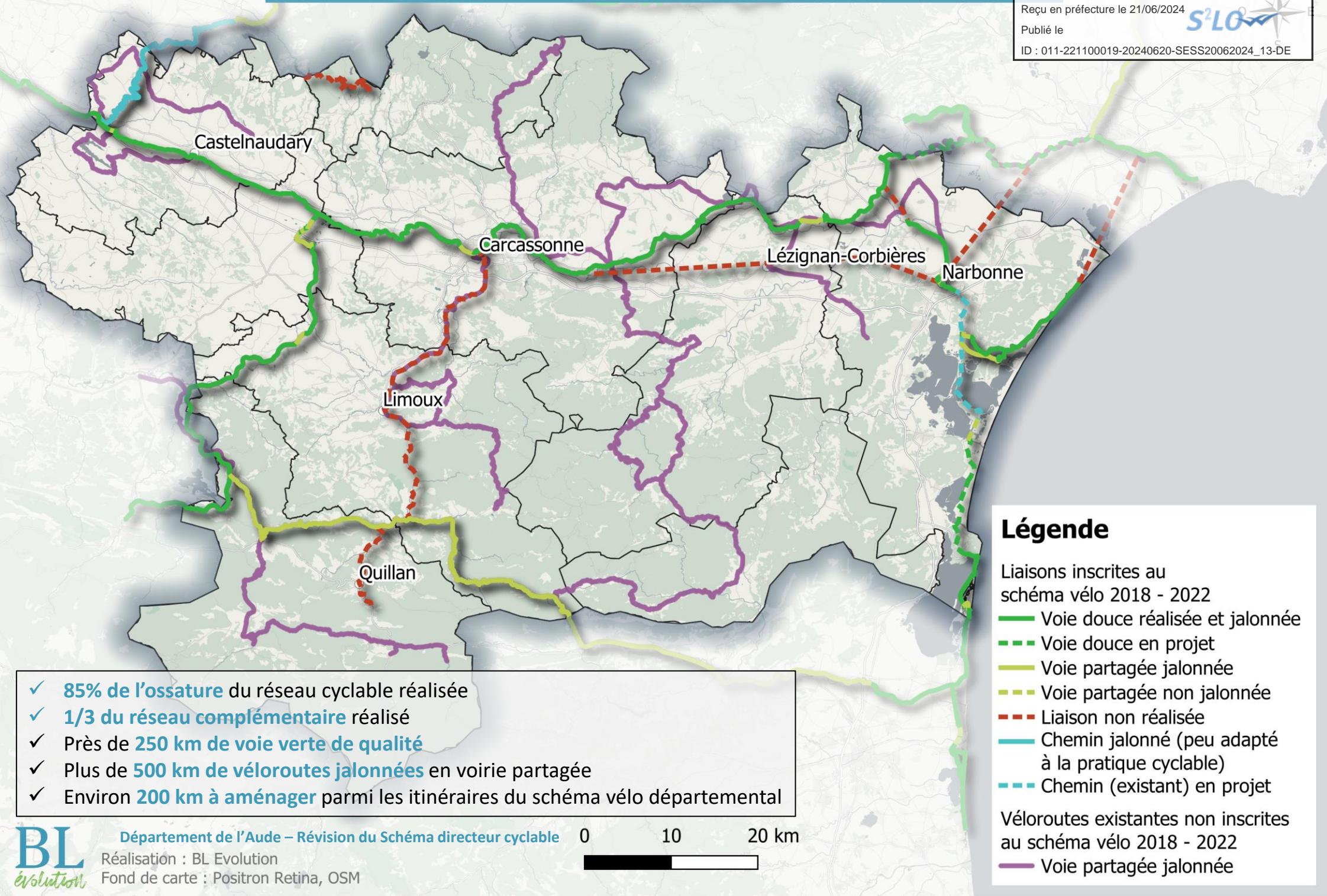
Etat d'avancement des itinéraires identifiés dans le précédent schéma vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-22110019-20240620-SESS20062024_13-DE





Le bilan du précédent schéma vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



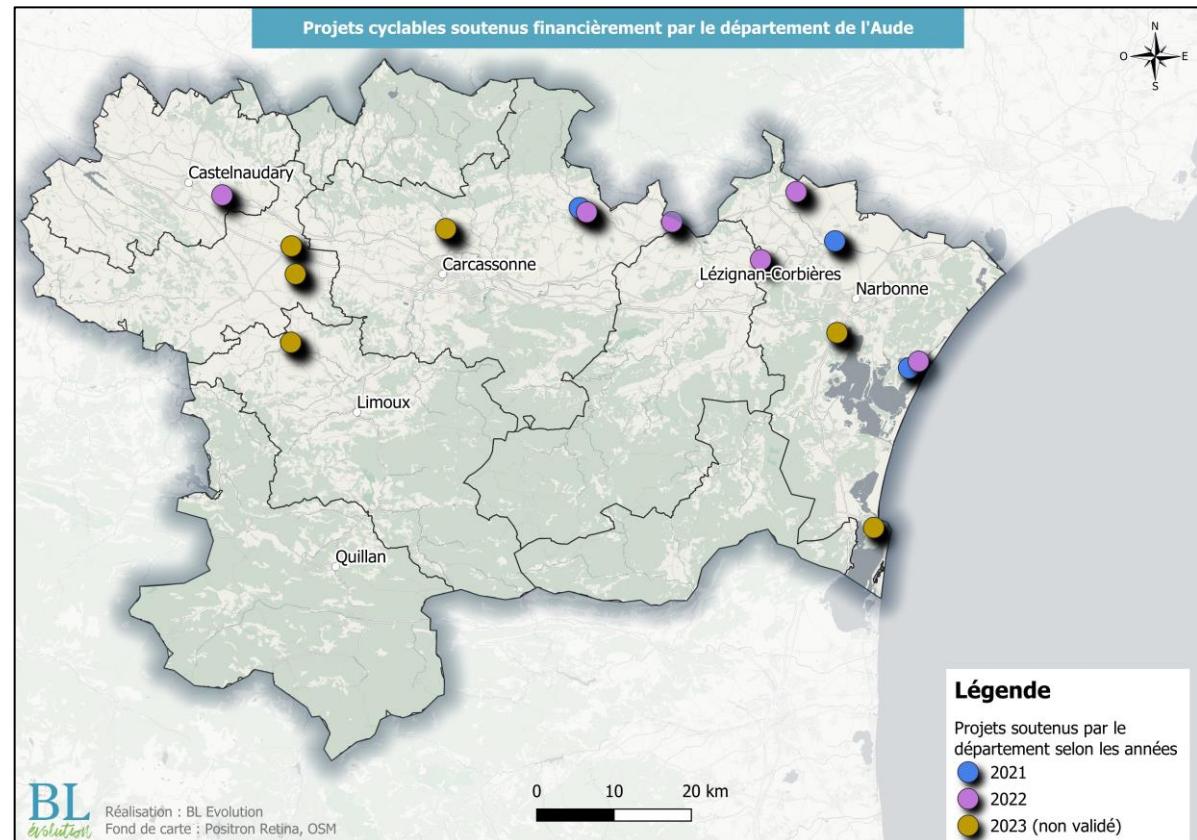
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Les aides du département pour le développement d'un maillage local

Afin de développer un maillage local sur le territoire, le département a mis en place un dispositif d'aides pour les liaisons cyclables ne faisant pas partie du maillage défini dans le schéma vélo. En tenant compte des investissements probables pour 2023 (budget non validé), le dispositif a permis sur 3 ans, entre 2021 et 2023 :

- ✓ d'accorder plus de **500 000 € de subventions**
- ✓ de contribuer au financement d'environ **18 km d'aménagements cyclables en site propre**

De nombreuses intentions d'aménagements sont également évoquées avec les services du département par les différentes communes et EPCI. Bien qu'une enveloppe d'environ 200 000 €/an ait été dédiée aux subventions ces 3 dernières années, la multiplication des projets et les schémas directeurs cyclables réalisés par certaines EPCI devrait augmenter les demandes de subventions auprès du département. **Il semble donc essentiel de travailler sur les modalités de subventions (budget dédié, critères, etc.) pour créer un maillage cyclable efficace sur le territoire.**





Le bilan du précédent schéma vélo

La qualité des aménagements du schéma vélo

Créer un cheminement séparé de la chaussée n'est pas suffisant pour obtenir une voie cyclable de qualité. En particulier, le revêtement choisi joue un rôle essentiel pour le confort et la sécurité des usagers.

Bien que la qualité de roulement passe parfois en second plan sur les itinéraires cyclotouristiques, un revêtement adapté pour toutes les pratiques cyclables est primordial pour les déplacements vélo du quotidien (à toutes les saisons et par tous les temps !).

De plus, bien que les sols stabilisés semblent plus naturels, ils nécessitent beaucoup d'entretien au fil des années et imperméabilise également les sols, ce qui n'en fait pas un revêtement particulièrement écologique (voir [notre étude sur les impacts environnementaux des aménagements cyclables](#)). La mise en place d'enrobés (à froid) est donc à prioriser, dans la mesure du possible.

Par exemple, même si de nombreuses portions du Canal du Midi sont bien adaptées à une pratique du quotidien, d'autres portions ne présentent pas un revêtement confortable pour se déplacer au quotidien à vélo, en trottinette, etc. De la même façon, la Rigole de la Plaine, récemment jalonnée pour le cyclotouriste, n'est pas une liaison pertinente pour les déplacements du quotidien. Bien que le cheminement existe, il faudrait en effet retravailler la liaison pour créer une véritable voie verte.

Enfin, la mise en œuvre de Chaussées à Voie Centrale Banalisée (CVCB) sur certains tronçons des itinéraires est une alternative intéressante là où la mise en place d'aménagements en site propre est contrainte. Toutefois, pour que ce type d'aménagement soit fonctionnel, il faudra s'assurer que le trafic motorisé soit relativement faible et que la vitesse de circulation soit limitée, ce qui semble être le cas sur les tronçons aménagés par le département.

Département de l'Aude – Révision du Schéma directeur cyclable



Canal du Midi – Revêtement qualitatif



Canal du Midi – Revêtement moins qualitatif qui nécessitera davantage d'entretien



CVCB bien aménagées sur l'itinéraire du Canal du midi – Montségur, à Belvèze (à gauche) et Bram (à droite)



La Rigole de la Plaine – ce type d'aménagement n'est pas adapté à une pratique cyclable du quotidien



Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



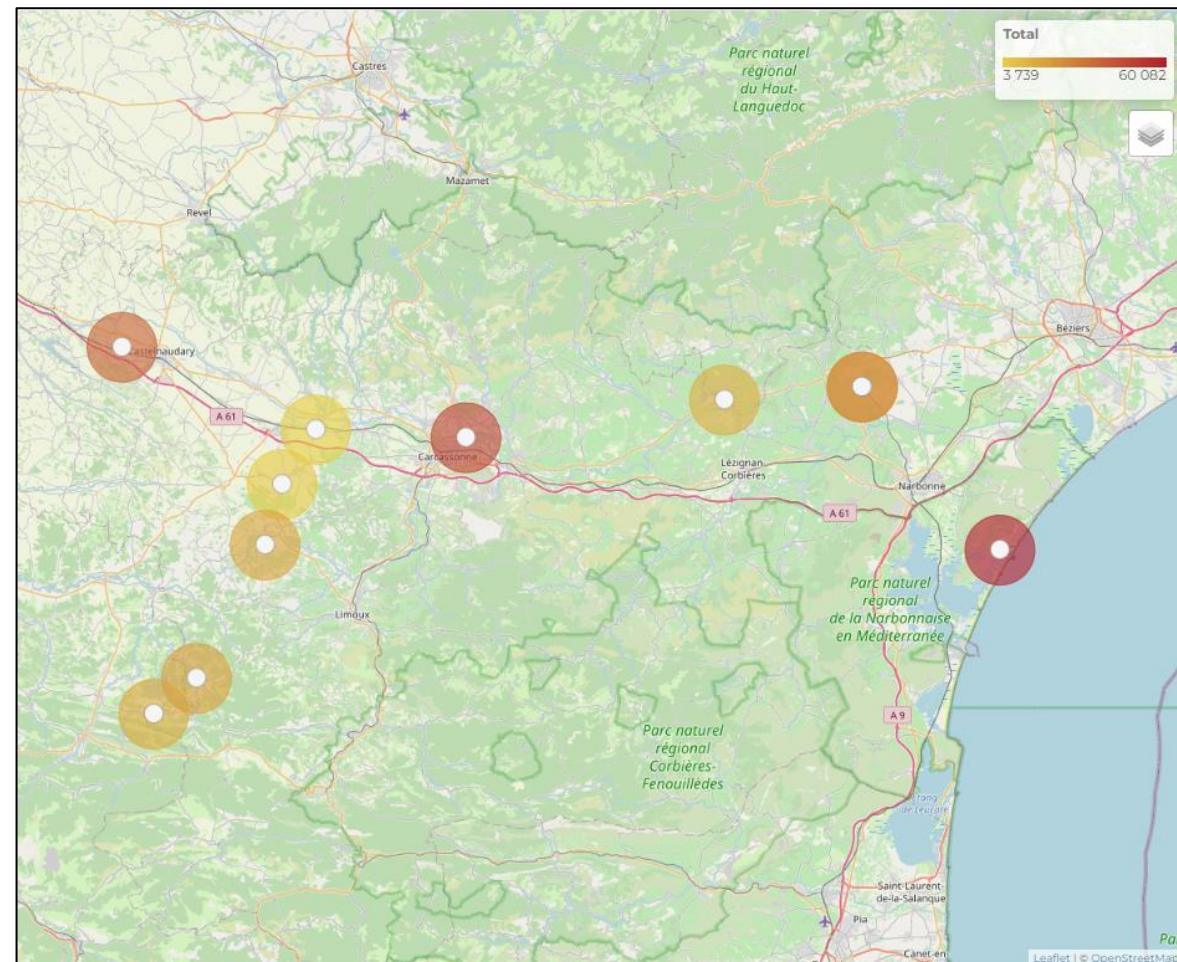
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Fréquentation de l'ossature du réseau cyclable de l'Aude

En analysant les données des compteurs installées sur les différents itinéraires, nous pouvons en conclure que le réseau ossature est inégalement fréquenté, en particulier :

- **Le canal du Midi (V80) est en moyenne bien plus fréquenté que l'itinéraire du canal du Midi – Montségur.**
- **Les compteurs situés proche des principales communes sont les plus fréquentés (Gruissan, Castelnau-d'Orbieu, Carcassonne).**
- **La localisation des compteurs donnent plus à voir les usages loisirs que des usages quotidiens.**

Site	Moyenne journalière
Etang de Matcille, Gruissan Vélos	303
Ecluse de St Jean Vélos	132
Ecluse de Domergue Vélos	107
Canal du Midi côté restaurant Vélos	71
Canal du Midi côté Chemin de Halage Vélos	65
Chalabre	51
Belvezet du Razès	49
RD620 Aire de repos	43
Ecluse de l'Homps Vélos	39
Villeneuve-Lès-Montréal Vélos	24
Pont du diable Vélos	11



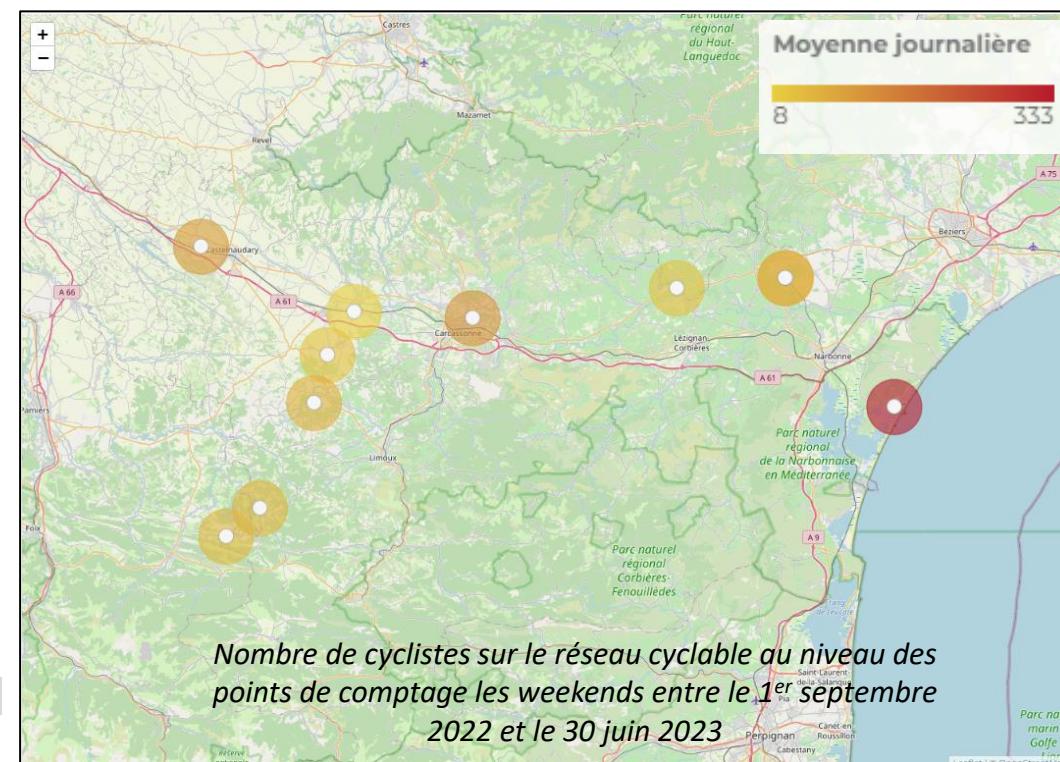
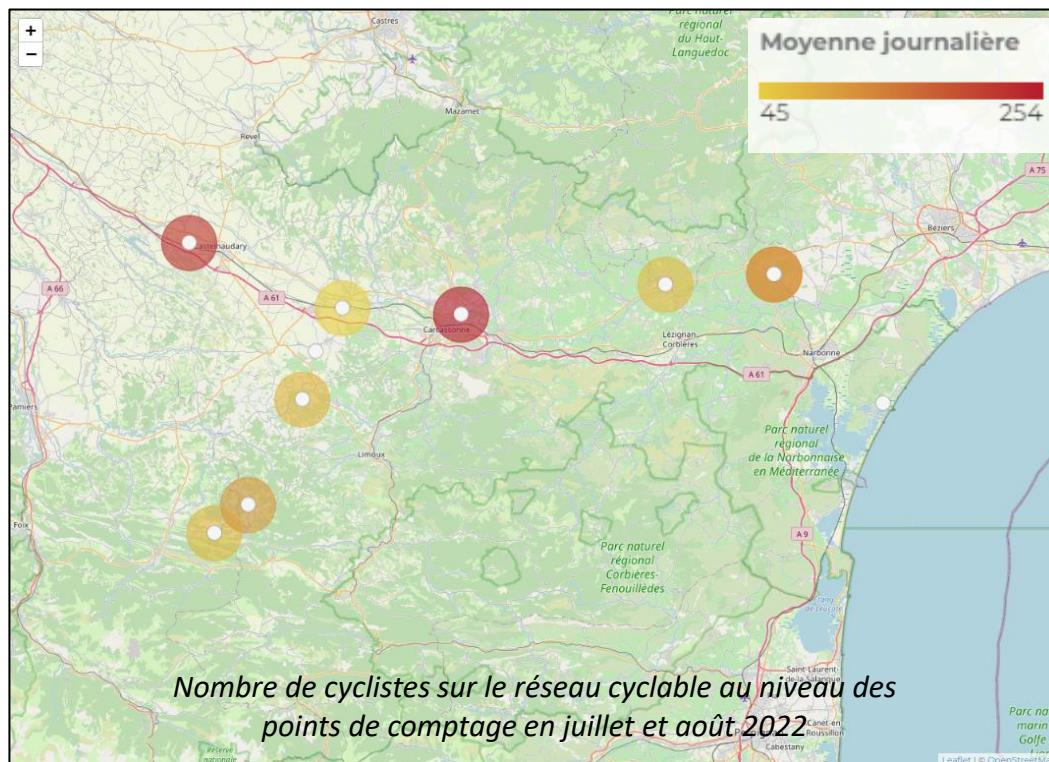
Nombre de cyclistes sur le réseau cyclable au niveau des points de comptage entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023 (certains compteurs n'étaient pas installés sur l'intégralité de la période de comptage)



Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Un usage diversifié qui varie selon les saisons

L'analyse des comptages vélo sur différentes périodes de l'année permet de [voir les multiples usages du réseau cyclable](#). Bien que les flux soient plus importants en été, les itinéraires sont également fréquentés tout au long de l'année, aussi bien en semaine que le weekend.





Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

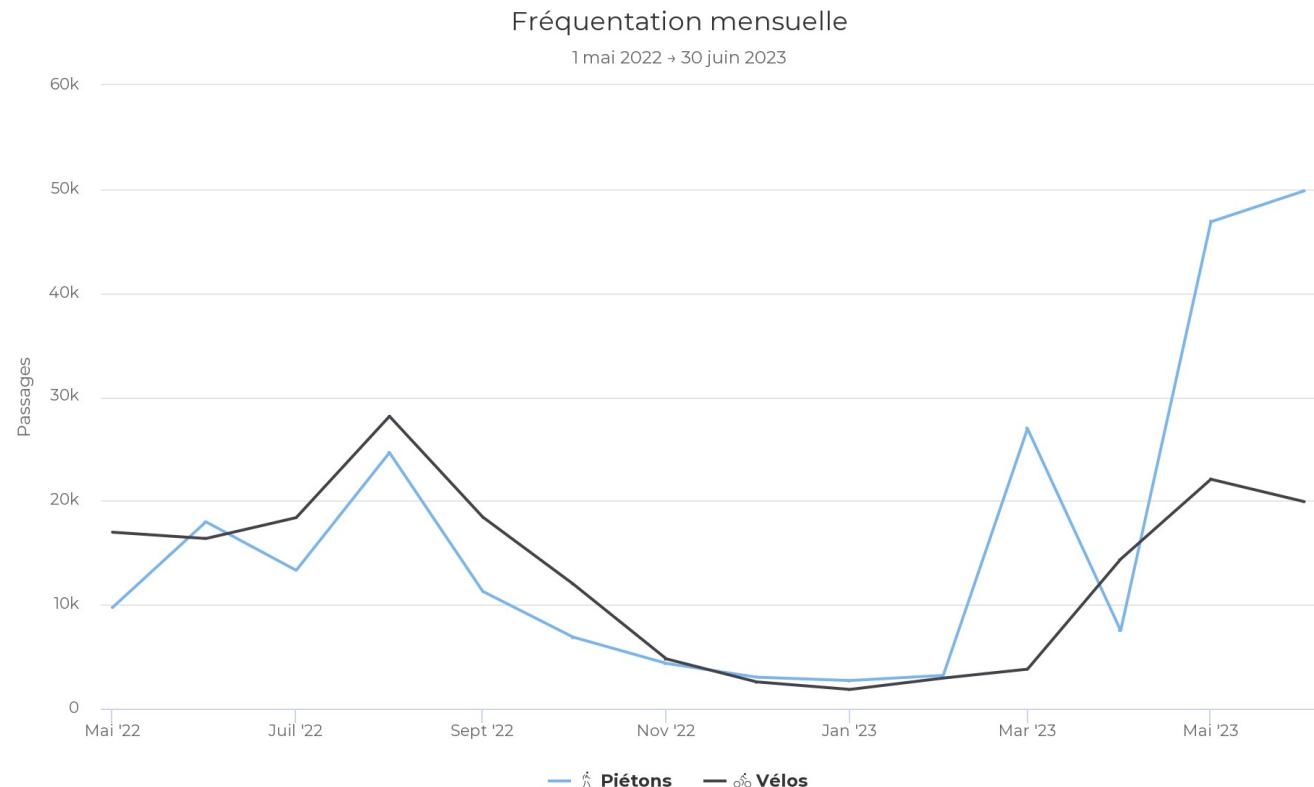
Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Un usage diversifié qui varie selon les saisons

- L'usage du canal du Midi est réparti entre les cyclistes et les piétons dans des proportions similaires. D'autres usagers sont parfois présents sur le canal (chevaux par exemple). Cette différenciation d'usage dépend également beaucoup des tronçons (voir slide suivante).
- L'hiver est une période de faible fréquentation, que ce soit pour les cyclistes ou pour les piétons.
- On observe une légère augmentation du nombre de cyclistes ainsi qu'une nette augmentation du nombre de piétons sur les mois de mai et juin 2023 comparé à la même période en 2022, ce qui peut être un signe de l'augmentation de la fréquentation de l'itinéraire, augmentation qui pourrait se confirmer dans les années à venir.
- Le canal du Midi est le plus fréquenté sur les mois de juillet et août, mais il reste très fréquenté les autres mois hors hiver. Nous pouvons en conclure que ce n'est pas uniquement un itinéraire pour les vacances à vélo, mais qu'il est également utilisé par les habitants de l'Aude (loisirs, weekend, déplacements utilitaires, etc.)



Nombre de cyclistes et de piétons au niveau des points de comptage 1^{er} mai 2022 et le 30 juin 2023

Seuls les points de comptage suffisamment anciens sur le canal du Midi ont été pris en compte, à savoir :

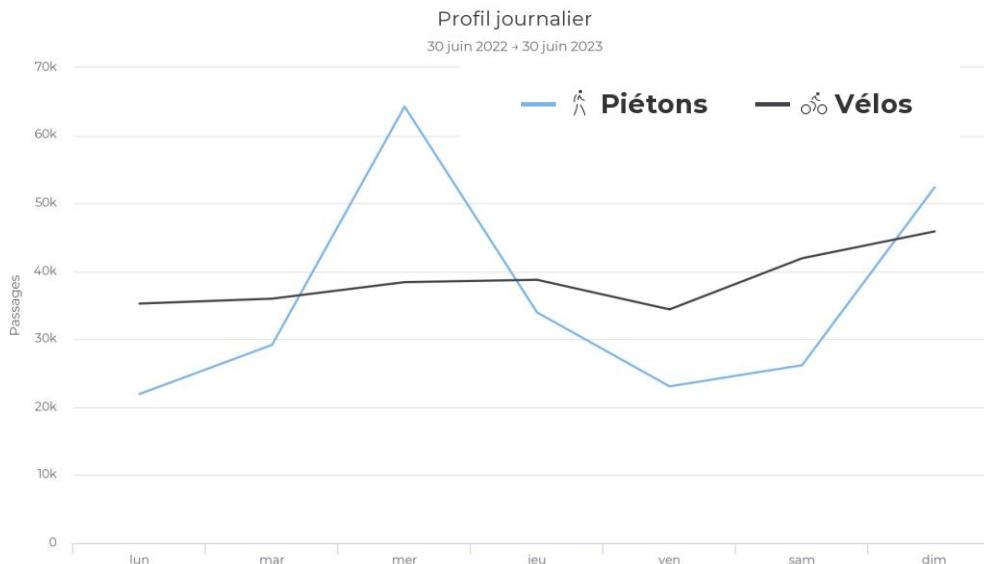
- Canal du Midi côté Chemin de Halage
- Canal du Midi côté restaurant
- Ecluse de Domergue
- Ecluse de l'Homps
- Ecluse de St Jean



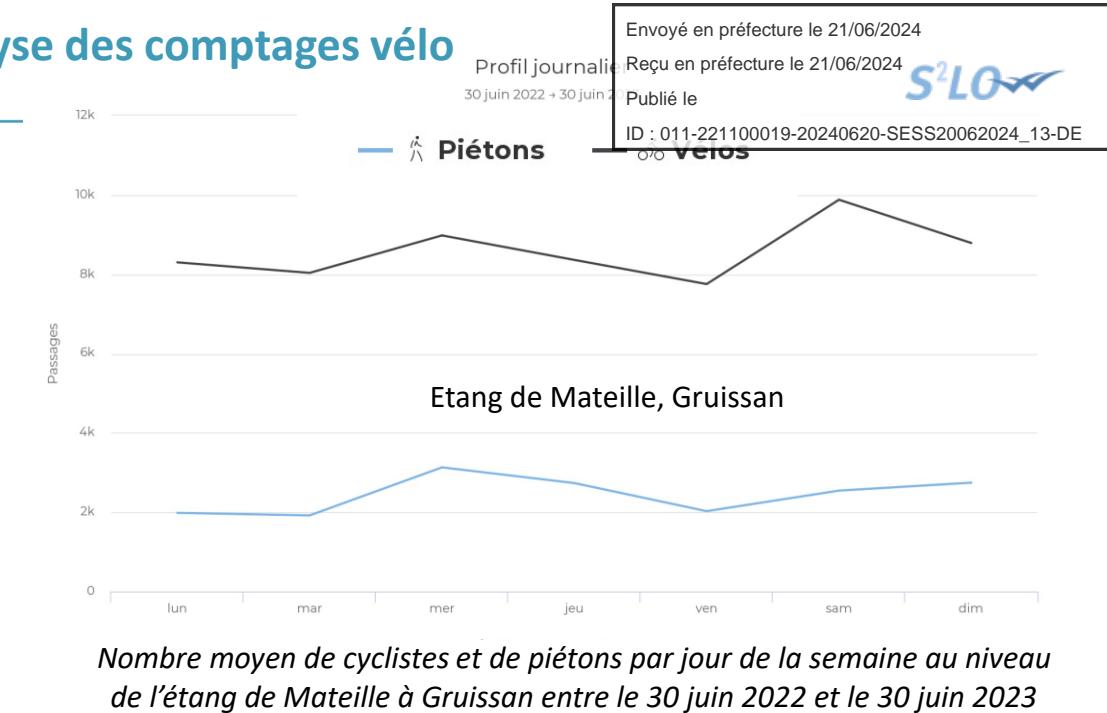
Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Un usage diversifié selon les tronçons

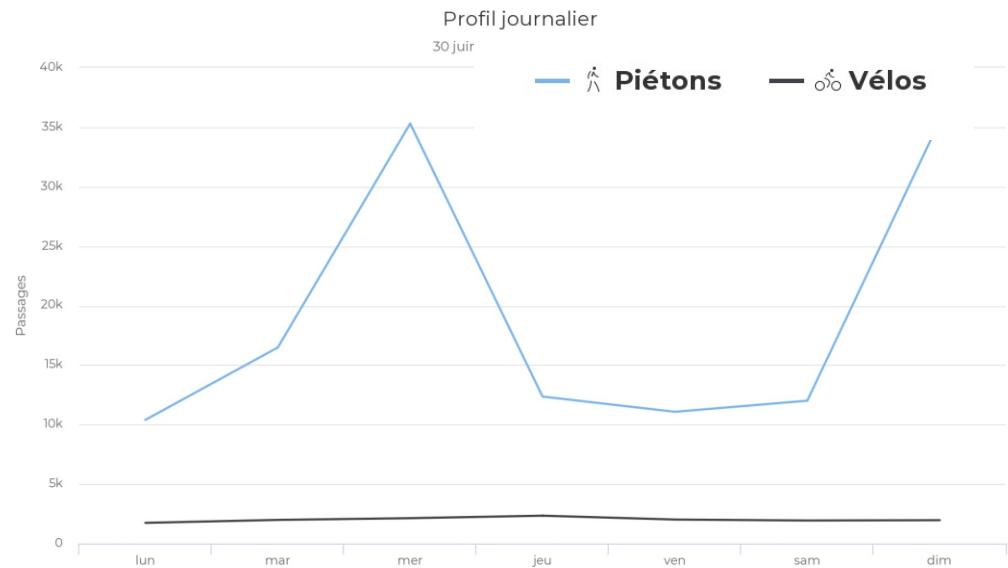
- D'après les compteurs, le réseau cyclable semble particulièrement fréquenté les mercredis et dimanche par les piétons, probablement pour un usage loisirs. Bien que la fréquentation de cyclistes soit légèrement plus importante le weekend, elle reste plus homogène sur l'ensemble de la semaine ce qui laisse penser que le réseau cyclable a également un rôle à jouer sur le volet utilitaire (bien que la position des compteurs limite grandement le potentiel de captage des trajets du quotidien).
- Les usages sont très variables d'un tronçon à l'autre**, et la localisation du compteur compte pour beaucoup dans les données collectées. La comparaison de quelques compteurs du département illustre bien cette diversité d'usage.



*Nombre moyen de cyclistes et de piétons par jour de la semaine sur l'ensemble des 11 compteurs entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023
Remarque : 3 des 11 compteurs ne prennent en compte que la pratique cyclable*



Nombre moyen de cyclistes et de piétons par jour de la semaine au niveau de l'étang de Mateille à Gruissan entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023



Nombre moyen de cyclistes et de piétons par jour de la semaine au niveau de l'écluse de l'Homps sur le canal du Midi entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023



Le bilan du précédent schéma vélo : analyse des comptages vélo

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Un usage principal de loisirs, particulièrement dépendant de l'heure de la journée

- Les fréquentations piétons et cyclistes suivent les mêmes dynamiques suivant les heures de la journée.
- Bien que certains déplacements utilitaires puissent être réalisés à vélo, **les déplacements domicile – travail et domicile – étude ne semblent pas être très importants** au niveau des points de comptages. En effet, peu de trajets sont réalisés sur les horaires de début et fin de journée (autour de 9h et de 17h-18h).
- Les deux pics de fréquentation, même en semaine, se situent durant la matinée (10h-12h) et en début d'après-midi (14h-16h), ce qui amène à penser qu'il s'agit **principalement d'un usage de loisirs**.

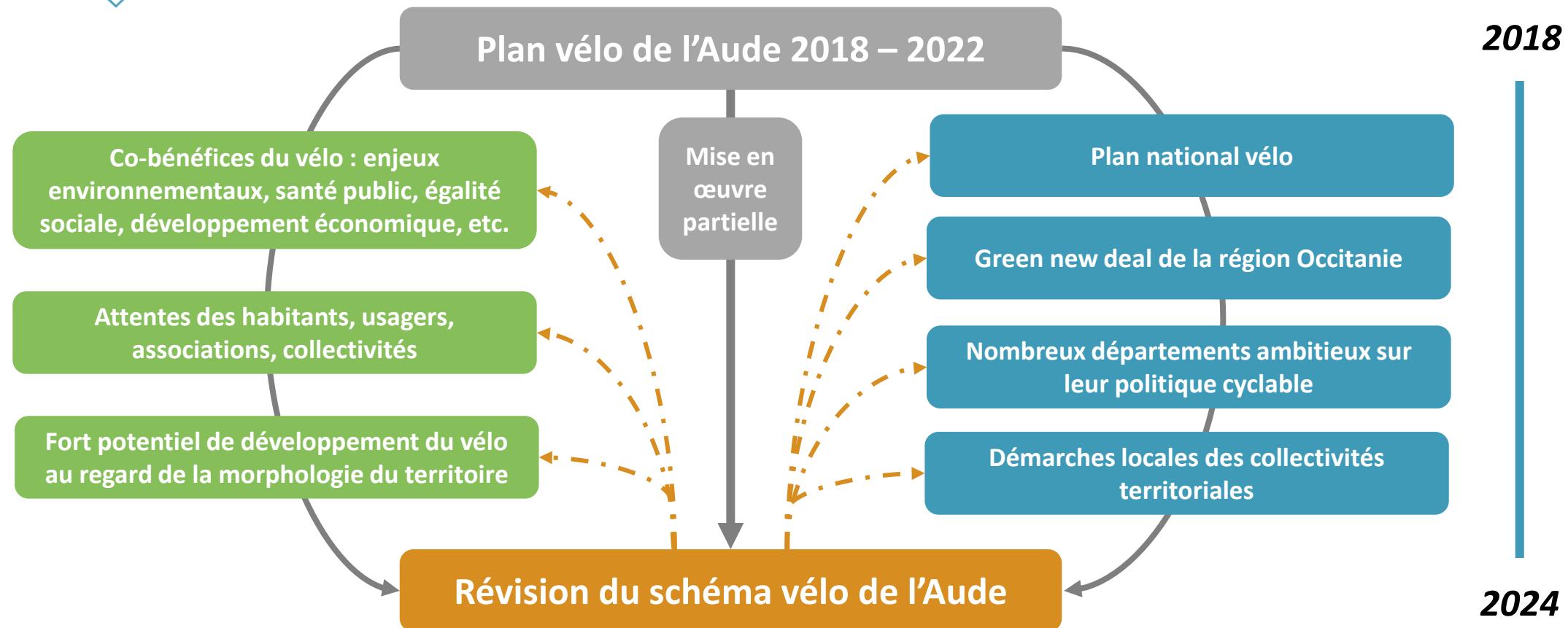


Nombre moyen de cyclistes et de piétons par heure de la journée, moyenne pour les jours de semaine sur les 11 compteur entre le 30 juin 2022 et le 30 juin 2023
Remarque : 3 des 11 compteurs ne prennent en compte que la pratique cyclable



Bilan du précédent schéma vélo : synthèse des enjeux

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Recu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Travailler sur l'ensemble de l'écosystème vélo, en collaboration avec les acteurs du territoire, pour faire du vélo un mode de déplacement efficace au quotidien, en complémentarité des autres modes de transports

Infrastructure
Contribuer à la création d'un maillage cyclable continu et de qualité, qui desserve les principaux pôles générateurs de déplacements.

Services et communication
Accompagner les usagers dans leur changement de pratique et lever les freins à la pratique du vélo : stationnement, location, aide à l'achat, communication, etc.

Suivi et gouvernance
Assurer la coordination et le suivi de la politique cyclable à l'échelle départementale pour gagner en cohérence et en efficacité.



Révision du schéma vélo départemental de l'Aude

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Contact BL Evolution

Camille Perretta – camille.perrettta@bl-evolution.com
Nils Hornet – nils.hornet@bl-evolution.com



Contact Département de l'Aude

Sylvain Peyron
Pascal Roca

Révision du Schéma vélo départemental

Plan d'actions



Crédits : Indépendant, Christophe BARREAU,
Département de l'Aude

Contact BL Evolution

Camille Perretta
Nils Hornet



Contact Département de l'Aude

Sylvain Peyron
Pascal Roca



Contexte et objectifs de l'action

Description des enjeux liés à cette action et de son contexte.

Détails des objectifs et du contenu de l'action.



Acteurs concernés

Description des acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action, des partenaires clés pour la réalisation de l'action et des bénéficiaires.



Moyens financiers et humains

Détails des moyens financiers associés à chaque action.

Précisions sur les services à mobiliser, une action détaille par ailleurs les moyens humains à mobiliser pour la mise en œuvre de l'ensemble du plan d'actions.



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
-------------	------	------	------

*Objectifs chiffrés relatifs à chaque action en termes de **résultats attendus** à horizon 2025 (court terme), 2028 (fin du mandat), et 2034 (pour fixer un cap à 10 ans)*

Ces objectifs doivent être en cohérence avec les niveaux d'ambition de l'action. Un tableau de suivi permettra de mettre à jour l'avancement de chaque action et de recalibrer les objectifs à plus long terme.

Axes et actions

Moyens mobilisés

Axe 1. Contribuer à la mise en œuvre d'un réseau cyclable pour les déplacements quotidien et de loisir

Action 1.1. Aménager le réseau routier départemental pour créer des liaisons cyclables continues et sécurisées

1,5 M€ / an
d'investissement à
partir de 2025 (*maîtrise
d'ouvrage départementale
+ subventions*)

Action 1.2. Accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation du maillage local

Action 1.3. Poursuivre la mise en œuvre d'un réseau de véloroutes à vocation utilitaire et de loisir

Action 1.4. Assurer l'entretien du réseau cyclable départemental

+ entretien

Axe 2. Encourager la pratique et développer les services de l'écosystème vélo

Action 2.1 Développer la pratique du vélo chez les collégiens

100 000€ étude
collèges

Action 2.2. Encourager les agents du Département à la pratique du vélo

90 000 €/an sur les
stationnements vélo
dans les collèges

Action 2.3. Déployer des services vélos favorisant le report modal pour les déplacements du quotidien

Action 2.4. Collaborer avec les acteurs du territoire pour développer le tourisme et les loisirs à vélo

Action 2.5. Communiquer et sensibiliser à la pratique du vélo

+ 250 000 €/an sur les
services

Axe 3. Piloter et assurer le suivi de la politique cyclable départementale

Action 3.1. Disposer d'une équipe technique transverse pour mettre en œuvre et animer la politique cyclable départementale

Coordination et
animation

Action 3.2. Assurer la gouvernance de la politique cyclable à différentes échelles

(moyens humains
principalement)

Action 3.3. Suivre et évaluer l'avancée de la politique cyclable

Actions et mesures	Moyens mobilisés
Action 1.1. Aménager le réseau routier départemental pour créer des liaisons cyclables continues et sécurisées	750 000 € / an d'investissement en maîtrise d'ouvrage à partir de 2025
1.1.1. Aménager des liaisons cyclables prioritaires sur le réseau routier départemental 1.1.2. Résorber les principaux points noirs existants sur le réseau départemental 1.1.3. Requalifier certaines voies départementales à faible trafic en voies vertes	
Action 1.2. Accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation du maillage local	750 000 € / an de subventions à partir de 2025
1.2.1. Accompagner financièrement la création de liaisons cyclables d'intérêt local (échelle EPCI, inter-EPCI, vers Départements limitrophes) 1.2.2. Accompagner techniquement les collectivités dans la mise en œuvre de leurs projets cyclables	
Action 1.3. Poursuivre la mise en œuvre d'un réseau de véloroutes à vocation utilitaire et de loisir	Inclus dans les actions 1.1 et 1.2
1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir 1.3.2. Aménager des itinéraires de rabattement vers le réseau de véloroutes et voies vertes pour desservir les communes à proximité 1.3.3. Favoriser l'émergence de boucles touristiques à vélo et d'itinéraires dédiés au vélo loisir et sportif	Etude de faisabilité à réaliser pour définir le coût de chaque liaison
Action 1.4. Assurer l'entretien du réseau cyclable départemental	250 000 €/an (budget actuel)

Contexte et objectifs de l'action

Le Département est maître d'ouvrage sur un vaste réseau de routes départementales (environ 4 300 km), et a un rôle majeur à jouer pour rendre cyclables certains axes qui offrent un potentiel intéressant pour les déplacements à vélo. L'aménagement de ce réseau départemental devra entrer en cohérence avec les projets cyclables des communes et des EPCI. La coordination avec les maîtrises d'ouvrage locales (communales notamment) sera essentielle pour créer des liaisons continues et sécurisées, notamment au niveau des entrées de bourgs, villes, et agglomérations.

Le Département priorisera ses interventions selon le potentiel de développement du vélo sur les liaisons concernées, et pourra également intervenir sur le traitement ponctuel de points noirs, notamment au niveau des franchissements de RD. Le Département travaillera avec les EPCI ayant identifiés les axes prioritaires à aménager (présentant les plus forts enjeux), notamment grâce aux schémas directeurs cyclables réalisés localement. Le Département pourrait également identifier des axes à aménager pour impulser la création de liaisons cyclables sur certains territoires moins avancés sur le volet cyclable.

Par ailleurs, la réalisation d'aménagements exemplaires par le Département permettrait d'inspirer l'ensemble des parties prenantes. En ce sens, il semble essentiel de former les services du Département (et les autres acteurs) aux enjeux cyclables (voir axe 3). Aussi, la requalification de certaines voies départementales à faible trafic en voies vertes serait intéressante pour créer des liaisons à moindre coût et inciter les communes et EPCI à mettre en place ce genre de dispositifs sur certaines voiries communales.

Enfin, rappelons que le Département doit prévoir l'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion de travaux de voirie, comme le précise l'article L228-2 du Code de l'environnement.



Description des mesures

- ✓ 1.1.1. Aménager des liaisons cyclables prioritaires sur le réseau routier départemental
- ✓ 1.1.2. Résorber les principaux points noirs existants sur le réseau départemental
- ✓ 1.1.3. Requalifier certaines voies départementales à faible trafic en voies vertes



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : ATD11, EPCI, communes, associations, Région

Bénéficiaires : Habitants



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 750 000 € / an d'investissement à partir de 2025

Moyens humains : ETP existants, mobilisation de la Direction des routes et des mobilités



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Linéaire d'aménagement réalisé sur le réseau routier départemental depuis 2024	1 km	5 km	25 km
Nombre de points noirs traités depuis 2024 sur le réseau départemental	1	3	8
Nombre de liaisons réalisées en réaffectant une à plusieurs voies aux modes actifs	1	2	5

1.1.1. Aménager des liaisons cyclables prioritaires sur le réseau routier départemental

1.1.2. Résorber les principaux points noirs existants sur le réseau départemental

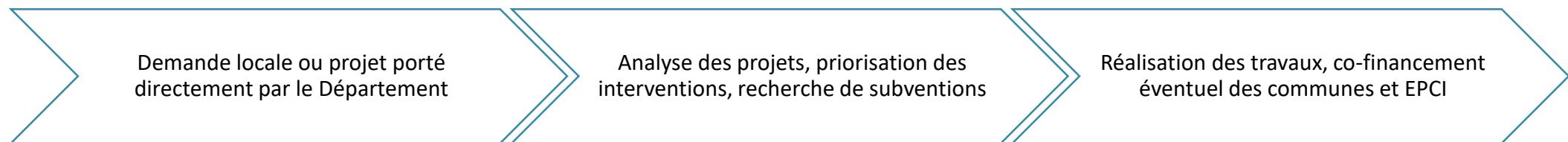
Cette première action concerne la réalisation d'aménagements cyclables en maîtrise d'ouvrage directe, principalement sur le réseau routier départemental.

Ces interventions en maîtrise d'ouvrage directe pourront rentrer dans deux cadres principalement :

- **L'aménagement de liaisons/points noirs sur le réseau des véloroutes et voies vertes (voir action 1.3)**, dont la mise en œuvre est en partie pilotée par le Département (voir action 1.3). Ces dernières années, le Département a notamment réalisé le Canal du Midi et la voie verte Bram – Montségur en portage direct.
- **L'aménagement de liaisons/points noirs « d'intérêt local » sur le réseau routier départemental.** Ces liaisons sont souvent à l'initiative des communes et EPCI du territoire, l'idéal étant que chaque EPCI se dote d'une planification cyclable pour que le Département soit en mesure d'anticiper ses interventions locales. Le Département peut également identifier des liaisons intéressantes sur les territoires et les réaliser en maîtrise d'ouvrage directe pour impulser une dynamique territoriale (par exemple autour des collèges, ou pour accéder aux équipements départementaux, etc.).

Par exemple, le schéma des mobilités actives de l'Agglomération du Grand Narbonne permet d'identifier les tronçons sur lesquels le Département interviendra en maîtrise d'ouvrage directe (voir carte ci-contre). Le Département pourra également intervenir financièrement sur les autres tronçons hors du réseau départemental, avec une maîtrise d'ouvrage assurée par les communes ou EPCI.

Le traitement des « points noirs », qui représentent des coupures importantes sur le réseau cyclable, doit également faire l'objet d'une attention particulière. En effet, de nombreux points noirs concernent le réseau routier départemental : franchissement de cours d'eau, franchissement d'une RD majeur, traitement d'intersections et de giratoires, etc. L'aménagement de ces points noirs représente un coût important, qui demande souvent l'intervention du Département pour assurer la continuité et la sécurisation des projets cyclables des communes et EPCI.



*Schéma de principe : intervention du Département en maîtrise d'ouvrage directe
Le travail avec les EPCI et communes du territoire est essentiel pour identifier les liaisons à aménager*

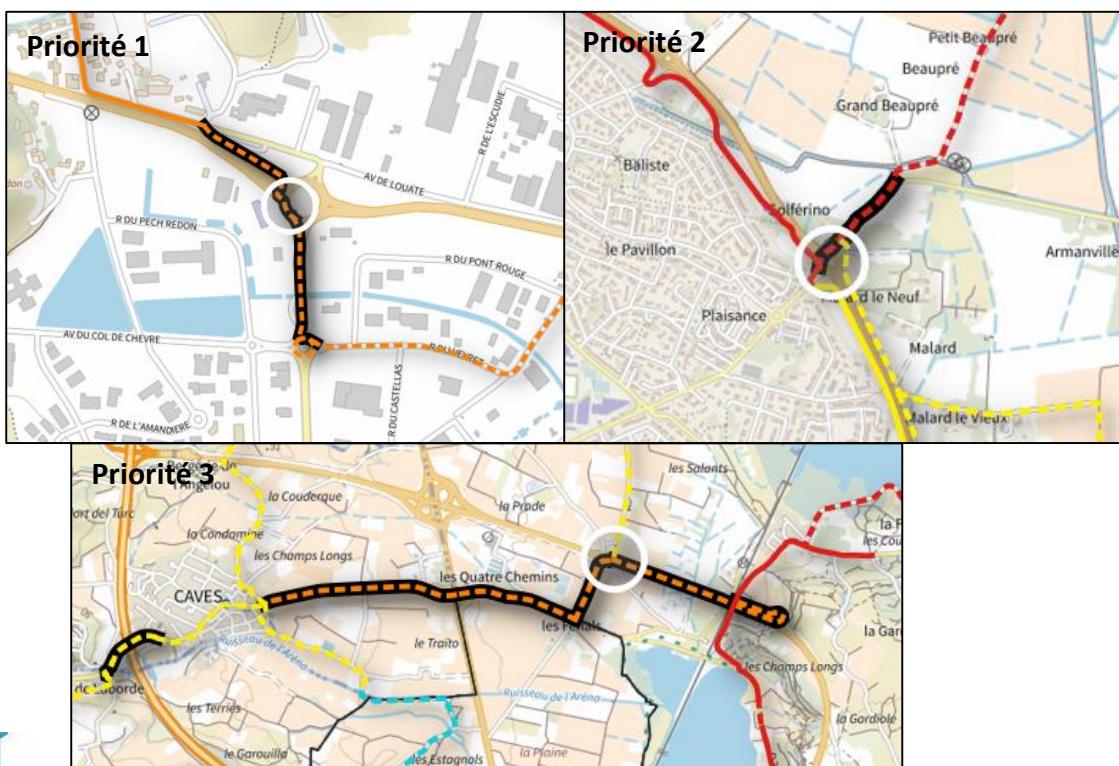


Enjeux pré-identifiés pour chaque EPCI, travail à affiner avec les acteurs locaux

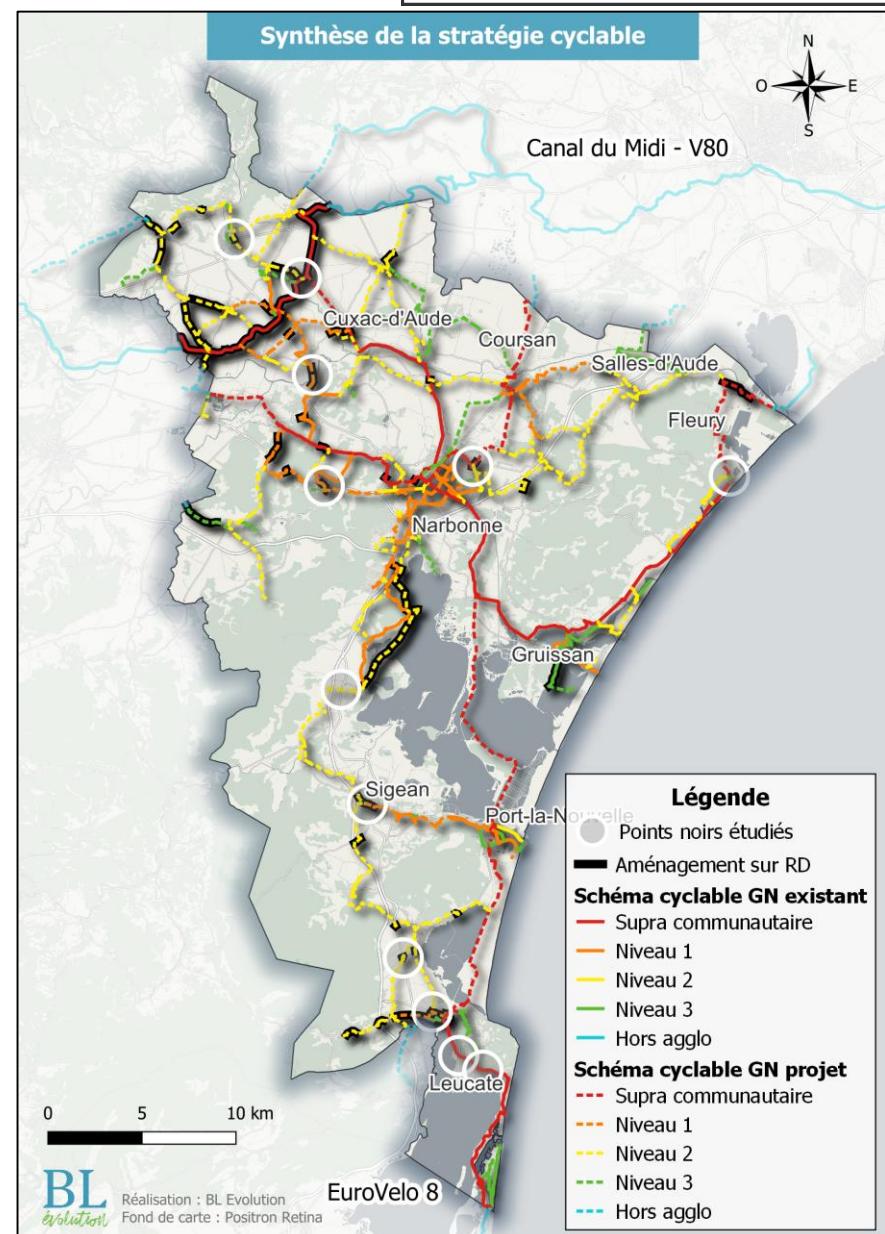
CA du Grand Narbonne

Projets actuellement identifiés comme prioritaires* :

- Priorité 1 : Montredon-des-Corbières (axe Narbonne – Nébian) : aménagement des 2 giratoires et piste cyclable les reliant
 - Priorité 2 : Rocade de Narbonne vers Vinassan
 - Priorité 3 : liaison Caves - Leucate



*D'autres priorités pourraient être validées en fonction des échanges entre le Département et le territoire.



Carte du réseau cyclable du Grand Narbonne, mise en avant des projets sur voirie départementale et des points noirs étudiés (ce ne sont pas les seuls points noirs)

 Enjeux pré-identifiés pour chaque EPCI, travail à affiner avec les acteurs locaux

CA Carcassonne Agglo

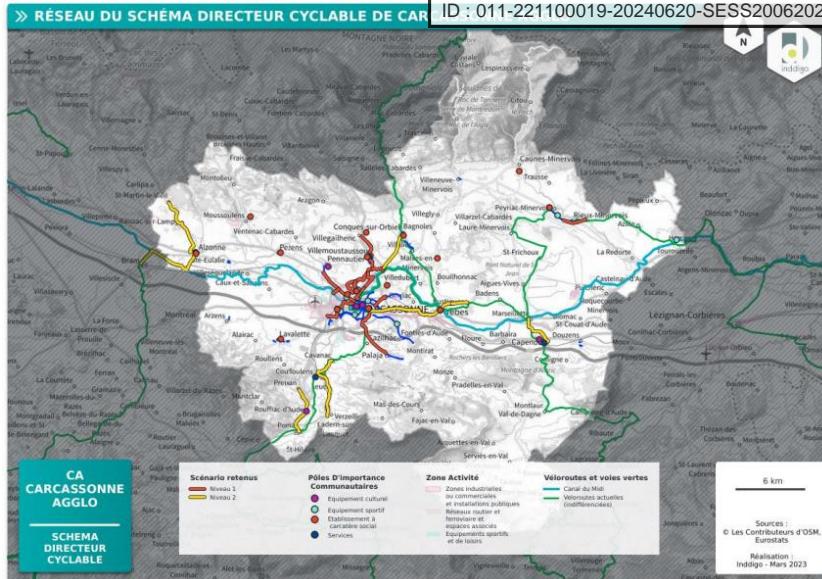
Projets actuellement identifiés comme prioritaires* :

- Priorité 1 :
 - Villegailhenc – Villemoustaussou – Canal du Midi
 - Palaja – Cazilhac – Carcassonne
- Priorité 2 :
 - Trèbes – Carcassonne
- Priorité à définir :
 - Continuité Pennautier – Carcassonne
 - Canal – Caux-et-Sauzens
 - Connexion Carcassonne – Centre Hospitalier et ZA

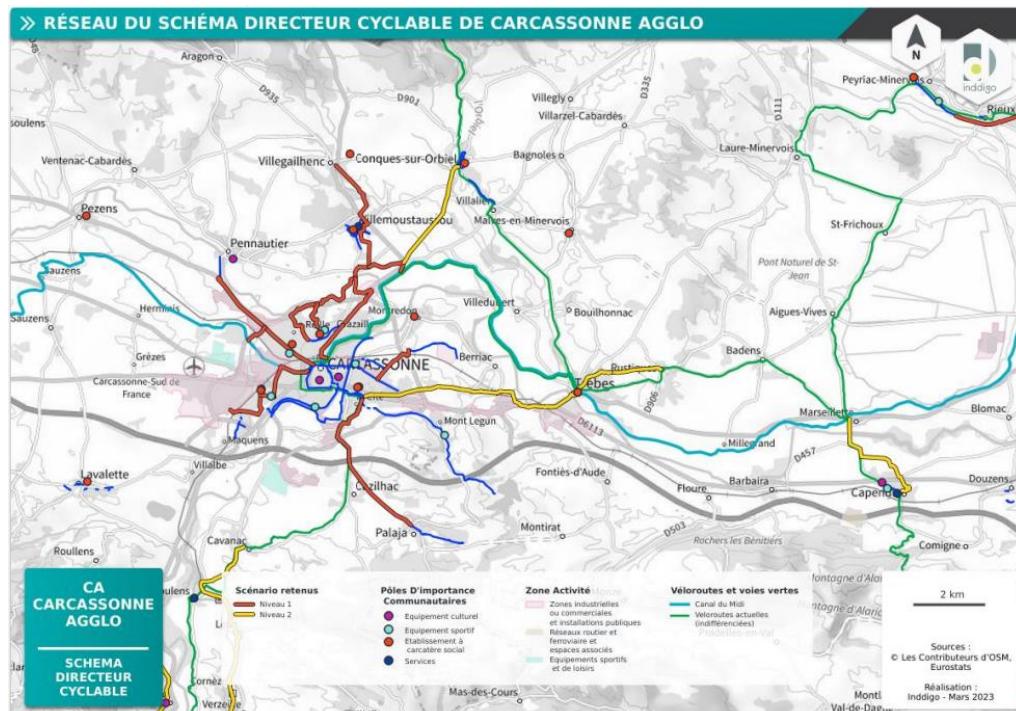
Certaines liaisons non inscrites au schéma vélo de Carcassonne Agglo ont été mentionnées lors du séminaire stratégique du 10 Novembre 2023, de nouveaux itinéraires seraient à prendre en compte pour compléter le réseau cyclable défini dans le schéma vélo.

Exemples : liaisons vers Lavalette, Alairac, Roullens, vers Pezens

*D'autres priorités pourraient être validées en fonction des échanges entre le Département et le territoire.



Cartographie du réseau cyclable inscrit dans le schéma vélo de Carcassonne Agglo



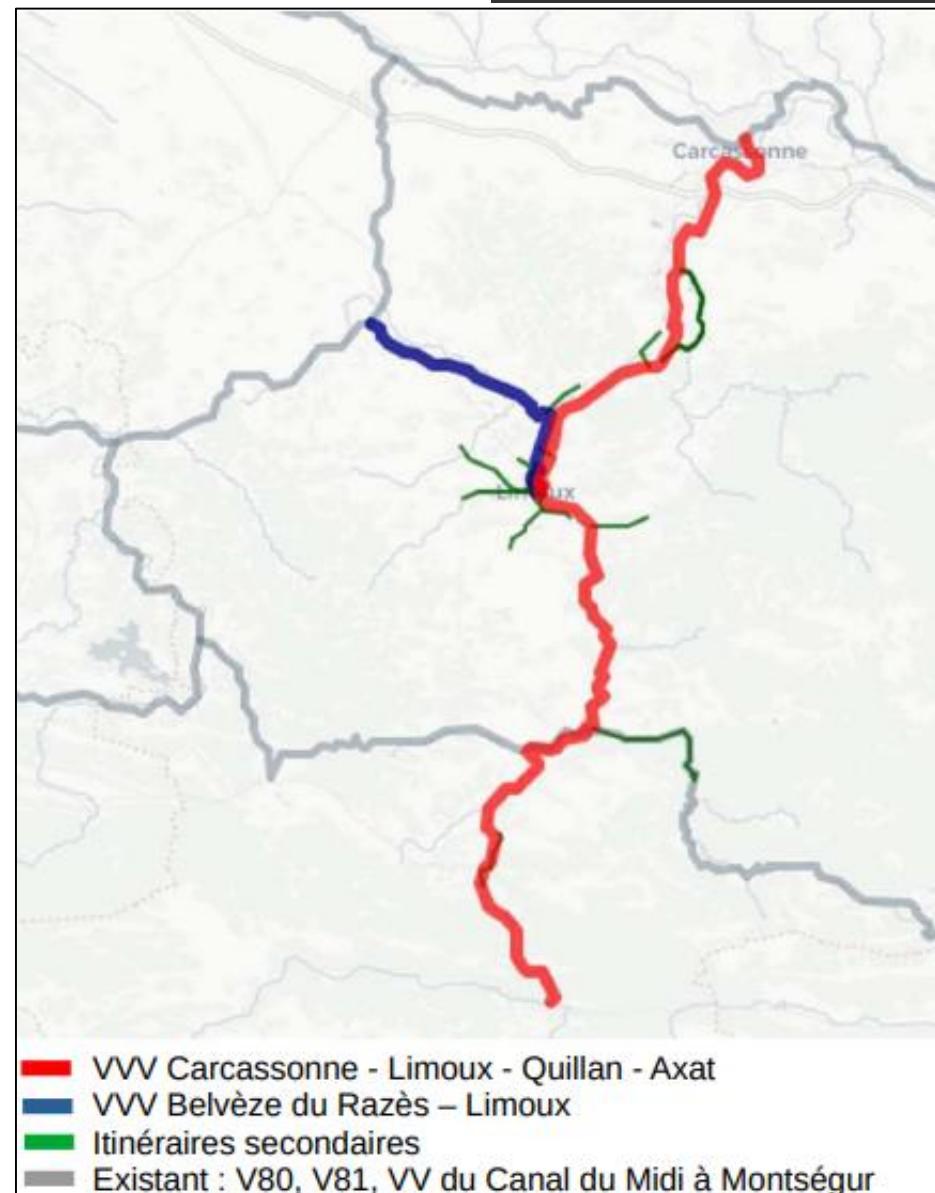
 Enjeux pré-identifiés pour chaque EPCI, travail à affiner avec les acteurs locaux

CC du Limouxin

Projets actuellement identifiés comme prioritaires* :

- Priorité 1 : aide à la mise en place d'un plan vélo intercommunal pour mettre en avant de futurs itinéraires prioritaires
- Priorité à définir :
 - Carcassonne – Limoux - Quillan avec des liaisons vers les communes environnantes : Verzeille – Cépie – Gaja-et-Villedieu – Malras – St Polycarpe
 - Voie verte Belvèze – Limoux (axe plutôt touristique, pouvant servir pour des déplacements quotidiens selon le revêtement proposé)

*D'autres priorités pourraient être validées en fonction des échanges entre le Département et le territoire.



Projet cyclable porté par l'AF3V dans la vallée de l'Aude



Enjeux pré-identifiés pour chaque EPCI, travail à affiner avec les acteurs locaux

CC Piège Lauragais Malepère	CC Castelnau-dary Lauragais Audois	CC Région Lézignanaise Corbières et Minervois	CC Pyrénées Audoises, CC de la Montagne Noire, CC Corbières Salanque Méditerranée
<p><i>Lauréat de l'appel à projet AVELO 3</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Priorité 1 : Bram – ZA au Sud de Bram, à proximité de l'autoroute Priorité 2 : Bram – Pexiora Priorité 3 : Villepinte – Canal du Midi Priorité à définir : Liaison Canal du Midi Montségur – Montréal 	<ul style="list-style-type: none"> Aide à la mise en place d'un plan vélo intercommunal pour mettre en avant de futurs itinéraires prioritaires Liaison identifiée comme prioritaire : liaison entre le giratoire à l'entrée de Castelnau-dary et l'aire de covoitage à proximité de l'autoroute 	<ul style="list-style-type: none"> Aide à la mise en place d'un plan vélo intercommunal pour mettre en avant de futurs itinéraires prioritaires Priorité 1 : <ul style="list-style-type: none"> liaison gare Liaison collèges de Lézignan liaison future aire de covoitage à l'entrée de Lézignan Autres liaisons identifiées : <ul style="list-style-type: none"> Lézignan – Canet – Raissac – Nébian – Montredon-des-Corbières (assurer la continuité vers le GN) Lézignan – Canal du Midi Fabrezan – Ferrals-les-Corbières – Lézignan 	<ul style="list-style-type: none"> Aide à la mise en place d'un planification vélo à l'échelle intercommunale pour mettre en avant de futurs itinéraires prioritaires Pas de liaisons identifiées, hors axe Carcassonne – Quillan pour la CC Pyrénées Audoises



Critères d'aménagement des liaisons

Au-delà du potentiel de développement du vélo sur le vélo, deux critères principaux devront être pris en compte pour choisir le type d'aménagement adapté :

- Le volume de trafic** : au-dessus de 2000 véhicules par jour (pour un sens de circulation) dont 200 aux heures de pointe, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.
- La vitesse de circulation** : au-dessus de 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés, excepté sur des routes très peu circulées.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...), ces deux critères sont exclusifs : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

Les critères du CEREMA devront notamment être respectés, sauf contraintes techniques avérées, pour la mise en œuvre des liaisons cyclables sur le réseau départemental.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRES (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Recommandations du CEREMA – Mai 2021



1.1.3. Requalifier certaines voies départementales à faible trafic en voies vertes

Le Département dispose d'un vaste réseau routier (environ 4300 km), dont une part importante de voirie avec une circulation très faible. Ce réseau peut offrir l'opportunité de requalifier certaines routes départementales en voies vertes, en conservant certaines autorisations de desserte (agricole, résidentielle). Ces voies vertes sur d'anciennes routes départementales sont peu coûteuses et très rapides à mettre en œuvre, ce type d'aménagement peut également être expérimenté facilement avant d'être pérennisé dans un second temps.

De premières expérimentations sont menées en France, comme par exemple dans le Département de la Manche, le Département de l'Aude devra travailler avec les EPCI et les communes du territoire pour identifier des voies pertinentes pour expérimenter ce type d'aménagement.

REX Département de la Manche

- Le Département de la Manche, en Normandie, expérimente dans deux communes la requalification de petites départementales en préparation d'un vaste programme : Dragey-Ronthon et Saint-Sauveur-Villages. Près de 4000 km de petites départementales sont étudiés pour repérer les possibilités de transformation (trafic important, présence d'arrêts de cars scolaires...)
- Ces nouvelles voies vertes sont permises par le décret de 2022, et s'inspirent des « green lanes », qui existent à Jersey depuis 1994 : des petites routes où la vitesse est limitée à 24 km/h et où les cyclistes sont prioritaires
- Auparavant ouvertes à la circulation générale, elles en sont désormais autorisées qu'aux riverains et aux agriculteurs pour ce qui est des véhicules motorisés
- Mise en place à partir de novembre 2023

Bénéfices

- Constituer un réseau cyclable à partir de l'infrastructure existante
- Rendre des routes plus accessibles aux vélos et aux piétons en les sécurisant par des restrictions de circulation



Contexte et objectifs de l'action

De nombreuses liaisons cyclables sont réalisées en dehors de la maîtrise d'ouvrage départementale (chemin, voirie communale, etc.). Dans ce cas, le Département peut subventionner les projets cyclables portés par les communes et EPCI du territoire, en complément des autres aides disponibles (Région, Etat, etc.).

Un règlement d'aide permettra de définir les conditions de financement du réseau cyclable en dehors de la maîtrise d'ouvrage départementale, et de définir l'intervention financière du Département sur les différents projets.

Au-delà de l'aspect pécunier, l'accompagnement technique du Département dans l'ensemble des projets cyclables est apparu indispensable tout au long de la réalisation du schéma. En effet, les EPCI et communes ne sont pas toujours suffisamment outillées pour concevoir des aménagements de qualité et monter des dossiers de subventions, ce qui est un frein majeur à la mise en place du réseau cyclable. Le Département a donc un rôle important à jouer pour informer, former, et accompagner les acteurs du territoire.

Enfin, la création d'une liaison cyclable entraîne souvent l'intervention de plusieurs maîtrises d'ouvrage, l'intervention du Département en dehors du réseau routier départemental est donc indispensable pour assurer la mise en œuvre d'un réseau cohérent à l'échelle territoriale. Le Département aura également un rôle particulier à jouer pour coordonner les projets inter-EPCI et les liaisons avec l'extérieur du Département.



Description des mesures

- ✓ 1.2.1. Accompagner financièrement la création de liaisons cyclables d'intérêt local (échelle EPCI, inter-EPCI, vers Départements limitrophes)
- ✓ 1.2.2. Accompagner techniquement les collectivités dans la mise en œuvre de leurs projets cyclables



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : EPCI, communes, ATD11, associations, Région

Bénéficiaires : Habitants



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 750 000 € / an de subventions à partir de 2025, objectif d'atteindre 900 000 €/an d'ici 2028. Entretien à la charge de la maîtrise d'ouvrage

Moyens humains : Animation à renforcer sur cet axe pour impulser une dynamique territoriale et accompagner en ingénierie les EPCI et communes, mobilisation du service routes, de l'ATD11, et de l'aides aux communes.



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Enveloppe annuelle de subventions allouées par le Département / Enveloppe annuelle de subventions demandée par les EPCI et communes	> 75%	> 75%	> 75%
Linéaire d'aménagement subventionné depuis 2024 (environ 7 km/an)	10 km	30 km	70 km



Action 1.2. Accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation du maillage local

Au-delà des aménagements cyclables sous maîtrise d'ouvrage départementale, le Département de l'Aude met en place un cadre d'intervention pour contribuer financièrement à la mise en œuvre d'aménagements sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale, pour l'ensemble des collectivités du Département, AOM ou non.

Critères d'éligibilité :

- Les aménagements en site propre, en voirie partagée, ou les études de planification peuvent également être subventionnées.

Critères de sélection des projets :

Chaque année, des arbitrages seront réalisés pour définir les projets financés. Différents critères permettront de réaliser ces arbitrages, en particulier :

• Conception / utilisation :

- Analyse des besoins et enjeux
- Desserte des collèges, services du Département et services au public
- Intégration des enjeux de sécurité (respect normes et recommandations du CEREMA)
- Qualité esthétique et paysagère
- Préservation des espèces végétales
- Prise en compte des enjeux de biodiversité
- Sobriété foncière

• Construction

- Technique et matériaux : écologique, locaux, recyclés ou issus de réemploi
- Gestion responsable du chantier
- Intégration de clauses sociales et/ou de marchés réservés

• Fonctionnement

- Gestion des eaux pluviales
- Prise en compte des enjeux de sécurité et des risques

Taux d'intervention maximum (dans la limite de l'enveloppe annuelle disponible) :

- Jusqu'à **35% de financement pour les études** (planification, faisabilité), avec un plafond des dépenses de 70 000 € HT par étude.
- Jusqu'à **35% de financement pour la réalisation d'aménagements cyclables**, avec un plafond des dépenses de 500 000€ HT /km.

Notons que le financement du Département est cumulable avec d'autres aides (Région, Etat, etc.), dans la limite de 20% de reste à charge pour le maître d'ouvrage.

Ce règlement d'aide comprend également les aides pour le développement de services vélo (actions 2.3 et 2.4) jusqu'à 35% avec un plafond de dépenses de 80 000€ HT.



Action 1.2. Accompagner les maîtres d'ouvrage dans la réalisation du maillage local

Typologie d'EPCI/communes	EPCI/communes n'ayant pas de planification et peu de projets cyclables	EPCI/communes dotée de planification avec une ambition limitée	EPCI/communes proactive avec une planification cyclable plus ambitieuse
Rôle du CD11	Impulser une dynamique sur le territoire	Encourager la mise en œuvre de projets cyclables, informer sur les financements possibles (chefs de projets territoriaux)	Accompagner les projets, répondre aux besoins, assurer la cohérence entre les projets locaux et le schéma vélo de l'Aude
Exemples d'actions	Planification, sensibilisation, REX de territoires voisins, porter des projets en maîtrise d'ouvrage directe sur le territoire	Aides financières incitatives, campagne d'informations, ingénierie pour la mise en œuvre des projets (études, suivi)	Soutien financier, complémentarité avec le schéma vélo local, gouvernance



Critères de priorisation des liaisons

Les liaisons à aménager seront priorisées selon leur potentiel de report modal. Les principaux flux de déplacements pour lesquels le vélo semble être une alternative réaliste ont été identifiées dans le diagnostic. Les flux intra-communaux majeurs (plutôt du ressort de la maîtrise d'ouvrage locale) et les liaisons intercommunales de moins de 7 km ont notamment été identifiées (les liaisons intercommunales sont souvent en partie en maîtrise d'ouvrage départementale).

On peut observer qu'une partie des liaisons qui présentent un potentiel important sont d'ores et déjà identifiées au sein des EPCI ayant une planification cyclable (CA Grand Narbonne et Carcassonne Agglomération). Le Département aura également un rôle spécifique à jouer sur les liaisons entre deux EPCI distincts, bien que ces liaisons ne soient pas celles qui présentent le plus gros potentiel de report modal.

Enfin rappelons qu'une grande partie des enjeux pour les déplacements à vélo se situent au sein des communes (flux intra-communaux), souvent sur des axes hors maîtrise d'ouvrage départementale, d'où l'importance d'être en mesure d'accompagner la réalisation de liaisons en dehors de la maîtrise d'ouvrage départementale (action 1.2).

Liaisons intercommunales non inscrites dans un document de planification
Toutes les autres liaisons sont inscrites dans les planifications locales de Carcassonne Agglo et du Grand Narbonne.

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude pour des distances < 7 km	Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude pour des distances < 7 km
Villemoustaussou	Carcassonne	1686	Saint-Martin-Lalande	Castelnau-d'Oléron	326
Coursan	Narbonne	1171*	Pieusse	Limoux	320
Trèbes	Carcassonne	1160	Carcassonne	Trèbes	292
Palaja	Carcassonne	1026	Labastide-d'Anjou	Castelnau-d'Oléron	274
Cuxac-d'Aude	Narbonne	996	Cournanel	Limoux	258
Vinassan	Narbonne	663	Conilhac-Corbières	Lézignan-Corbières	228
Pennautier	Carcassonne	652	Luc-sur-Orbieu	Lézignan-Corbières	228
Moussan	Narbonne	640	Mas-Saintes-Puelles	Castelnau-d'Oléron	226
Conques-sur-Orbiel	Carcassonne	625	La Digne-d'Aval	Limoux	222
Lavalette	Carcassonne	590	Saint-Papoul	Castelnau-d'Oléron	220
Villegailhenc	Carcassonne	577	Bages	Narbonne	200
Cazilhac	Carcassonne	539	Ferrals-les-Corbières	Lézignan-Corbières	179
Villeneuve-la-Comptal	Castelnau-d'Oléron	520	Magrie	Limoux	178
Pezens	Carcassonne	485	Couffoulens	Carcassonne	166
Montredon-des-Corbières	Narbonne	450	Fendeille	Castelnau-d'Oléron	164
Cavanac	Carcassonne	379	Sallèles-d'Aude	Saint-Nazaire-d'Aude	162
Sigean	Port-la-Nouvelle	363	Canet	Lézignan-Corbières	160
Berriac	Carcassonne	340	Cépie	Limoux	160
Villalier	Carcassonne	340	Narbonne	Cuxac-d'Aude	155
Narbonne	Montredon-des-Corbières	336	Salles-d'Aude	Coursan	150
Source : Insee, RP 2018					

Principaux flux Domicile - Travail et Domicile - Etude inférieurs à 7 km au sein d'un même EPCI

*La distance entre Coursan et Narbonne (de mairie à mairie à vol d'oiseau) est supérieure à 7 km néanmoins les communes sont proches et les flux très importants.



Identification et priorisation des aménagements à réaliser : exemples de critères à prendre en compte

Les flux domicile – travail et domicile – étude : flux intracommunaux et inter-EPCI

Commune origine	Commune destination	Somme Flux Domicile – Travail et Domicile - Etude
Narbonne	Narbonne	23 673
Carcassonne	Carcassonne	21 398
Castelnaudary	Castelnaudary	4 835
Lézignan-Corbières	Lézignan-Corbières	3 813
Limoux	Limoux	3 729
Port-la-Nouvelle	Port-la-Nouvelle	1 593
Sigean	Sigean	1 502
Coursan	Coursan	1 349
Trèbes	Trèbes	1 164
Gruissan	Gruissan	1 066
Leucate	Leucate	1 046
Quillan	Quillan	1 029
Bram	Bram	803
Cuxac-d'Aude	Cuxac-d'Aude	677
Fleury	Fleury	665
Villemoustaussou	Villemoustaussou	641
Sallèles-d'Aude	Sallèles-d'Aude	570

Principaux flux domicile – travail et domicile – étude intra-communaux

Commune origine	Commune destination	Flux Domicile Travail et Domicile Etude < 7 km
Alzonne	Bram	115
Espéraza	Couiza	115
Raissac-sur-Lampy	Bram	70
Val-du-Faby	Couiza	63
Pépieux	Olonzac	50
Molandier	Mazères	49
Montazels	Espéraza	45
La Bastide-sur-l'Hers	Chalabre	43
Saint-Gaudéric	Mirepoix	39
Fitou	Leucate	35
Ouveillan	Capestang	35
Canet	Villedaigne	35
Couiza	Espéraza	35
Castelnau-d'Aude	La Redorte	31
Canet	Raissac-d'Aude	30

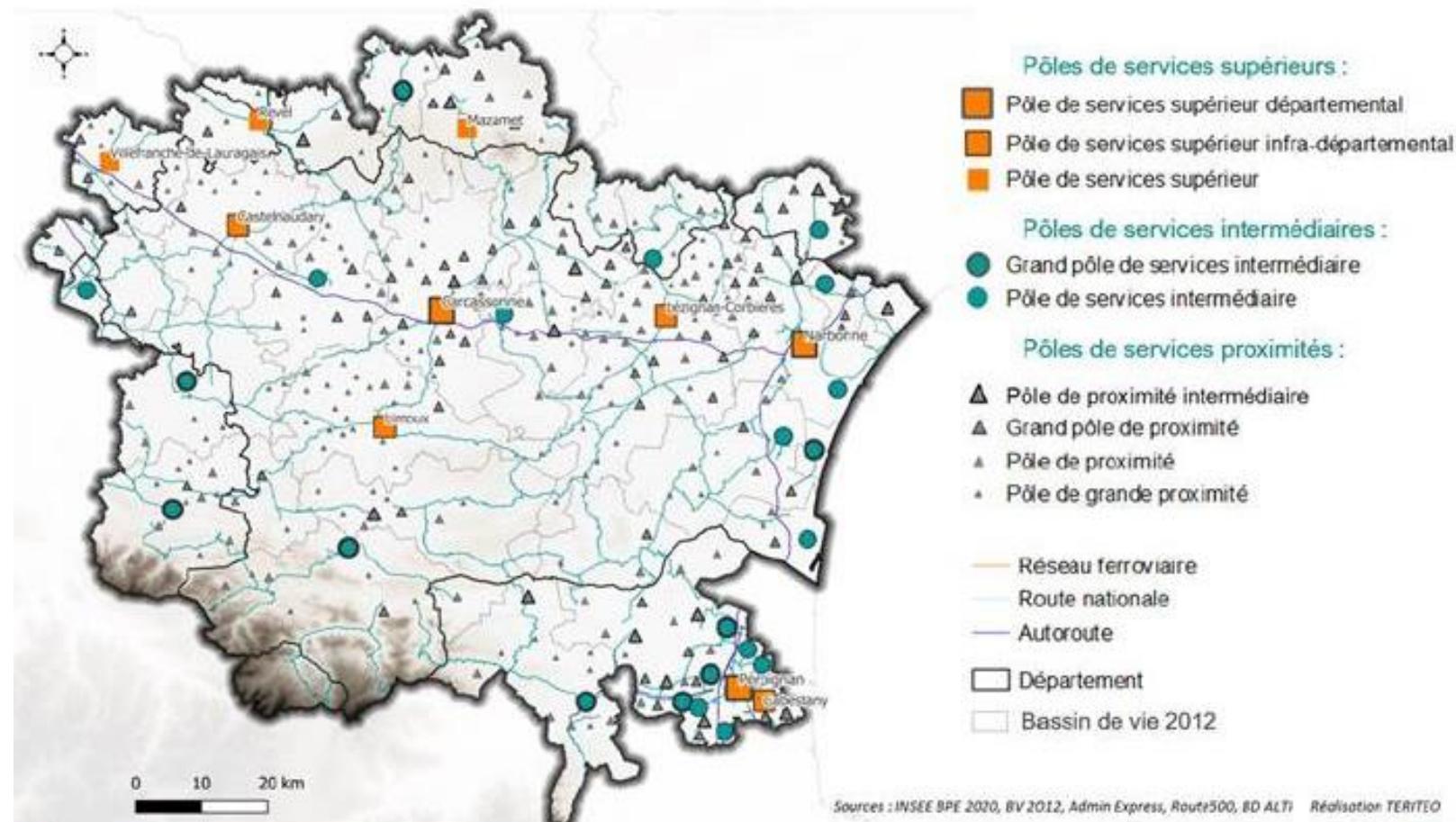
Principaux flux Domicile - Travail et Domicile - Etude inférieurs à 7 km non intra-communaux entre EPCI distincts (à droite)



Identification et priorisation des aménagements à réaliser : exemples de critères à prendre en compte

L'accès aux équipements et pôles de services du Département : utilisation du diagnostic du Schéma Départemental d'Amélioration de l'Accessibilité des Services au Public pour prioriser les interventions du Département

Une structuration des pôles autour des grands axes audois

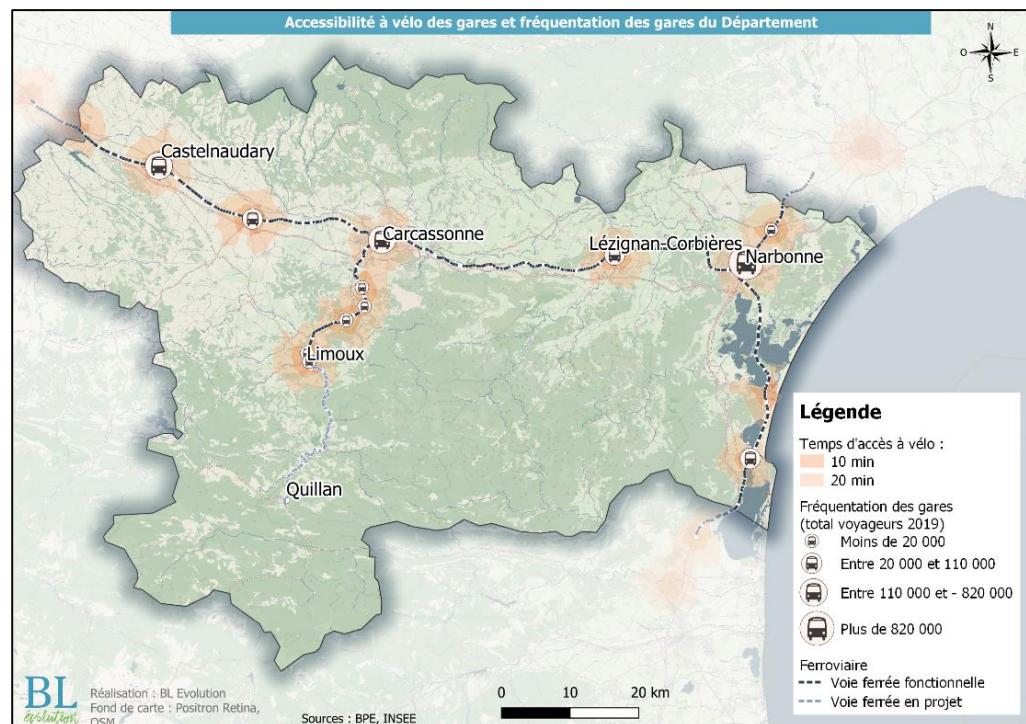
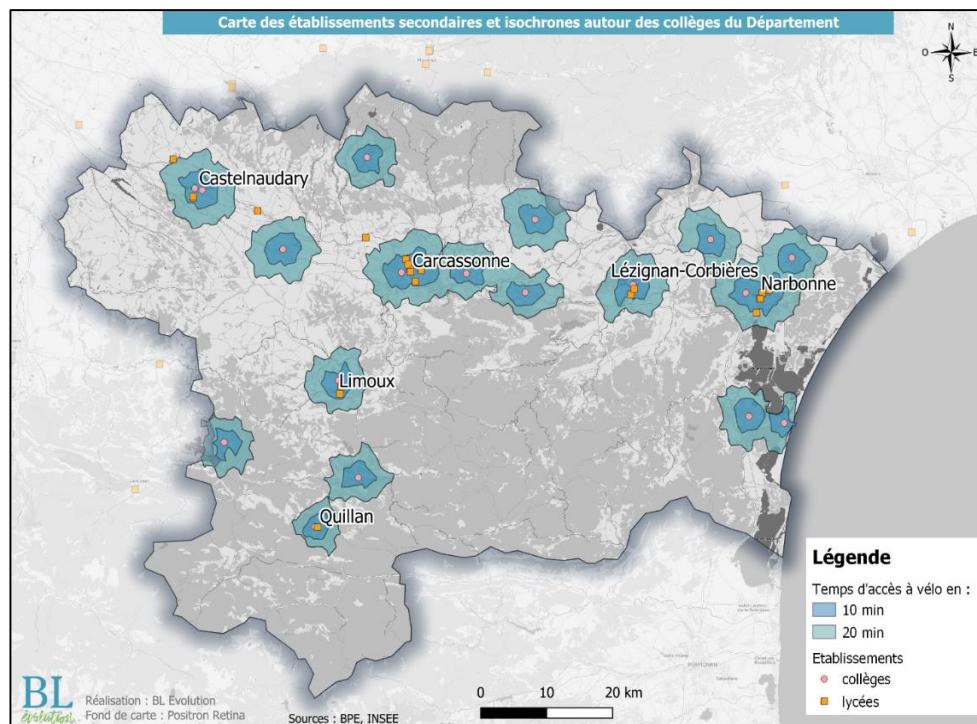




Identification et priorisation des aménagements à réaliser : exemples de critères à prendre en compte

L'accès et le rabattement vers les équipements : exemples des collèges et des gares du territoire

- 42% des collégiens habitent à moins de 10 minutes à vélo de leur collège, soit 7.000 élèves. (58% à moins de 20 min)**
- 33% des Audois sont à moins de 10 minutes à vélo d'une des gares du département, 47% sont à moins de 20 minutes, soit plus de 175.000 habitants.**



Objectifs de l'action et détail des mesures

Bien que ce nouveau schéma vélo mette l'accent sur la pratique du vélo quotidien (peu traité dans le précédent schéma vélo), le développement des pratiques touristiques et de loisir doit également continuer, d'autant plus lorsque l'on sait que les infrastructures touristiques peuvent servir à la pratique quotidienne et que le vélo loisir est un tremplin vers la pratique du quotidien.

Ainsi, il s'agira de continuer à travailler sur la mise en œuvre du réseau défini dans le précédent schéma, en y ajoutant certains itinéraires qui semblent pertinents (voir carte). Ces véloroutes dépassent les frontières des EPCI, parfois les frontières du Département, d'où l'intérêt de piloter le sujet à l'échelle départementale.

De plus, ces liaisons structurantes répondent, pour certaines, à des enjeux de mobilité quotidienne, en reliant différents bourgs sur de courtes distances. Afin de maximiser l'utilisation de ce réseau pour les usages quotidiens, il semble également intéressant d'aménager des itinéraires de rabattement, principalement sous forme de jalonnement sur des routes peu circulées, entre les bourgs et les véloroutes et voies vertes structurantes.

Enfin, au-delà du réseau de véloroutes, des boucles locales pourraient être créées pour proposer une offre touristique et de loisirs complète avec une grande diversité d'usages : escapade à la journée, itinérance, pratiques sportives, etc.



Description des mesures

- ✓ 1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir
- ✓ 1.3.2. Aménager des itinéraires de rabattement vers le réseau de véloroutes et voies vertes pour desservir les communes à proximité
- ✓ 1.3.3. Favoriser l'émergence de boucles touristiques à vélo et d'itinéraires dédiés au vélo loisir et sportif



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : EPCI, communes, agence départementale du tourisme, associations, Région, acteurs touristiques notamment offices du tourisme

Bénéficiaires : Touristes et habitants (pratique loisir et quotidienne selon les tronçons)



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : Inclus dans les actions 1.1 et 1.2, étude de faisabilité à réaliser pour définir le coût de chaque liaison, entretien du réseau inclus dans 1.4

Moyens humains : ETP existants, mobilisation de l'agence départementale du tourisme.

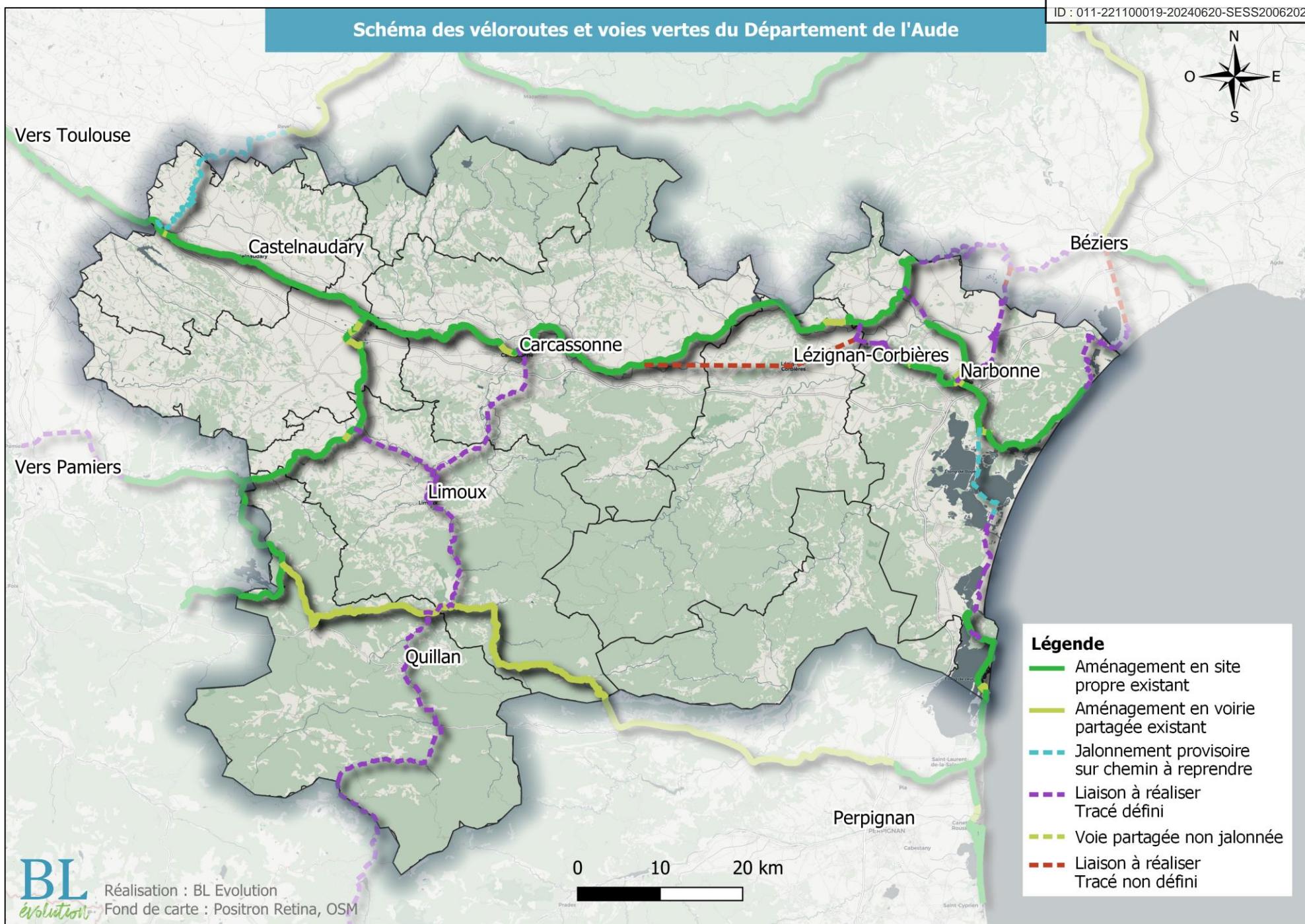


Indicateurs et Objectifs

Etat des lieux 2024 :

- 300 km aménagés sur le réseau de véloroutes et voies vertes
- nombre d'itinéraires hors du réseau structurant à définir

Indicateurs	2025	2028	2034
Linéaire total de véloroutes et voies vertes aménagées sur le réseau départemental	670 km	720 km	800 km
Nombre de nouvelles communes connectés au réseau de véloroutes	5	10	200
Nombre d'itinéraires touristiques et de loisirs jalonnées hors du réseau de véloroutes, toute pratique confondus	Inventaire à réaliser	+ 5	+ 10



1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir

1.3.1.1. Travailler avec le Grand Narbonne et les territoires voisins sur la mise en œuvre des itinéraires supra communautaires identifiés dans le schéma des mobilités actives du Grand Narbonne

Nom liaison	Linéaire concerné	Priorisation	Coût estimatif
L'EUROVELO N°8	32 km à réaliser	Court terme	6,4 M€ (200 €/ml)
LA VIA DOMITIA NARBONNE – BEZIERS	20 km à aménager dont 15 km sur le territoire	Moyen terme	1,5 M€ <i>Narbonne – Coursan : 1,2 M€ (PDMA GN) Route à faible trafic sur le reste du tronçon</i>
L'AXE LITTORAL	26 km à aménager dont 11 km sur le territoire	Moyen terme	1 M€ <i>440 k€ pour sécuriser le point noir à la sortie de Saint-Pierre-la-Mer, puis route partagée sur 11 km (50€/ml)</i>

Etat d'avancement et enjeux de la liaison	Action du Département	Principaux partenaires à impliquer
EV 8 : partiellement réalisée. Les tronçons manquants sont inscrits dans le schéma vélo du Grand Narbonne, des études de faisabilité sont en cours sur certains tronçons.	Travailler avec le Grand Narbonne sur les caractéristiques techniques des aménagements et les modalités de financement.	CA Grand Narbonne
Via Domitia : Non réalisé. Cette liaison permettrait notamment de relier Narbonne à Coursan, liaison qui offre également un potentiel intéressant pour les trajets de quotidien.	Travailler sur la continuité de l'itinéraire au-delà des limites géographiques du Grand Narbonne.	CA Grand Narbonne, Agglomération Béziers Méditerranée, Département de l'Hérault
Axe Littoral : partiellement réalisé. Il s'agira principalement de sécuriser le point noir à la sortie de Saint-Pierre-la-Mer en créant des aménagements séparés de la chaussée. Le reste de la liaison se fera majoritairement en voirie partagée.	Travailler sur la continuité de l'itinéraire au-delà des limites géographiques du Grand Narbonne.	CA Grand Narbonne, Agglomération Béziers Méditerranée, Département de l'Hérault



1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir

1.3.1.2. Travailler avec l'ensemble des acteurs de la vallée de l'Aude sur la création d'un réseau cyclable structurant dans la vallée

Nom liaison	Linéaire concerné	Priorisation	Coût estimatif
LIAISON CARCASSONNE - LIMOUX - QUILLAN - AXAT	73 km à réaliser	Etude court terme Réalisation moyen terme	7-8 M€ <i>Limoux – Axat : 29 km de voie verte (200€/ml), 12 km de voie partagée (50€/ml)</i> <i>Carcassonne Limoux : sur véloroute existante avec sécurisation temporaire</i>
LIAISON LIMOUX - BELVEZE	16,5 km à réaliser	Court terme	3,5 M€ (<i>coût moyen de 200€/ml</i>)

Etat d'avancement et enjeux de la liaison	Action du Département	Principaux partenaires à impliquer
Carcassonne – Limoux – Quillan – Axat : Non réalisé Un tracé détaillé a été travaillé dans la vallée de l'Aude. Cet itinéraire répond à des enjeux de déplacement quotidien en reliant les différents pôles ainsi que les gares de la vallée de l'Aude (pour l'intermodalité). Cette liaison présente également un aspect touristique intéressant puisqu'elle longe la vallée de l'Aude et est connectée aux V80 et V81. A moyen terme, il pourrait être envisagé de prolonger la liaison vers les Pyrénées-Orientales.	A court terme, réfléchir avec les EPCI locales, au co-financement d'une étude de faisabilité de la liaison, pour permettre sa mise en œuvre à moyen terme.	Région, CA Carcassonne Agglo, CC du Limouxin, CC Pyrénées audoises, communes concernées AF3V
Limoux – Belvèze : Non réalisé Cette liaison permettrait de relier la voie verte Canal du Midi – Montségur à l'axe Carcassonne – Quillan, ce qui permettrait de créer une offre touristique et de loisirs intéressante.	Accompagner la CC du Limouxin dans la mise en œuvre de cette liaison, et plus généralement de leur politique cyclable.	CC du Limouxin, communes concernées, AF3V

1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir

1.3.1.3. Enclencher une dynamique sur la CC Région Lézignanaise Corbières Minervois intégrant l'axe Narbonne – Lézignan - Carcassonne

Nom liaison	Linéaire concerné	Priorisation	Coût estimatif
LIAISON CARCASSONNE – LEZIGNAN NARBONNE	<p>5,5 km à réaliser entre Névian et Canet d'Aude</p> <p>~ 10 km entre Canet et Lézignan</p> <p>35-40 km entre Lézignan et Carcassonne</p>	<p>Etude court terme</p> <p>Réalisation moyen terme</p>	<p>6 – 7 M€</p> <p><i>Névian – Canet : 460 k€ hors ouvrage sur l'Orbieu (étude Grand Narbonne)</i></p> <p><i>Canet Lézignan – Carcassonne : 5 M€ (coût moyen de 100 €/ml)</i></p>

Etat d'avancement et enjeux de la liaison	Action du Département	Principaux partenaires à impliquer
<p>Partiellement réalisé</p> <p>L'itinéraire est en grande partie réalisé sur le périmètre du Grand Narbonne : liaison réalisée entre Narbonne et Névian, étude réalisée entre Névian et Canet. Cet itinéraire pourrait également emprunter la V80 sur une partie de son tracé, notamment sur le périmètre de Carcassonne Agglomération. Le principal enjeu de cette liaison est de travailler avec la CC Région Lézignanaise Corbières Minervois sur un tracé qui puisse répondre aux principaux enjeux de déplacements quotidiens sur son territoire. L'étude de ce tracé sera aussi l'occasion d'enclencher une dynamique autour du vélo avec le territoire.</p>	<p>Inciter la CC Région Lézignanaise Corbières Minervois à se doter d'une planification cyclable, dans laquelle s'inscrirait cette liaison qui répond principalement à des enjeux du quotidien.</p>	<p>CC Région Lézignanaise Corbières Minervois, CA Carcassonne Agglo, CA Grand Narbonne, communes concernées</p>

1.3.1. Travailler, avec les partenaires du territoire, sur la mise en œuvre du réseau départemental de véloroutes, au service des déplacements quotidien et de loisir

1.3.1.4. Réfléchir, avec les acteurs locaux et touristique, à la pertinence d'une liaison entre le Canal du Midi et la V84

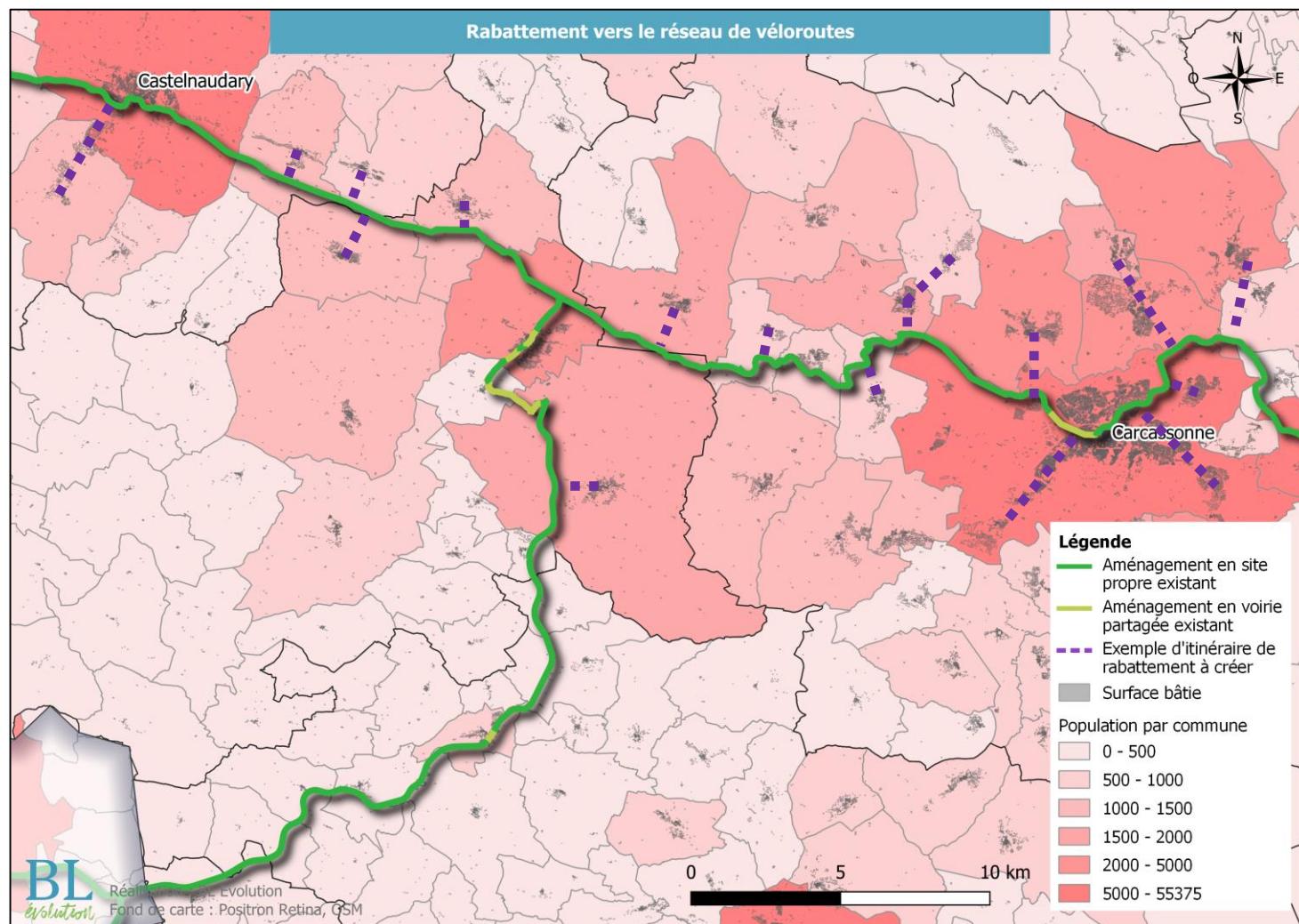
Nom liaison	Linéaire concerné	Priorisation	Coût estimatif
LA VELOROUTE N°84 : RIGOLE DE LA PLAINE	36 km dont 20 km sur le territoire	Long terme	3 M€ <i>(coût moyen de 150 €/ml)</i>

Etat d'avancement et enjeux de la liaison	Action du Département	Principaux partenaires à impliquer
<p>Non réalisé, jalonnement provisoire mis en place</p> <p>Le cheminement existant est peu praticable à vélo. Le principal enjeu de cette liaison est touristique, car elle permet de relier la V80 et la V81 en longeant la Rigole. Un itinéraire alternatif par des routes peu circulées est également envisageable.</p>	<p>Suivre l'avancement de la réflexion en participant aux différents comités d'itinéraires. Inciter la CC Castelnau-dary Lauragais Audois à s'engager dans une démarche de planification.</p>	<p>CC Castelnau-dary Lauragais Audois, CC Lauragais Revel Sorezais</p>



1.3.2. Aménager des itinéraires de rabattement vers le réseau de véloroutes et voies vertes pour desservir les principales communes à proximité

L'objectif de cette mesure est de valoriser le réseau de véloroutes existant, aussi bien pour des déplacements de loisirs que pour des déplacements quotidiens. De nombreux bourgs se situent à proximité des axes cyclables structurants, mais la connexion entre la voie cyclable et le bourg n'est pas toujours assurée, ce qui porte préjudice aux habitants des bourgs mais également aux cyclotouristes en quête de services (hébergement, restaurant, commerces, etc). La mise en place de jalonnement sur des routes peu circulées peu souvent être suffisante pour faciliter l'accès au réseau de véloroutes et voies vertes, et le valoriser. Le Département pourra ainsi intervenir sur ces itinéraires de rabattement via la mise en place de signalisation de rabattement.



Exemple d'itinéraires de rabattement entre le réseau de voies vertes et les villes/villages de plus de 500 habitants sur la partie ouest du territoire. Ces tracés devront être définis avec les partenaires locaux (communes, EPCI, associations) pour s'assurer de la pertinence de l'itinéraire.



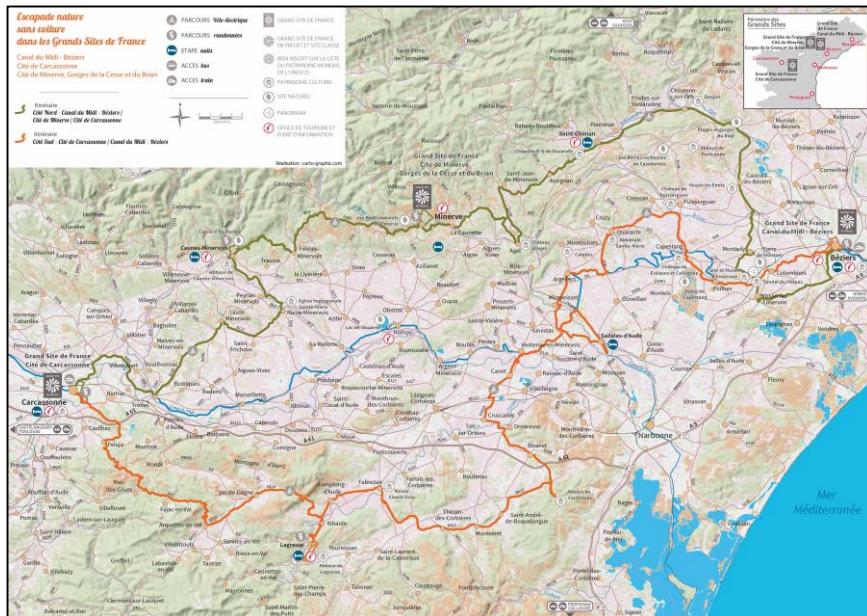
1.3.3. Favoriser l'émergence de boucles touristiques à vélo et d'itinéraires dédiés au vélo loisir et sportif

Sur le territoire de l'Aude, il existe une offre conséquente et qualitative d'itinéraires touristiques structurants : Canal du Midi, EV8, V81, etc. Cependant, il n'existe que peu de boucles touristiques locales, pourtant complémentaires des axes structurants et permettant de mailler finement les pôles touristiques du territoire.

L'objectif de cette mesure est donc de densifier le réseau de boucles vélo touristiques depuis les itinéraires structurants existants, en s'appuyant sur le réseau existant et sur l'utilisation de routes à faible trafic. Un travail pourrait être réalisé avec les offices du tourisme du territoire pour définir cette offre touristique complémentaire.

Au-delà du jalonnement de ces boucles touristiques, il s'agira de mettre en tourisme ces itinéraires (itinéraires thématiques, communication...) pour proposer une offre cyclotouristique diversifiée de 1 à plusieurs jours. Il semblerait également pertinent de coordonner les projets des différents EPCI pour aboutir à une offre la plus visible et complète possible sur le territoire.

Il semble intéressant de s'appuyer sur l'offre « Escapades nature sans voiture » pour créer et formaliser ces boucles locales. (lien avec le volet tourisme de l'axe 2)



SOMMAIRE		facile	moyen	difficile	très difficile	KM	↗	⌚	
PILAT RHODANIEN									
1.2	Autour du Mont Monnet	18	330	1h30	p. 17				
1.3	La route de la Rigotte	23	400	1h45	p. 19				
1.4	Les balcons du Pilat rhodanien	62	1 100	4h30	p. 21				
2.1	Entre granit et pierres dorées	64	1 100	4h30	p. 25				
2.2	Autour du Mont Arjoux	53	1 040	4h	p. 27				
2.3	La boucle du Pays de Chamouset	35	520	2h30	p. 29				
2.4	Le circuit de l'Argentière	36	560	2h30	p. 31				
2.5	Le tour des Hauts du Lyonnais	47	660	3h15	p. 33				
2.6	Le circuit du Mont Signal	47	840	3h30	p. 35				
2.7	Le circuit des Crêts	55	1 020	4h15	p. 37				
3.1	Autour des sommets du Beaujolais	38	880	3h	p. 41				
3.2	La forêt de la Pyramide	29	620	2h15	p. 43				
3.3	Du Val de Reins à la vallée d'Azergues	68	1 210	4h45	p. 45				
3.4	La boucle des Sapins	58	1 110	4h15	p. 47				
3.5	Le Soanan, entre vignes et forêts	53	1 100	4h	p. 49				
3.6	La vallée de la Trambouze	65	900	4h30	p. 51				
4.1	La ronde des 4 cols	47	940	3h30	p. 55				
4.2	Le Mont St-Rigaud	50	880	3h45	p. 57				
5.1	Les crus du Beaujolais	41	570	2h45	p. 61				
5.2	Les coteaux du Beaujolais	59	1 010	4h15	p. 63				
5.3	Entre vignes et forêts	36	640	2h30	p. 65				
5.4	La Casse Froidé	30	620	2h15	p. 67				
5.5	Le Mont Brouilly	34	640	2h30	p. 69				
5.6	Clochemerle	30	380	2h	p. 71				
5.7	Le Pays d'art et d'histoire du Beaujolais	45	840	3h30	p. 73				
6.1	Le chemin des muriers	15	120	1h15	p. 77				
6.2	Au cœur du Geopark, le Mont Brouilly	15	220	1h15	p. 79				
6.3	La prairie du Val de Saône	22	70	2h	p. 81				



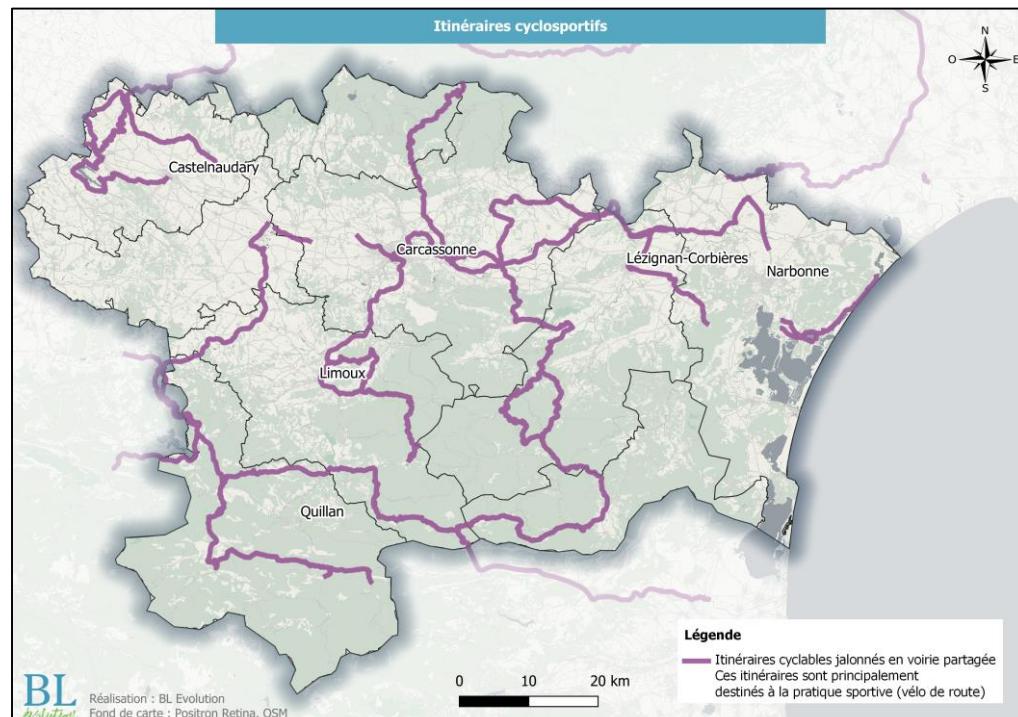
1.3.3. Favoriser l'émergence de boucles touristiques à vélo et d'itinéraires dédiés au vélo loisir et sportif

Enfin, il serait intéressant de développer une offre diversifiée et adaptée à toutes les pratiques cyclables : vélo de route, VTT, gravel, etc.

Bien que les itinéraires dédiés à ces différentes pratiques soient peu compatibles avec des déplacements quotidiens, cela permettra de développer une culture vélo globale sur le territoire, et de répondre aux attentes de différents usagers.

Aujourd'hui, une offre existe pour ces pratiques sportives mais elle reste limitée et peu mise en valeur. En particulier, plusieurs itinéraires, principalement adaptés à la pratique du « cyclisme sur route », ont été jalonnés par le Département, ce qui pourrait servir de base pour construire une offre plus attractive.

Le Département intervient également sur la route des cols des Pyrénées qui traverse le territoire, cet itinéraire, dédié au cyclisme sur route, pourrait être davantage valorisé, au même titre que la route des Grandes Alpes et les P'tites Routes du Soleil par exemple.



ROUTE DES GRANDES ALPES

ITINÉRAIRES PRATIQUE GRANDS COLS DÉCOUVRIR ELLES-ILS L'ONT FAIT

LES ITINÉRAIRES MON GPS

Toutes les difficultés

720 Km ↪

Route des Grandes Alpes à Vélo

Thonon-les-Bains Nice

915 Km ↪

P'tites Routes du Soleil

Thonon-les-Bains Nice

857 Km ↪

Route des Grandes Alpes Gravel

Thonon-les-Bains Nice

Agrandir la carte

Lausanne Genève Annecy Chambéry Gap Digne-Bains Briançon Cuneo Monaco

Exemple d'offre de loisirs plutôt adaptée au cyclisme sur route :
la route des Grandes Alpes et les P'tites Routes du Soleil
<https://www.routedesgrandesalpes.com/itineraire>

Contexte et objectifs de l'action

Si les coûts d'investissement liés aux aménagements pour les modes actifs sont le plus souvent bien pris en compte et intégrés aux budgets des collectivités, les coûts d'entretiens de ces aménagements sont plus difficilement anticipés.

Ces coûts peuvent se diluer dans des prestations plus globales, ou être intégrés dans des actions gérées en régie.

Connaître et anticiper ces coûts est particulièrement important : l'entretien régulier des infrastructures cyclables garantit leur qualité, leur attractivité, et donc leur utilisation. Le Département entretient déjà de manière régulière une partie du réseau cyclable existant sur le territoire, notamment le Canal du Midi et le Canal du Midi – Montéségur.

Description des mesures

- ✓ Entretenir régulièrement le réseau cyclable
 - Estimation du coût d'entretien au km pour les aménagements importants, en particulier les sites propres : 5 000 €/an/km répartis comme suit :
 - environ 2 500 €/an/km linéaire pour l'entretien quotidien
 - environ 2 500 €/an/km pour la reprise de l'aménagement, tous les 10-15 ans (soit 25 000 – 35 000 €/km lors de la reprise de l'aménagement)
 - Inclus dans les budgets voiries pour les sites partagés
 - Faible pour le jalonnement (doit tout de même être réalisé)

Le Département pourra s'appuyer sur ses agents techniques pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien débroussailleuse, tracteur, entre les EPCI et les communes) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements, etc.

Pour les nouvelles liaisons, il conviendra également d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage (communes) les modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable. Il est préconisé de rédiger une convention de gestion entre maîtres d'ouvrage pour formaliser ses modalités.



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : EPCI, communes, associations pour les signalements

Bénéficiaires : Habitants et visiteurs



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : environ 250 000 € / an actuellement

Moyens humains : ETP existants, mobilisation du service routes



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Entretien régulier sur l'ensemble du réseau d'aménagements cyclables départementaux (nbre passage / an)	3	4	6
Fréquence de réfection des pistes cyclables endommagées (nids de poule, racines...)	1	1	2



Détails de la mesure

Les aménagements cyclables nécessitent d'être entretenus compte-tenu de la **vulnérabilité de leurs usagers**.

Eviter l'accident

Des dégâts mineurs :

Feuilles, papiers, gravillons doivent être enlevés régulièrement.

Des dégâts majeurs :

Nids de poules, branches d'arbres, obstacles peuvent s'avérer très dangereux et causer de graves blessures.

Entretenir les aménagements cyclables

Libérer l'espace :

Les haies aux abords de la piste devront être taillées ainsi que les branches d'arbres que les usagers pourraient se prendre dans le visage.

Sécuriser la voie :

Refaire la peinture de guidage lorsqu'elle s'efface, nettoyer les panneaux de jalonnement, modifier l'aménagement s'il est dangereux.

TABLEAU RÉCAPITULATIF et indications DE COÛTS

Poste de dépense	Coût au kilomètre	Commentaires
Marché	Balayage	20€/km par passage pour une chaussée de 3m
	Balayage avec aspiration	120€/km par passage pour une chaussée de 3m
	Fauchage ou tonte	De 40 à 70€/km par passage
	Signalisation et propreté <i>(Patrouillage + matériel (panneaux...))</i>	De 55€ à 170/km/an
	Curage des fossés	Environ 1000€/km
Régie	Budget temps	Pour l'ensemble des travaux, entre 7 et 10h par km/an
		Coût de l'heure très variable selon les sources (50€, 31€, 20€...). A rajouter à l'amortissement matériel.

Des aménagements cyclables bien entretenus sont durables et ne nécessitent pas de gros travaux.



Feuilles sur aménagement – risque de chute

Crédits photo : Bruno Monginoux

Peinture effacée – l'aménagement disparait

Crédits photo : BL évolution



Racines d'arbres – inconfort voire chute.

Crédits photo : BL évolution

Débris végétaux – largeur réduite

Crédits photo : BL évolution

Actions et mesures

Moyens financiers

Action 2.1 Développer la pratique du vélo chez les collégiens

- 2.1.1. Réaliser un plan de déplacements des collèges Audois
- 2.1.2. Equiper les collèges de stationnement sécurisé et d'équipements pour les modes actifs
- 2.1.3. Accompagner les collégiens vers l'autonomie à vélo

100 000€ pour une étude sur les collèges (50 000€ d'aides)

5 000€ de communication (2 500€ d'aides)

90 000 €/an pour le stationnement vélo dans les collèges

Action 2.2. Encourager les agents du Département à la pratique du vélo

Inclus dans le plan de mobilité des agents

Action 2.3. Déployer des services vélos favorisant le report modal pour les déplacements du quotidien

- 2.3.1. Développer l'intermodalité avec la Région et les AOM locales
- 2.3.2. Réfléchir à la mise en œuvre de services vélos complémentaires

Action 2.4. Collaborer avec les acteurs du territoire pour développer le tourisme et les loisirs à vélo

250 000 €/an pour les actions 2.3 et 2.4

- 2.4.1. Equiper les sites touristiques et de loisirs de services vélos adaptés
- 2.4.2. Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...)
- 2.4.3. Promouvoir le label « Accueil Vélo » auprès des établissements touristiques sur l'ensemble du territoire

Action 2.5. Communiquer et sensibiliser à la pratique du vélo

- 2.5.1. Promouvoir le vélo du quotidien auprès du grand public
- 2.5.2. Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo
- 2.5.3. Communiquer sur le vélo tourisme dans l'Aude

25 000 €/an

Inclus dans le budget communication



Contexte et objectifs de l'action

Dans l'Aude, 42% des collégiens, soit environ 7 000 élèves (sur presque 17 000 collégiens), habitent à moins de 10 min à vélo de leur collège, 58% habitent à moins de 20 min. Le potentiel de déplacement à vélo pour les collégiens est donc particulièrement important, soit pour se rendre directement au sein de l'établissement, soit pour accéder à un arrêt de bus scolaire.

Pour encourager les collégiens à se rendre à vélo au collège, plusieurs actions peuvent être mise en place par le Département, notamment :

- Réaliser une étude pour estimer le potentiel de développement du vélo (et plus généralement des modes actifs) dans les collèges, identifier les liaisons prioritaires à mettre en œuvre et les actions pertinentes à mener au sein des établissements (28 collèges publics dans l'Aude + 10 collèges privés)
- Déployer du stationnement vélo dans les collèges (subventionné par le programme Alvéole Plus)
- Inciter à la pratique cyclable en mettant en place différentes actions dans les collèges : sensibilisation, communication, atelier de réparation et événements vélos, etc.

Une étude spécifique sur les collèges audiois permettrait d'affiner cette action, en lien avec les établissements scolaires, pour coordonner une réelle politique en faveur de la mobilité douce chez les collégiens, à un âge où le vélo favorise la pratique sportive (et la santé) et l'autonomie, en plus d'être bénéfique pour l'environnement.

Un lien doit être fait entre les actions proposées au sein des collèges et les actions menées dans les écoles et lycées, en partenariat avec la Région et les communes du territoire.



Description des mesures

- ✓ 2.1.1. Réaliser un plan de déplacements des collèges Audiois
- ✓ 2.1.2. Equiper les collèges de stationnement sécurisé et d'équipements pour les modes actifs
- ✓ 2.1.3. Accompagner les collégiens vers l'autonomie à vélo



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : Collèges, EPCI, communes, Région

Bénéficiaires : Collégiens



Moyens financiers et humains

Moyens financiers :

- 100 000 € pour l'étude (2.1.1.)
- 90 000 €/an sur l'équipement des collèges (2.1.2.)
- enveloppe à définir pour l'animation (2.1.3.), en lien avec l'enveloppe dédiée aux services (actions suivantes)

Moyens humains : Pilotage de l'étude et mise en œuvre des actions à piloter avec la direction de l'éducation.



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre de collèges ayant fait l'objet d'une étude d'accèsibilité	7	14	28
Nombre de places de stationnement pour vélos et trottinettes sous abris installées	450	800	1500
Part des collégiens se rendant au collège à vélo	3%	8%	15%



Pourquoi développer la pratique chez les collégiens

Un enjeu d'autonomie et de sécurité

29 % des enfants au collège et 19 % au lycée sont accompagnés par un adulte

Des infrastructures cyclables sécurisées pour des déplacements autonomes



*étude IFOP de 2020

Des adolescents influençables

L'effet de groupe et la sphère familiale qui agissent sur la mobilité des adolescents

faire du vélo avec ses amis c'est plus sympa que la voiture avec ses parents !

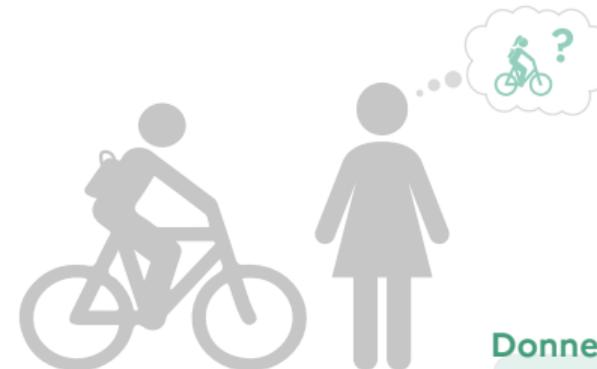


Un enjeu de santé

Le vélo comme levier pour pratiquer une activité physique. 73 %* des jeunes de 11 à 17 ans n'atteignent pas les recommandations de 60 minutes d'activité physique par jour



*étude Esteban de 2014-2016



Comprendre pourquoi c'est une pratique genrée

Une image du vélo encore trop sportive

Des filles qui considèrent avoir des aptitudes physiques moindres

Des modèles de vélo non adaptés aux filles (exclusivement des VTT)



Donner accès au vélo pour tous

La part modale est de seulement 1,9% dans les QPV, contre 2,8% dans la France entière en 2018 (quartier prioritaire de la ville)



Figure 5 : Les enjeux liés aux représentations et à l'appropriation du vélo chez les adolescent(e)s



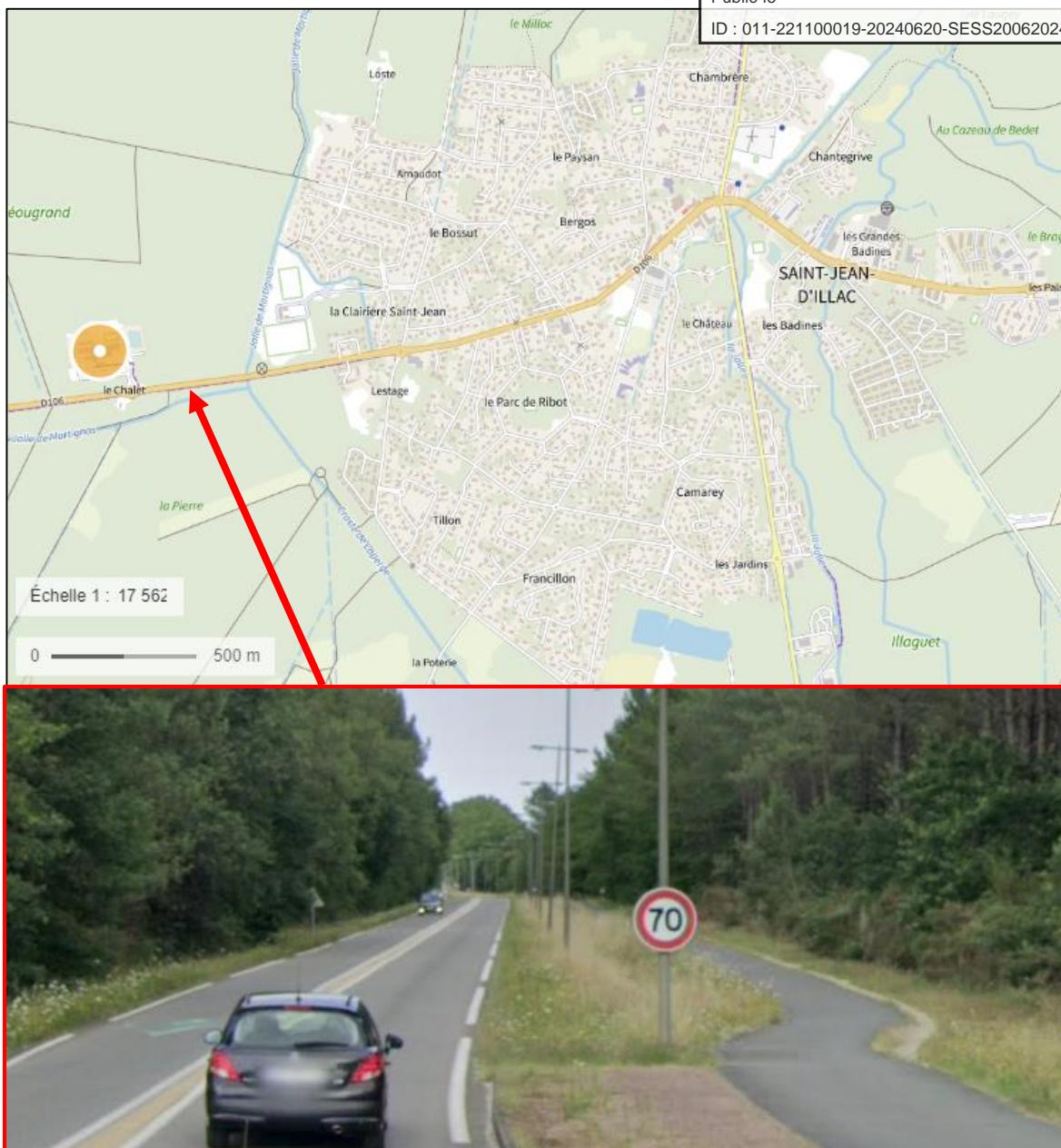
Exemples inspirants

Extrait de l'article « Mobilité à vélo des collégiens et lycéens : quelles pratiques ? », basé sur l'étude de l'ADEME de 2022 « Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et des lycéens »

Lien vers l'article : <https://generationvelo.fr/actualites/17-mobilite-a-velo-des-collegiens-et-lyceens-quelles-pratiques>

« Aux Pays-Bas, 76 % des élèves du secondaire utilisent le vélo pour se rendre à leur établissement scolaire. »

- « Dans l'Hérault, la part modale du vélo s'élève à 50 % dans le collège de Jacou (850 élèves). L'établissement dispose d'un réseau de 8 km de pistes cyclables, 125 places de stationnement vélo et une station de gonflage. Le marquage et l'entretien des vélos est également proposé aux collégiens. »
- En Gironde, la ville de Saint-Aubin-de-Médoc a fait le pari de l'apprentissage précoce du vélo, par l'encadrement de Vélobus dès l'école primaire. Le collège Léonard de Vinci (721 élèves) bénéficie des retombées positives de cette sensibilisation dès le plus jeune âge et enregistre une part modale vélo de 40 %.
- En dépit de son isolement par rapport à la commune de Saint-Jean-d'Illac (33), le collège de l'Estey (516 élèves) comptabilise 500 places de stationnement vélo à l'intérieur de l'établissement et dispose d'une infrastructure cyclable sécurisée et éclairée, aménagée le long de la route départementale. Encouragée par l'équipe pédagogique et plébiscitée par les collégiens, la pratique du vélo s'élève à 76 %. »

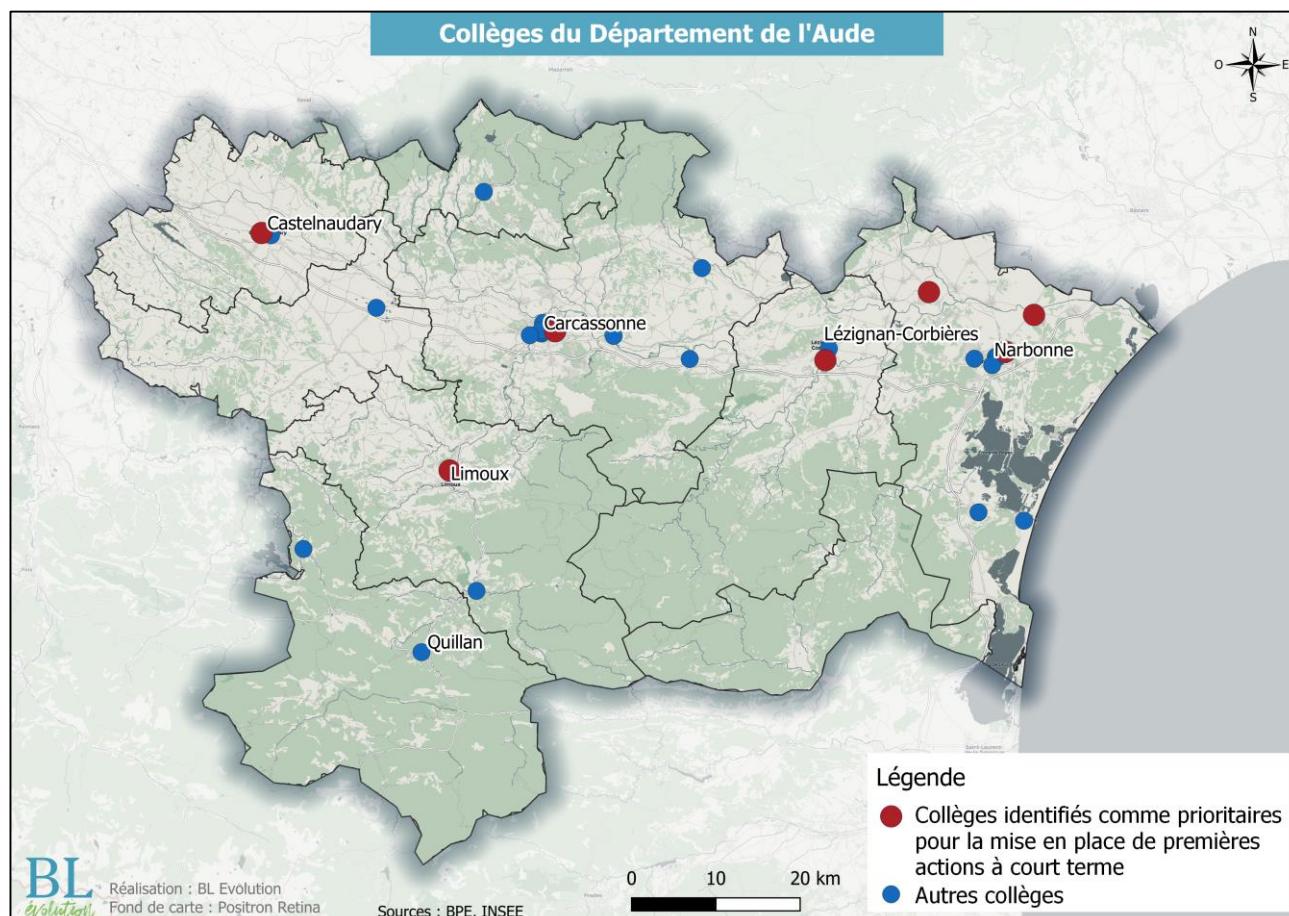


Le collège de l'Estey à Saint-Jean-d'Illac (en Gironde, 7600 habitants) est légèrement excentré des zones d'habitation. Pourtant la part modale vélo est très importante grâce à une animation forte et l'aménagement d'un axe cyclable sécurisé entre le collège et la ville.



2.1.1. Réaliser un plan de déplacements des collèges Audiois

L'étude pourrait être lancée d'ici 2025, il serait particulièrement intéressant de lancer une expérimentation rapidement sur certains collèges. Une liste de collège, répartis sur le territoire et présentant des caractéristiques différentes (milieu urbain et rural notamment) est proposée pour expérimenter de premières actions en faveur des collégiens.



J VERNE	Carcassonne - boulevard Irène
LES FONTANILLES	Castelnaudary
LES MAILHEULS	Coursan
ROSA PARKS	Lézignan Corbières
J DELTEIL	Limoux
MONTESQUIEU	Narbonne (av Montesquieu)
MARCELIN ALBERT	Saint-Nazaire-d'Aude

Liste de collèges proposée pour la mise en place de premières actions à court terme (liste pouvant évoluer) :

- liaisons vers les collèges
- équipement des collèges en stationnement et équipements complémentaires
- animation au sein des collèges, sensibilisation, communication, atelier de réparation et événements vélos, etc.



2.1.2. Equiper les collèges de stationnement sécurisé et d'équipements pour les modes actifs

Arceaux non couverts à éviter, notamment pour éviter l'usure rapide des vélos

Type de stationnement adapté pour les collèges

Type de stationnement envisageable principalement en milieu urbain, lorsque le stationnement se situe en dehors de l'enceinte du collège (accessible à tous)

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus

Arceaux
(3 points d'attache)

60 €/emplacement



120 €/arceau (2 places)

Abri + Arceaux
(protégé des intempéries)

600 – 1 000 €/emplacement



6 000 – 10 000 €/abri
(10 places)

Abri Sécurisé
(espace sécurisé du vol et protégé des intempéries)

1 500 – 2 000 €/emplacement



30 000 – 40 000 €/consigne (20 places)



2.1.2. Equiper les collèges de stationnement sécurisé et d'équipements pour les modes actifs

Différents équipements complémentaires au stationnement vélo peuvent être installés dans les collèges :

- Des bornes de réparation et de gonflage pour permettre aux collégiens de réparer et entretenir leur vélo, d'autant plus que les collégiens n'ont pas forcément le matériel adapté à leur domicile.
- Du stationnement pour les trottinettes, selon les usages dans l'établissement.
- Des casiers, pour permettre aux collégiens de stocker leurs équipements de vélo (casque, pantalon de pluie, lumières, etc.).
- Eventuellement des bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique (VAE), notamment pour les enseignants qui sont plus à même d'être équipés de VAE.



Station de réparation et station de gonflage avec compresseur

Credits photo : catalogue Altinnova

- Borne de réparation : 1000-1500 €
- Station gonflage à main : 1000 – 1500 €
- Station gonflage avec compresseur : 2500 €



Station de réparation et de gonflage manuel

Credits photo : catalogue Abriplus

37



Exemple de modèles de stationnement pour les trottinettes

Credits photo : <https://www.seton.fr/>

- 40 - 50 € par emplacement trottinette



Casiers (avec ou sans prise électrique) et arceaux pour VAE

Credits photo : Altinnova, Abriplus, SIEML, Hakken Mobility



- 100 – 200 € par casier classique
- 600 – 800 € pour un arceau équipé d'une recharge électrique



2.1.3. Accompagner les collégiens vers l'autonomie à vélo

Au-delà de l'équipement des collèges et de l'aménagement des abords des établissements, il s'agira d'animer la démarche au sein des établissements scolaires. De multiples actions pourront être envisagées, leur faisabilité et leur pertinence devront être approfondies.

Exemples d'actions :

- Accompagnement des collèges sur la sensibilisation au vélo dans les établissements : kits vélo, apprentissage à la mobilité (fonctionnement vélo, règles de circulation, lecture de carte...), sortie-vélo pédagogique, vélobus, etc.
- Animation du « Savoir rouler à vélo », programme qui consiste à favoriser l'apprentissage du vélo, chez les enfants âgés de 6 à 11 ans (6^{ème}).
- Animation d'ateliers de réparation dans les collèges.
- Lancement d'un challenge écomobilité inter-écoles, par exemple à l'occasion de Mai à Vélo.
- Prêt ou location de vélo pour les collégiens. La Région expérimente un dispositif similaire pour les lycéens.
- Aide à l'achat de vélo pour les collégiens.
- Don de vélo à certains collégiens pour communiquer sur la pratique. Dans le Département des Alpes-Maritimes, 30 collégiens méritants, choisis par leurs principaux pour leur engagement et leur exemplarité, ont reçu un vélo, faisant d'eux de futurs ambassadeurs d'une mobilité douce.
- Intégration de modules sur le vélo dans les enseignements pédagogiques.

Notons que des animations sont déjà réalisées sur certains aspects du Savoir Rouler à Vélo avec le service des sports au sein du Département.

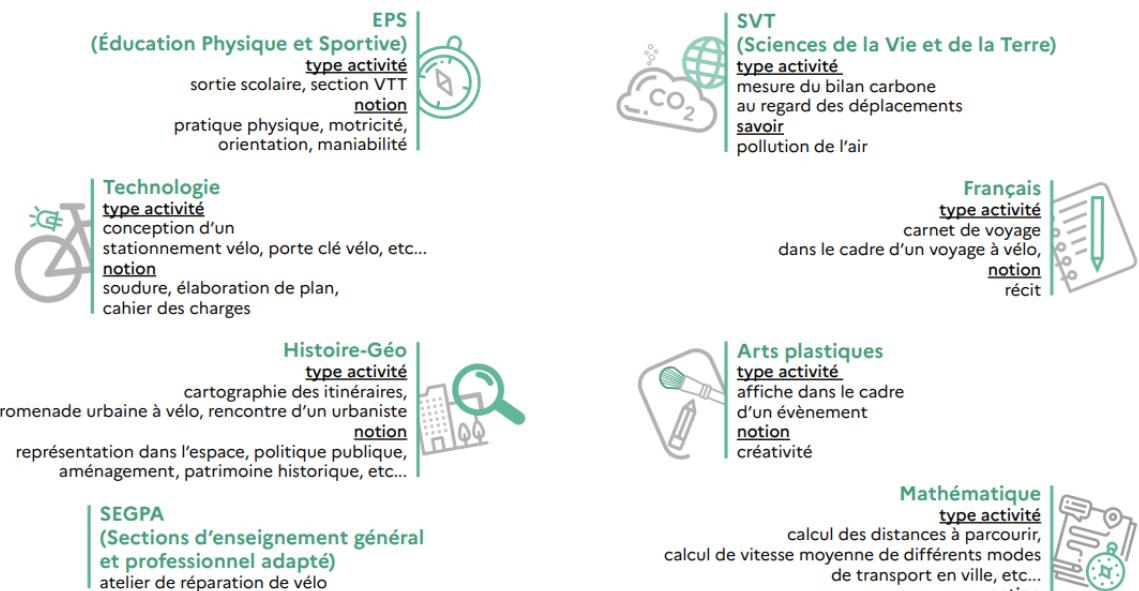


Figure 4 : Comment le vélo peut s'insérer dans le programme scolaire au collège ?



Equipement dédié à l'apprentissage du vélo et à l'éducation routière, commune de Bram



Opération « 1 vélo 1 collégien », Département des Alpes-Maritimes



Contexte et objectifs de l'action

Le Département est un employeur public de premier plan avec environ 2 500 agents, répartis sur différents sites au sein du Département. Le Département, comme d'autres grands employeurs, a donc les moyens de peser à lui seul sur la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien en incitant ces agents à utiliser davantage le vélo.

Des actions en faveur des mobilités actives sont d'ores et déjà menées mais ne sont pas suffisantes pour impulser une dynamique parmi les agents : mise à disposition d'une flotte de VAE sur certains sites, stationnement cyclable qualitatif, forfait mobilités durables (plafonné à 200 €/agent).

L'objectif de cette action est donc d'améliorer la politique interne en faveur des mobilités actives, en s'appuyant notamment sur le programme Objectif Employeur Pro Vélo (OEPV). Différentes actions peuvent être menées pour inciter les agents à se déplacer à vélo : sensibilisation, atelier d'autoréparation, aménagements de stationnement vélos, aides à l'achat, etc.



Description des mesures

Les actions et mesures sont détaillées dans le plan de mobilité des agents de l'Aude.



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : FUB (programme OEPV)

Bénéficiaires : agents du Département



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : Inclus dans le plan de mobilité des agents

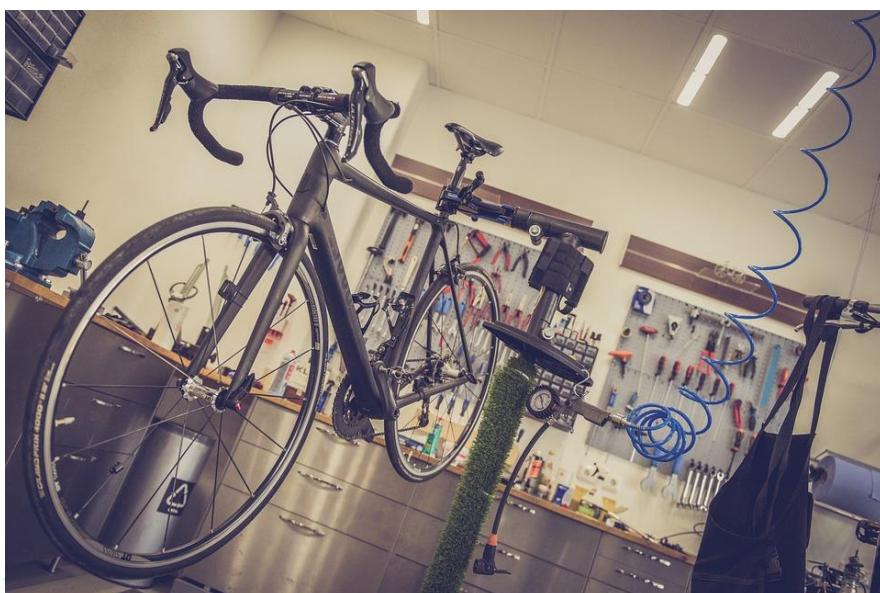
Moyens humains : ETP existants, mobilisation de la DGA
Ressources en charge de la politique interne (RSE, RH)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Détaillés dans le plan de mobilité des agents de l'Aude			

Détails de l'action



Sources : Pixabay (@Pexels / @stux)



Contexte et objectifs de l'action

Promouvoir le vélo pour embarquer un maximum de personnes sur le chemin de la mobilité active, proposer un service de location pour permettre aux personnes intéressées d'essayer ou de redécouvrir ce mode de déplacement, mettre en place des aides à l'achat pour que les usagers passent le cap du vélo au quotidien, offrir des solutions de réparation et de stationnement sécurisé pour faire perdurer la pratique du vélo dans le temps... Autant de services essentiels qui doivent répondre aux besoins des usagers pour les accompagner dans leurs changements de mode de déplacement.

Le Département de l'Aude pourrait contribuer à la mise en place de services vélos, par exemple avec un volet solidaire, en complément des dispositifs mis en place par la Région. Certains publics cibles pourraient ainsi bénéficier de différentes actions qui restent à définir.

Aussi, le Département pourrait venir en renfort de la Région et des AOM locales sur le volet intermodalité, sur lequel la Région intervient. En particulier, des boxes vélos pourraient être aménagés au niveau des aires de covoiturage et autres aires multimodales, pour faciliter l'intermodalité.



Description des mesures

- ✓ 2.3.1. Développer l'intermodalité avec la Région et les AOM locales
- ✓ 2.3.2. Réfléchir à la mise en œuvre de services vélos complémentaires



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : Région, EPCI, communes

Bénéficiaires : Habitants, publics précaires



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 250 000 €/an pour les services quotidiens et touristiques (Actions 2.3. et 2.4.)

Moyens humains : A renforcer légèrement, mobilisation du service des solidarités humaines, Direction des routes et des mobilités.



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre d'aires de covoiturage équipées par le Département	2	7	15
Nombres de bénéficiaires de services vélos complémentaires mis en place par le Département	100	2 000	3 500 (environ 1% de la pop.)



2.3.1. Développer l'intermodalité avec la Région et les AOM locales

Exemples d'aires multimodales proposant des services vélos (stationnement, location, etc.)



Exemple d'aménagement d'une aire multimodale, commune de Guimiliau, Bretagne 1000 habitants ([source](#)).



Aire de covoiturage multimodale au Néoulou (Pyrénées Orientales)

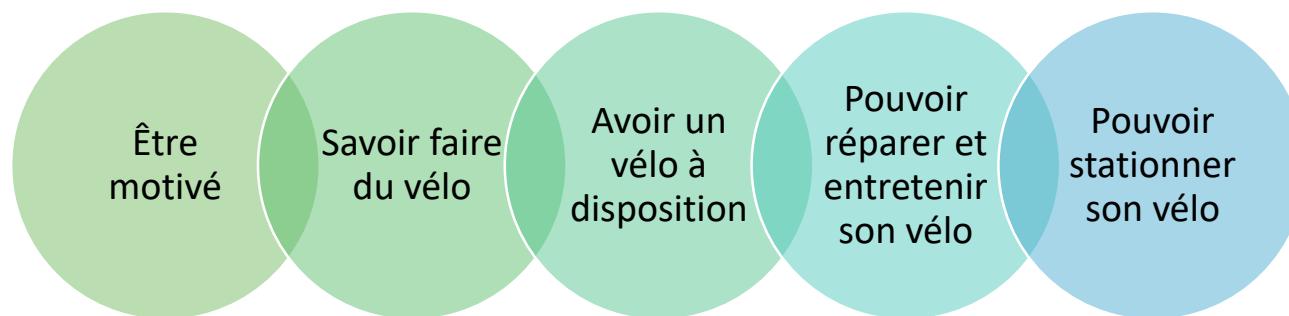


Station PIM mobility : covoiturage, auto-stop, vélos



2.3.2. Réfléchir à la mise en œuvre de services vélos complémentaires

Pour qu'un usager se déplace à vélo, il faut évidemment qu'il ait accès à des infrastructures cyclables sécurisées et adaptés au vélo, mais l'usager doit aussi :



Exemple de service : Dispositif d'aide à l'achat

Type de vélo	Aide médiane	Aide minimale	Aide maximale	Nb de dispositifs
VAE	200 €	75 €	600 €	139
Classique	100 €	35 €	400 €	26
Pliant	150 €	60 €	500 €	23
Cargo	240 €	100 €	500 €	6

Tableau 1 - Montants des aides locales par type de vélos - Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Exemple de service: location longue durée de VAE

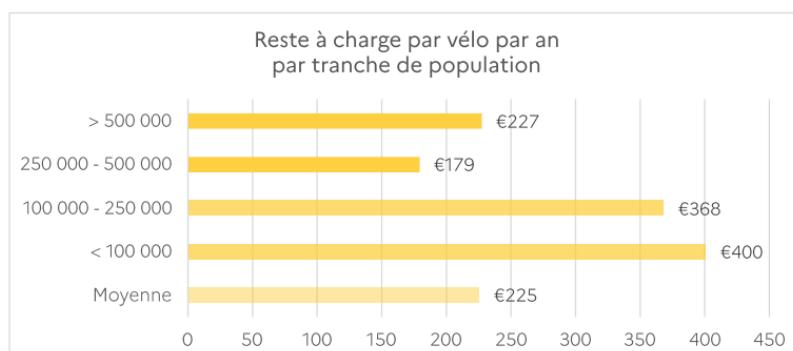
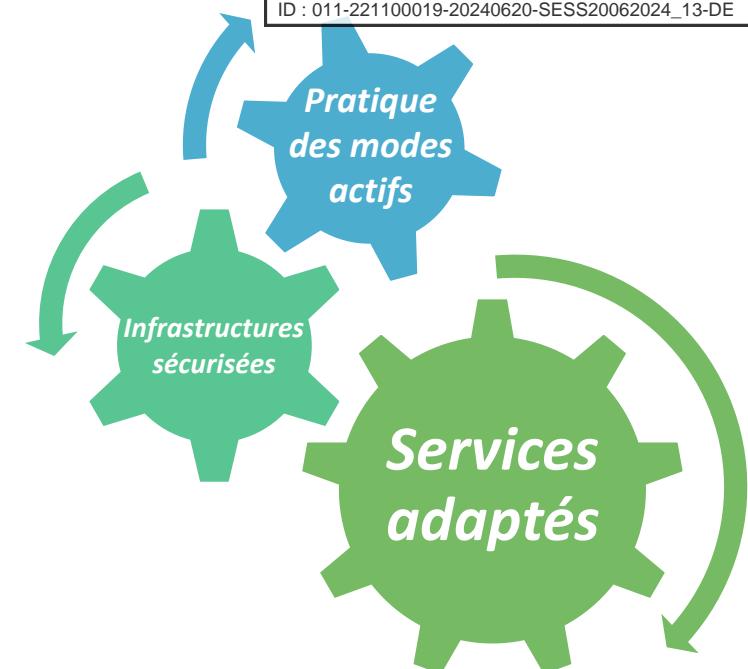


Figure 14 - Reste à charge par vélo par an par tranche de population – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Sources :

- Cahier technique sur les dispositifs locaux d'aides à l'achat de vélo, septembre 2021, ADEME, indigo
- Cahier technique sur la location de vélo longue durée, septembre 2021, ADEME, indigo



Exemple de service : stage de remise en selle

- En partenariat avec les associations d'usagers, cafés-vélos
- Thématique vélo, et mise en situation réelle
- Publics précaires ou tout public





Contexte et objectifs de l'action

Le département de l'Aude comprend un vaste réseau de véloroutes qui appartiennent à des itinéraires d'envergure régionale et nationale. Outre l'aménagement du réseau à proprement parlé (axe 1), le développement de nouveaux services est essentiel pour répondre aux besoins des touristes et visiteurs : stationner son vélo, se loger, réparer son vélo, etc.

Certaines actions peuvent être mises en place par le Département, en lien avec la Région et les acteurs touristiques, notamment en termes d'équipements et de services. En particulier, le Département pourra contribuer à la mise en tourisme des itinéraires structurants sur le département, en lien avec la Région qui accompagne également ces aménagements. Aussi, le Département pourra équiper les sites touristiques départementaux de services vélos adaptés, à commencer par le stationnement vélo, et soutenir les acteurs locaux dans la mise en œuvre de services similaires.

Enfin, il s'agira d'accompagner l'Agence Départementale du Tourisme dans le déploiement du label « Accueil Vélo » et d'autres initiatives en faveur du tourisme à vélo sur l'ensemble du territoire départemental, au-delà des itinéraires structurants sur lesquels ce travail est déjà en cours.



Description des mesures

- ✓ 2.4.1. Equiper les sites touristiques et de loisirs de services vélos adaptés
- ✓ 2.4.2. Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...)
- ✓ 2.4.3. Promouvoir le label « Accueil Vélo » auprès des établissements touristiques sur l'ensemble du territoire



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département, Agence Départementale du Tourisme

Partenaire(s) : Agence Départementale du Tourisme, Offices du tourisme, Région, EPCI, communes

Bénéficiaires : Touristes et pratiquants loisirs



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 250 000 €/an pour les services quotidiens et touristiques (Actions 2.2. et 2.3.)

Moyens humains : A renforcer légèrement, mobilisation de l'Agence Départemental du Tourisme



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Evolution de la fréquentation des itinéraires touristiques et de loisirs	Année de base	+ 20%	+ 40%
Nombre de nouveaux sites touristiques équipés en stationnements vélo	3	10	20
Nombre d'établissements labellisés « Accueil Vélo » sur le territoire	150	250	350



Détails de la mesure : impact économique

Extrait de l'étude, pp. 198-199 : IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN France, 2020, Ademe, Dossiers de la DGE.

L'impact économique de la pratique loisirs d'excursion est très faible en France : les résultats obtenus sur les véloroutes et voies vertes auprès des pratiquants loisirs montrent que l'impact moyen est de 2,26 € par sortie, soit 0,08 €/km parcouru. L'âge, le sexe, la typologie de pratique jouent peu dans le niveau de dépense. La durée de pratique joue en revanche beaucoup : ceux qui randonnent à la journée dépensent plus, notamment grâce au repas du midi et visitent plus.

Les observations de terrain et les retours usagers montrent que ce faible impact s'explique en partie par le manque d'offre de services marchands, cafés, buvettes, restaurants directement accessibles ou au bord de l'itinéraire.

Les impacts de la pratique d'excursion en France sont très significativement inférieurs aux résultats obtenus dans d'autres pays européens où le taux de dépense est beaucoup plus élevé :

- Dans l'enquête réalisée en Alsace, 44% des excursionnistes allemands déclarent une dépense contre seulement 12% des excursionnistes français. La moyenne de dépense de ceux qui ont déclaré une dépense est de 22 € soit près du double de la moyenne enregistrée sur les autres véloroutes et voies vertes françaises.
- En Suisse, les retombées de la pratique d'excursion étaient dès les premières enquêtes réalisées par Suisse Mobile en moyenne de 8.44 €/sortie et 0.30 €/km (Utiger & Ickert, Suisse Mobile 2005), soit quatre fois plus par excursionnistes qu'en France.
- Dans l'étude sur l'impact économique d'EuroVelo (Weston, 2012), la dépense moyenne par jour et par cycliste excursionniste s'établit autour de 15,40 €/sortie. C'est donc surtout le faible taux de cyclistes engageant une dépense qui pénalise l'impact global de l'excursion.

Au total, les dépenses d'excursion pèsent peu dans l'impact économique des véloroutes et voies vertes étudiées, 4% sur la Vélodyssée, 5 % sur l'EV8/Méditerranée à Vélo, 6% sur la Loire à Vélo mais 17% sur la ViaRhôna.

L'enjeu économique principal de l'excursion est de ce fait d'augmenter la part des excursionnistes qui dépensent et pour cela développer l'offre de cafés-restaurants le long des itinéraires mais aussi de développer des offres d'itinéraires.

Extrait de l'étude, p. 208 : IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN France, 2020, Ademe, Dossiers de la DGE.

Les dépenses des touristes à vélo sont composées à 34% de dépenses d'hébergement, à 36% de dépenses de restauration (restaurants et alimentation), les autres dépenses ne représentant que 30% avec 7% de dépenses d'achat de produits du terroir et de vin, de location pour 4%. Les forfaits des TO représentent une part minime du total des dépenses.

Tableau 60 : Répartition des dépenses des touristes à vélo par poste et par véloroute à partir des personnes enquêtées dont les données sont totalement exploitables (Inddigo, 2019)

	Dépenses sur données exprimées et exploitables								Total exprimé
	Héberg.	Alim. et Restau.	Activité	Locat° de vélo	Produit terroir	Autre	Forfait	Transp.	
Bretagne	29%	37%	5%	2%	8%	10%	1%	7%	100%
Vélodyssée	33%	36%	5%	6%	7%	5%	2%	6%	100%
ViaRhôna	42%	38%	4%	1%	4%	3%	0%	8%	100%
EV8	38%	35%	6%	2%	8%	4%	0%	6%	100%
Loire à Vélo	34%	36%	7%	2%	5%	5%	1%	10%	100%
Ensemble	34%	36%	6%	4%	7%	5%	1%	7%	100%



Détails de la mesure : le rôle des services vélos pour créer une offre touristique

Les nouveaux pratiquants de l'excursionnisme et du tourisme à vélo ont trois attentes principales : 1/ réussir leur premier voyage, 2/ ne pas passer un temps infini à préparer celui-ci et 3/ avoir des informations exactes et justes sur le niveau de service actuel. Les itinéraires et les régions qui parviennent à les renseigner au mieux et les guider par une information complète et fiable vont être mieux notées dans le temps et auront de la récurrence par le bouche à oreille ou les notations quand elles existent / existeront.

Exemple inspirant sur le territoire : informations sur le site de la V8 « Méditerranée à vélo : <https://www.lamediterraneavelo.com/infos-pratiques/acces>

Le site est extrêmement précis sur les conditions d'accessibilité tous modes à l'itinéraire, en fournissant des informations à jour, à ne niant pas les difficultés qui peuvent se présenter, en y intégrant même des conseils de la communauté vélo pour faire face aux contraintes et aléas qui peuvent être rencontrés dans les transports, côté SNCF comme côté TER région.

Le site est d'autant plus recommandable qu'il est détaillé, fiable, et pour cela mis à jour en permanence, avec une actualisation et un soin apporté au contenu de l'information, à la clarté de sa rédaction.

Que vous soyez à vélo, à pied, en voiture, en autocar, en train, en bateau ou en avion, retrouvez toutes les bonnes informations pour accéder facilement à La Méditerranée à vélo !

La Vélomaritime, sur l'Eurovelo 4, propose par exemple **une cartographie des hébergements référencés « Accueil Vélo »** le long de l'itinéraire, ce qui facilite l'accès à l'information pour le voyageur. On notera que peu d'hébergements sont ici recensé, et que le maillage n'est pas suffisant pour assurer les hébergements des voyageurs tout au long du trajet.

Différentes idées de parcours sont également proposées le long de l'itinéraire, selon le nombre de jours de voyage et le niveau de difficulté par exemple.

2-3 jours Ø Entre polders et herbus en Baie du Mont-Saint-Michel

4-6 jours Ø Entre Baie de Saint-Brieuc et Baie de Morlaix



2.4.1. Equiper les sites touristiques et de loisirs de services vélos adaptés

Aujourd'hui l'accès aux sites touristiques et remarquables se fait presque exclusivement en voiture. La plupart des sites ne sont pas équipés de stationnement vélo. Afin de développer les déplacements à vélo, il convient de proposer une offre de stationnement vélo sur les parkings d'accès. Les sites principaux pourront être équipés de consignes individuelles sécurisées. Pour les autres, de simples arceaux seront déjà suffisants.

Il s'agit d'installer du stationnement sécurisé sur les principaux sites touristiques (sites du Pays Cathare et sites départementaux), de préférence sur les sites avec une présence humaine pour assurer la pérennité et le bon usage des équipements. Le Département pourra également encourager les autres sites touristiques publics et privés à s'équiper en stationnements vélos en lien avec l'agence départementale du tourisme et le déploiement du label Accueil Vélo. Une réflexion sur le mobilier et une identité visuelle « Aude à vélo » pourra accompagner cette démarche.

Les boxes vélo sécurisés et les consignes à vélo

Exemples le long de la Véloscénie et au château d'Angers

Les boxes vélo sécurisés sont accessibles simplement avec un système de cadenas. Elles peuvent être en accès gratuit ou payant.

Caractéristiques

- Accessible à tout le monde (pas d'obstacle entre la voirie et le stationnement vélo ; pas trop éloignée de la destination finale ; accessible depuis les aménagements cyclables proches)
 - Equipement du mobilier : arceau à l'intérieur de chaque boxe
 - Des services annexes : borne de gonflage, conciergerie bagages (cyclotouristes)
 - Mode d'accès facilité pour les visiteurs
 - Bon niveau de sécurité ressenti (accès, éclairage, propreté, etc.)
- Coût moyen :**
- 1 500 € par emplacement



Exemple de consigne vélos touristique, à Angers
(crédits : France Vélo Tourisme)



Exemple de consigne vélos touristique sur la Véloscénie (crédits : France Vélo Tourisme)



2.4.2. Développer des services vélo tout au long des véloroutes (halte ou aire de services, signalétique dans les gares...)

Exemple de la Dolce Via

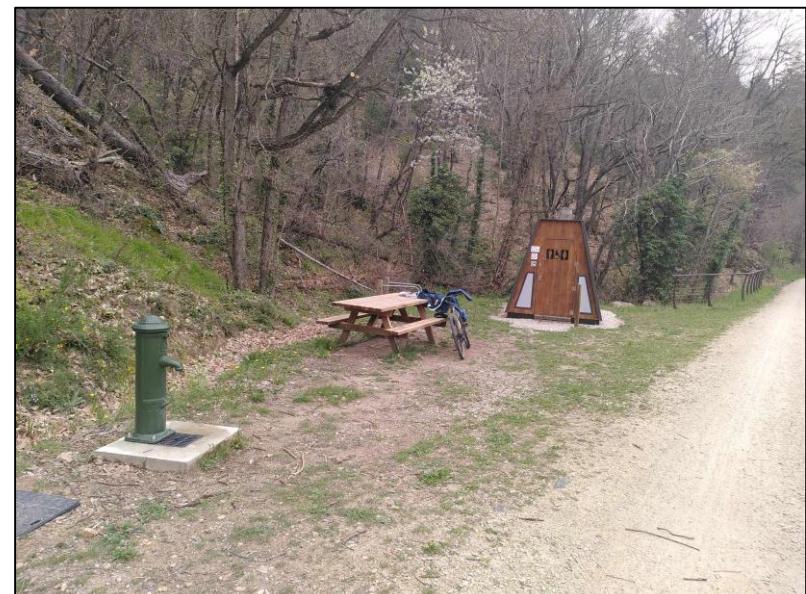
La Dolce Via est un itinéraire de cyclotourisme qui longe la vallée de l'Eyrieux en Ardèche sur une ancienne voie ferrée reconvertie en voie verte avec différents types de revêtements. L'itinéraire est maillé de haltes vélos avec différents niveaux de services :

- Espace pour faire une pause ou déjeuner : table, simple banc, poubelles éventuelles
- Des haltes plus importantes avec des toilettes et un point d'eau par exemple
- Des haltes multiservices structurantes, souvent au niveau d'un des principaux pôles de l'itinéraire (village, pôle d'activités, etc.) : toilettes, bancs, stationnement vélo, borne de réparation, jalonnement et informations sur les itinéraires, etc.

La signalisation et l'information voyageurs sont notamment très importants pour indiquer les différents services : réparation, restauration, hébergement, point d'eau, toilettes, etc.



Exemple de panneau d'informations voyageurs et jalonnement le long de la Dolce Via
Crédits photo : BL Evolution



Haltes vélos avec plusieurs niveaux de services le long de la Dolce Via
Crédits photo : BL Evolution



Contexte et objectifs de l'action

Le Département de l'Aude, ainsi que l'ensemble de ses partenaires, mènent déjà certaines actions de communication en faveur de la pratique du vélo, notamment sur les pratiques touristiques via Agence de développement touristique (ADT). Par exemple, l'ADT communique sur quelques itinéraires à vélo, comme « L'Escapade nature sans voiture », mais les actions de communication restent toutefois limitées.

L'objectif est d'accentuer cette communication dans les années à venir, en promouvant davantage le vélo du quotidien, via la diffusion d'actualités en lien avec la politique cyclable sur le territoire, la mise en place de campagnes de communication ciblées, l'organisation ou le soutien à différents événements organisés sur le territoire, etc.

Une stratégie de communication, à la fois pour le vélo du quotidien et les pratiques loisirs pourra être conçue, en lien avec l'ensemble des partenaires du territoire : associations, acteurs touristiques, communes et EPCI, employeurs, etc. Cette stratégie de communication devra s'appuyer sur les différents canaux de communication du Département et de ses partenaires pour toucher un large public.



Description des mesures

- ✓ 2.5.1. Promouvoir le vélo du quotidien auprès du grand public
- ✓ 2.5.2. Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo
- ✓ 2.5.3. Communiquer sur le vélo tourisme dans l'Aude



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département, Agence de développement touristique

Partenaire(s) : EPCI, communes, associations, offices du tourisme

Bénéficiaires : Habitants et touristes



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 25 000 € / an (conception graphique, affiches, flyers, communication réseaux sociaux...), à inclure dans le budget communication

Moyens humains : ETP existants à mobiliser sur le volet cyclable (ADT, service communication, etc.)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre d'actions de communication en faveur du vélo du quotidien	1	3	5
Nombre d'événements organisés autour du vélo	2	5	8
Nombre d'actions de communication en faveur du vélo loisir et tourisme	1	3	5



2.5.1. Promouvoir le vélo du quotidien auprès du grand public

Contexte : Le vélo du quotidien est un mode de transport écologique, économique, bon pour la santé et qui comporte de nombreux autres avantages. Les aménagements et les services sont nécessaires mais pas suffisants pour inciter l'ensemble de la population à utiliser son vélo. Dès lors, une large campagne de communication pourra notamment permettre de bousculer les représentations des non-cyclistes chez qui les résistances au vélo sont les plus fortes, tout en confortant les cyclistes occasionnels et réguliers dans cette pratique. C'est aussi une belle manière de mettre en avant les atouts du territoire.

Objectif : Donner envie à tout le monde de (re)tester le vélo et accompagner les changements de pratiques.

Pistes d'actions :

- ❑ Développer une stratégie de communication efficace (réseaux sociaux, presse, radio locale, etc.) mettant notamment en avant les atouts du territoire, la dynamique sur le vélo, le schéma vélo, les aides existantes pour les citoyens, etc. Les recommandations de l'ADEME pourront être une source d'inspiration intéressante. Exemples de contenu pour la communication :
 - Communiquer sur les aménagements cyclables réalisés / en projet pour faciliter les déplacements des usagers, entre autres : réalisation d'une carte des aménagements cyclables en 2025.
 - Conception d'une vidéo sur le schéma cyclable, conception et impression de Flyers
 - Montrer l'exemple (acteurs vélos, associations, élus, techniciens des collectivités...qui se mettent en selle et incitent le reste de la population à faire de même)
- ❑ Animer des événements lors de la semaine de la Mobilité et de Mai à Vélo : challenge Mobilité ou Géovélo, fresque de la Mobilité, balade à vélo, etc.





2.5.2. Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo tourisme, vélo loisirs et vélo sportif

Contexte : Le vélo tourisme, loisirs et sportif doit être mis en avant pour augmenter les pratiquants. La communication est un levier intéressant qui peut être complété par des événements concrets organisés sur le territoire, principalement par des acteurs locaux. Cela permet à de nombreuses personnes de s'initier au vélo dans des conditions favorables et facilitées par les organisateurs d'événements. Les personnes utilisant le vélo pour le tourisme, leurs loisirs ou le sport sont plus à même d'utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien, mais d'être en meilleure santé, et enfin de stimuler les circuits courts économiques dans le territoire par leur consommation *in situ*.

Objectif : Rendre les événements locaux sur le vélo plus visibles et faciliter leur organisation.

Pistes d'actions :

- Recenser et lister l'ensemble des événements vélo organisés dans l'Aude ayant un rayonnement supérieur à 500 participants, et évaluer leurs besoins pour leur développement
- Faciliter l'organisation d'événements en proposant la fermeture temporaire de routes départementales
- Profiter des événements organisés pour communiquer sur les bienfaits du vélo : santé, écologie, économie...
- Réfléchir à la participation du Département comme partenaire financier de certains événements spécifiques sur le vélo, et encourager les acteurs locaux à créer des événements sur le vélo



Slow-up route des vins en Alsace. 40 000 participants



Promotion de la vélo vintage en Anjou – 11 000 participants

Sources : ©CHRISTOPHE GAGNEUX - PIXIM



2.5.2. Susciter et soutenir les événements portés par des acteurs locaux sur le vélo

Extrait de l'étude : IMPACT ÉCONOMIQUE ET POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES USAGES DU VÉLO EN France, 2020, Ademe, Dossiers de la DGE.

Les événements vélo très grand public sont encore mal connus et peu développés en France.

Sous le nom de « slow up » ils rassemblent chaque année en Suisse des dizaines de milliers de participants. Il ne s'agit pas d'épreuves sportives mais d'événements très grand public à l'occasion de la fermeture de routes à la circulation.

La « Anjou Vintage » rassemble chaque année sur les bords de Loire entre Angers et Saumur plus de 10 000 participants utilisant des vélos et vêtements d'époque dans un cadre festif.

La « Slow up » Alsacienne organisé par l'Agence touristique départementale et les collectivités locales (communes et EPCI) a rassemblé quant à elle lors de la 7ème édition plus de 44 000 personnes en 2019 autour d'un parcours de 38 km fermé à la circulation.

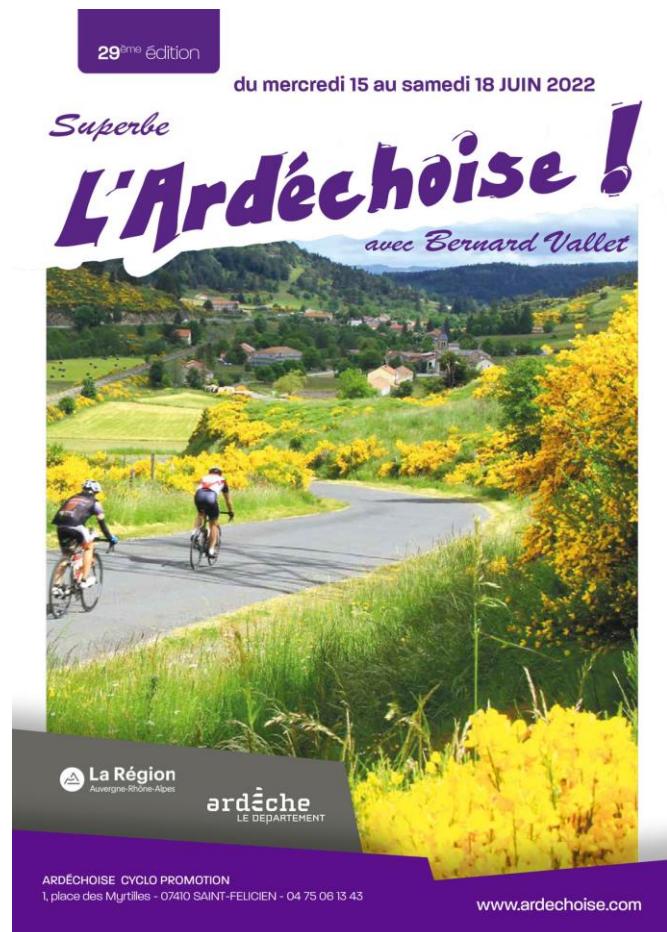
Le vélo sportif, un impact direct qui peut se révéler important

Les 138 épreuves cyclosportives inscrites au calendrier ont rassemblé près de 165 000 participants. Trois épreuves, l'Etape du Tour, l'Ardéchoise et la Quebratahuesos rassemblent plus de 11 000 participants et représentent 25% du total des participants. 5 autres rassemblent entre 5 000 et 7500 participants.

La compilation des épreuves VTT est plus difficile à réaliser. La plupart des épreuves rassemblent moins de 500, cinq rassemblent plus de 4500 participants. Les non licenciés représentent dans les épreuves étudiées 44% des participants.

Sur une épreuve régionale comme la Lyon Free Bike Tours rassemblant 7000 participants, 50% viennent de l'agglomération, 42% du reste de la Région AURA, 8% du reste de la France ou de l'étranger. Le panier moyen de dépense est de 29 €. 30% sont venus à Lyon pour le week-end dont la moitié en hébergement non marchand.

La Fédération de Triathlon a organisé un peu moins de 2 000 épreuves rassemblant plus de 100 000 participants. L'UFOLEP a organisé en 2018 plus de 1500 épreuves dont 1000 cyclosportives, 150 cyclocross, 230 épreuves de VTT. La FSGT a quant à elle mis à son calendrier plus de 160 épreuves entre avril et décembre 2019. L'essentiel du budget d'organisation des épreuves est intégré au budget des clubs et représentent selon les fédérations entre 30 et 50% du budget, soit autour de 115 M€.



Ardéchoise, 14 000 participants



2.5.3. Communiquer sur le vélo tourisme dans l'Aude

La communication sur la pratique du vélo loisir pourra se faire à différentes échelles, en travaillant avec les acteurs du tourisme, en particulier :

- Communiquer auprès des audois sur les véloroutes du Département et les boucles, ainsi que sur les zones de loisir ou de cultures accessibles à vélo.
- Développer une stratégie de communication efficace (réseaux sociaux, presse, radio locale, etc.) mettant notamment en avant les atouts du territoire, la qualité des paysages et des aménagements, la facilité d'accès, la présence d'équipements... Les recommandations de l'ADEME pourront être une source d'inspiration intéressante.

Exemples de contenu pour la communication :

- Affiches en gare et dans les pôles d'intermodalité
- Flyers et affiches dans les offices du tourisme du territoire
- Stands lors d'évènements en lien avec le vélotourisme



Certains Départements font par exemple la promotion de leurs itinéraires cyclables jusque dans le métro parisien

Axe 3. Piloter et assurer le suivi de la politique cyclable départementale

Moyens mobilisés

Action 3.1. Disposer d'une équipe technique transverse pour mettre en œuvre et animer la politique cyclable départementale

3.1.1. Disposer d'une personne en charge du pilotage et du suivi du schéma vélo, mobiliser des agents sur le volet cyclable dans les différents services concernés

3.2.1. Faire monter en compétences les acteurs du territoire (agents, élus, partenaires) sur les enjeux cyclables

Transverse : moyens humains nécessaire à la mise en œuvre du schéma vélo

Action 3.2. Assurer la gouvernance de la politique cyclable à différentes échelles

3.2.1. Mettre en place une instance en charge du pilotage de la politique cyclable départementale se réunissant régulièrement

3.2.2. Assurer le lien avec les différentes instances présentes dans le Département, notamment à l'échelle des EPCI

3.2.3. Associer les associations et acteurs du territoire lors de la conception et la mise en œuvre des projets cyclables

Coordination et animation (moyens humains principalement)

5 000 € / an pour les dispositifs de comptage (3.4.1)

Action 3.3. Suivre et évaluer l'avancée de la politique cyclable

3.3.1. Evaluer l'évolution de la pratique cyclable via la mise en place de compteurs

3.3.2. Mettre à jour les indicateurs de suivi de la politique cyclable

3.3.3. Faire évoluer la politique cyclable départementale au fil des années, en cohérence avec le suivi réalisé et le contexte territorial

Contexte et objectifs de l'action

Cette action constitue la pierre angulaire de l'axe 3, et plus généralement de la mise en œuvre opérationnelle du schéma vélo de l'Aude. En effet, la mise en place des actions nécessite des moyens humains importants pour assurer l'animation du schéma, le pilotage des actions, et la coordination entre les différents acteurs. C'est pourquoi, il semble indispensable de disposer, d'un.e chargé.e de mission en charge de la politique cyclable au sein du Département, dédié.e au pilotage de la feuille de route définie sur le volet cyclable. Cette personne travaillera ensuite avec les différents services concernés (route, tourisme, communication, éducation, etc.) pour mener à bien les actions, des moyens humains existants dans les différents services seront ainsi amenés à travailler sur le sujet du vélo.

L'un des objectifs de cette action est également d'entraîner l'ensemble des partenaires locaux, en premier lieu les EPCI et communes du territoire, vers une stratégie cyclable à la hauteur des enjeux. Au-delà de participer aux différentes instances de gouvernance sur les projets où le Département est un partenaire important (études locales sur le vélo, comité d'itinéraires, instances régionales, etc.), plusieurs actions pourront être menées par le Département pour faire monter en compétences l'ensemble des partenaires, notamment :

- Animer des temps de formation aux enjeux cyclables pour les élus et techniciens du Département, des EPCI et des communes. Des journées de formation, des visites terrains, ainsi que des temps de partage d'expérience entre acteurs pourraient ainsi être organisés.
- Relayer des actualités (aménagement réalisé sur le Département, nouveaux appels à projets, webinaires intéressants, etc.) auprès des acteurs locaux. Cela nécessite de constituer une base de contacts avec les élus locaux et techniciens des collectivités.
- Lors de la mise en œuvre d'un projet en lien avec le vélo (aménagement, service, étude, etc.), jouer un rôle de conseil technique auprès des acteurs locaux pour faire émerger des projets cohérents et ambitieux.

Description des mesures

- ✓ 3.1.1. Disposer d'une personne en charge du pilotage et du suivi du schéma vélo, mobiliser des agents sur le volet cyclable dans les différents services concernés
- ✓ 3.1.2. Faire monter en compétences les acteurs du territoire (agents, élus, partenaires) sur les enjeux cyclables



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : ATD11, Agence Départemental du tourisme.
Organismes proposant du contenu de formation : ADEME, CEREMA, Vélo & Territoires, Club des Villes et Territoires Cyclables, APCC, etc.

Bénéficiaires : communes et EPCI du territoire



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : Faible, moyens humains principalement

Moyens humains : Transverse à l'ensemble du plan d'actions



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre de journées de formations aux aménagements cyclables organisées par EPCI	1/an	1/an	2/an
Nombre de rencontres vélo organisées entre collectivités du territoire	1/an	3/an	5/an
Nombre de mail d'informations transmis aux acteurs locaux	2/an	6/an	12/an



Moyens humains à mobiliser sur le schéma vélo

Chargé de mission vélo + chargé de mission mobilités

- Pilote la mise en œuvre du Schéma directeur cyclable
- Suit la création d'infrastructures cyclables
- Anime les réseaux et événements autour du vélo
- Gère le déploiement du programme OEPV et des stationnements vélo
- Joue un rôle de conseil et d'ingénierie auprès des EPCI et communes

Direction des routes

- Pilote la création d'aménagements cyclables utilitaires et touristiques en MO du Département
- S'assure du bon entretien des aménagements cyclables sur lesquels le Département est compétent
- Joue un rôle de conseil et d'ingénierie auprès des EPCI et communes dans l'aménagement de leur réseau cyclable

Direction de l'éducation, des collèges, de la culture, de la jeunesse et des sports

- Accompagne ou pilote les actions menées au niveau des collèges, des actions complémentaires peuvent être menée sur le volet jeunesse et sport.

Agence départementale du tourisme

- Continue d'auditer les services et équipements qui jouxtent les véloroutes
- Accompagne la Direction des Infrastructures dans le renforcement du jalonnement sur les véloroutes
- S'assure de la communication sur le vélo tourisme / loisir dans l'Aude

Agence Technique Départementale – ATD 11

- Accompagne les collectivités dans leurs projets d'aménagements en fournissant une assistance à maîtrise d'ouvrage pour les projets des communes et intercommunalités, notamment les projets d'aménagements cyclables

DGA Ressources et services généraux

- Participe au déploiement de la politique interne avec des responsables par site
- Déploie la stratégie de communication vélo
- Appui au pilotage sur les outils, en premier lieu la géomatique - **Système d'information géographique (SIG)**



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer l'avancement de la politique cyclable départementale, il est important qu'une instance politique soit identifiée pour décider des grandes orientations concernant cette politique, au-delà du suivi technique des actions. Cette instance pourra se réunir régulièrement, par exemple 2 à 3 fois par an. Le comité de pilotage créé lors de la révision du schéma vélo pourra par exemple être pérennisé, il pourrait éventuellement (pas nécessairement) être mutualisé avec l'instance de pilotage du schéma des mobilités du Département.

Au-delà de cette instance de gouvernance départementale, le Département, représenté par le/la chargé.e de mission vélo, devra participer aux différentes instances de gouvernance des projets portés par les partenaires : schéma vélo des EPCI, comités d'itinéraires, instances régionales, etc.

Enfin, il est essentiel d'être à l'écoute des associations et usagers du territoire lors de la mise en œuvre de projets cyclables, notamment lors de la création d'aménagement. En effet, les acteurs associatifs sont assez moteurs sur certaines parties du territoire et ont une connaissance très fine de leur territoire et des freins à la pratique du vélo. Le Département pourra également encourager ses partenaires (communes, EPCI) à concerter les représentants des usagers.



Description des mesures

- ✓ 3.2.1. Mettre en place une instance en charge du pilotage de la politique cyclable départementale se réunissant régulièrement
- ✓ 3.2.2. Assurer le lien avec les différentes instances présentes dans le Département, notamment à l'échelle des EPCI
- ✓ 3.2.3. Associer les associations et acteurs du territoire lors de la conception et la mise en œuvre des projets cyclables



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : EPCI, communes, Région, associations

Bénéficiaires : partenaires du Département, usagers



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : Faible, moyens humains principalement

Moyens humains : A renforcer pour assurer le suivi et une cohérence globale, mobilisation importante des partenaires



Indicateurs et Objectifs

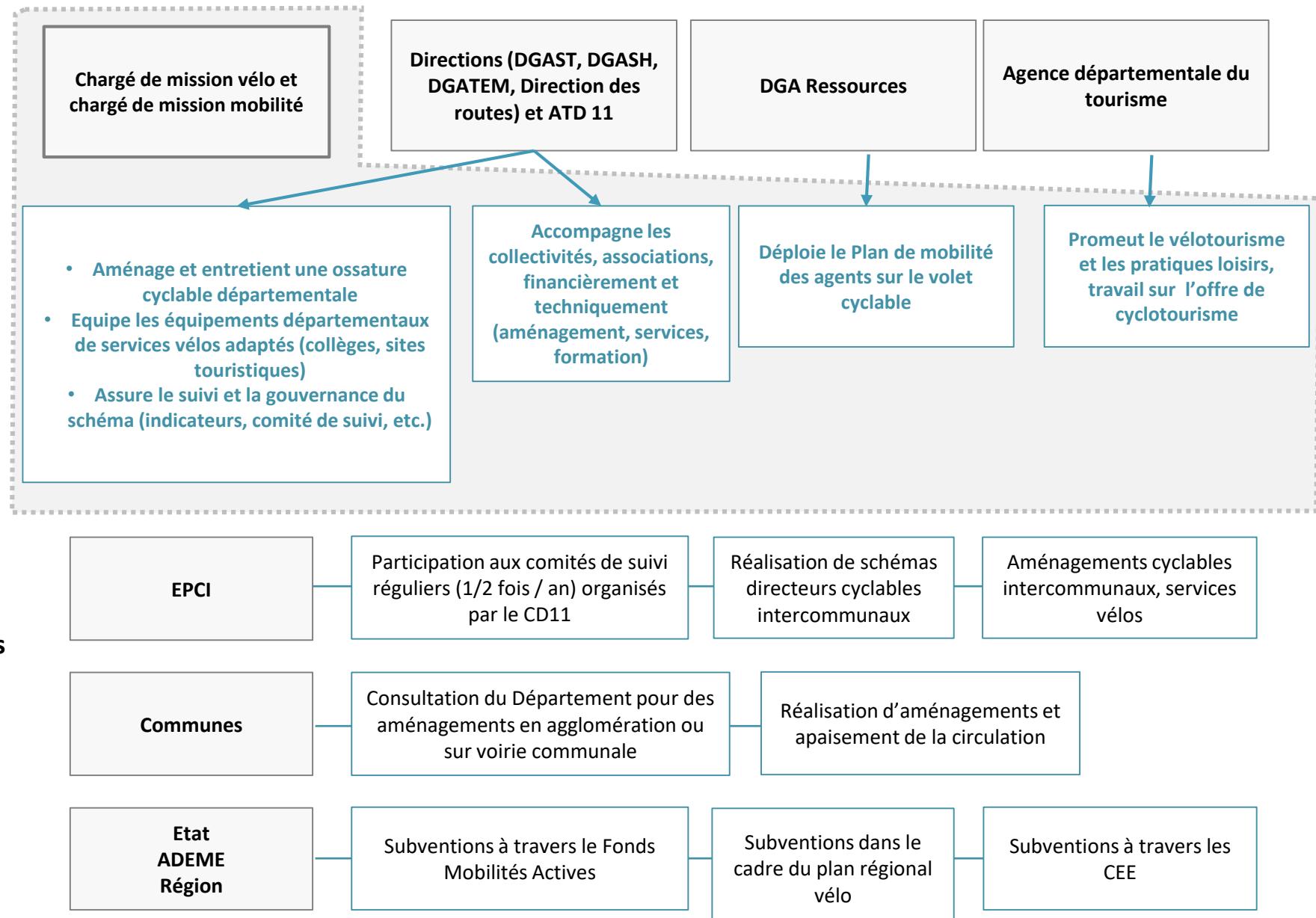
Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre de réunion du comité de pilotage du schéma vélo	2/an	2/an	2/an
Taux de participation aux instances de gouvernance des partenaires	75%	90%	90%
Nombre de réunions organisées avec les associations	2/an	4/an	4/an



Schéma de principe du rôle des différents services et partenaires

Rôle du Département de l'Aude : pilotage de la mise en œuvre du schéma vélo

Principaux rôles des instances partenaires dans la mise en œuvre du schéma vélo départemental





Contexte et objectifs de l'action

De nombreux indicateurs sont proposés dans le cadre de cette révision du schéma vélo. Il s'agira de mettre à jour ces différents indicateurs afin d'être en capacité d'évaluer les actions mises en place. Ce suivi permettra de prioriser les actions à mener dans les prochaines années.

La mise à jour de ces indicateurs de suivi implique de se donner les moyens de mesurer les différents indicateurs. La personne chargée de mission vélo devra s'assurer de la mise à jour régulière des indicateurs, en travaillant avec les partenaires du territoire pour collecter les données. Aussi, différents dispositifs pourront être utilisés pour mesurer l'avancement de la politique cyclable, en premier lieu des compteurs vélo le long des liaisons aménagées.

Enfin, cette feuille de route devra évoluer au fil des années, en cohérence avec les politiques nationales et régionales, mais également en lien avec les politiques menées par les communes et EPCI du territoire.



Description des mesures

- ✓ 3.3.1. Evaluer l'évolution de la pratique cyclable via la mise en place de compteurs
- ✓ 3.3.2. Mettre à jour les indicateurs de suivi de la politique cyclable
- ✓ 3.3.3. Faire évoluer la politique cyclable départementale au fil des années, en cohérence avec le suivi réalisé et le contexte territorial



Acteurs concernés

Pilote(s) : Département

Partenaire(s) : EPCI, communes, Région, acteurs touristiques, collèges, associations

Bénéficiaires : Tous les acteurs du territoire qui pourront suivre l'état d'avancement et les actions menées



Moyens financiers et humains

Moyens financiers : 5 000 € / an pour les dispositifs de comptage

Moyens humains : A renforcer, notamment pour la collecte de la donnée, en lien avec les partenaires et les différents services.

Mobilisation du service en charge du Système d'information géographique (SIG).



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs	2025	2028	2034
Nombre de compteurs gérés par le Département	11	20	30
Fréquence de mise à jour des indicateurs	Annuel	Bi-annuel	Bi-annuel



De nombreuses subventions disponibles pour mettre en œuvre une politique cyclable ambitieuse

Plan vélo national : 250 M€ (200 M€ aménagements cyclables, 50 M€ stationnements vélos)

- **Appels à projet du « Fonds mobilités actives – Aménagements cyclables »** : enveloppe de 100 M€/an, prise en charge de 50% des aménagements
- **Appel à programmes « Territoires cyclables »** : plusieurs M€ pour accompagner dans la durée quelques territoires pilotes
- **AVELO 3** : 37 millions d'euros par le dispositif des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) sur la période 2023-2026, 50% de subventions dans la limite de 89 k€
- **Stationnement vélo : Programme Alvéole Plus** : prise en charge de 40% pour les abris et consignes sécurisé, prestation de conseil de 1 à 4 jours intégralement subventionnées
- **CEE « Génération Vélo »** : déploiement du programme Savoir Rouler à Vélo. Cofinancement à 50 % de l'intervention d'un intervenant Savoir Rouler à Vélo pour la formation des scolaires
- **Programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV)** : prise en charge de 40 à 60%, enveloppe de 40 M€
- **AAP ADEME « Développer le vélotourisme »** : lancé en 2022, 6,5M€ sur 3 ans sur la création d'aires de service, l'investissement dans le stationnement vélo et la mise en sécurité des voies existantes

Autres sources de financements

- **Plan vélo de la région Occitanie** : financement de liaisons cyclables (utilitaires et touristiques), intermodalité, cyclotourisme, aides à l'achat, services vélos, etc.
- Dotation et fonds de soutien à l'investissement (**DSIL**), Dotation d'équipement des territoires ruraux (**DETR**), Fonds d'accélération de la transition écologique des territoires, **fonds européens** (Feder, Feader, Interreg)

S'informer sur les aides et financements possibles et à jour en matière de mobilités douces qui changent régulièrement :

www.aides-territoires.beta.gouv.fr

Domaine d'intervention	MOBILITES DOUCES Aménagements, études et services vélo
Bénéficiaires	Communes, groupements de communes, EPCI, syndicats mixtes, PETR
Objectifs de l'action et rappel de la stratégie départementale	Développer la pratique du vélo sur le territoire, notamment la pratique du quotidien et valoriser les projets liés au vélotourisme
Critères d'éligibilités des dossiers	<p>Sont éligibles les projets permettant de développer la pratique du vélo à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des aménagements d'itinéraires cyclables - des études de faisabilité techniques, schémas ou plans vélo - des services vélos
Critères de sélection des dossiers	<p>Les projets seront évalués au regard de la notice explicative et le cas échéant d'un programme sur la base des critères suivants :</p> <p>Conception / utilisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analyse des besoins et des enjeux - Desserte des collèges, services du Département, services au public - Intégration des enjeux de sécurité, respect des normes et recommandations techniques existantes (CEREMA) - Qualité esthétique et paysagère - Préservation des espèces végétales (tout abattage d'arbre d'alignement non justifié par des raisons sanitaires est à proscrire) - Prise en compte des enjeux de biodiversité - Sobriété foncière <p>Construction :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Techniques et matériaux : écologiques, locaux, recyclés ou issus du réemploi - Gestion responsable du chantier (déchets, ...) - Intégration de clauses sociales et/ou de marchés réservés (obligatoire pour les projets à partir de 500 k€, recommandé à compter de 200 k€) <p>Fonctionnement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestion des eaux pluviales - Prise en compte des enjeux de sécurité et des risques (notamment inondation) <p>La situation de la collectivité au regard des subventions antérieures accordées sera également prise en compte.</p>
Dépenses éligibles	<p>Aménagements cyclables : ensemble des dépenses liées aux travaux de voirie inhérents à la réalisation de l'aménagement de l'itinéraire cyclable, ainsi que les aménagements et éléments paysagers adaptés au climat arbres d'alignement, haies, bande végétalisées (appui possible des pépinières départementales), ...</p> <p>Les études de faisabilité techniques schémas ou plans vélo : cela concerne les études de faisabilité préfigurant un aménagement cyclable ainsi que les études de planification d'un schéma ou plan vélo, à l'échelle communale et intercommunale.</p> <p>Services vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stationnements vélo (arceaux, abris, box sécurisé, ...) - Stations de réparation vélo - Stations de gonflage vélo - Jalonnement et signalétique vélo - Equipements en lien avec le développement du vélotourisme (RIS, ...) - Compteurs vélo - ...
Dépenses exclues	<p>Acquisition foncière</p> <p>Travaux d'entretien et de réfection</p> <p>Projets et travaux concernant la pratique du VTT (financé par le PDES)</p> <p>Abattage d'arbre</p> <p>Eclairage public (compétence du SYADEN)</p>
Taux d'intervention / Plafond de dépenses / Cofinancements	<p>Taux appliqué : de 0 à 35% du montant retenu HT modulable sur la globalité du projet ou sur une dépense particulière au regard des critères de sélection</p> <p>Plafond des dépenses pour les aménagements cyclables : 350 000€ HT /km</p> <p>Plafond des dépenses pour les études (faisabilité techniques, schéma ou plan vélo) : 70 000€ HT</p> <p>Plafond des dépenses pour les services vélo : 80 000€ HT</p>

Plan de mobilité des agents

Phase 1 - Diagnostic



*Crédits : Indépendant, Christophe BARREAU,
Département de l'Aude*



Contact BL Evolution

Luc LAVIELLE
Jules RICHARD

BL
évolution

Contact Département de l'Aude

Sylvain Peyron
Pascal Roca

Les enjeux du plan de mobilité des agents

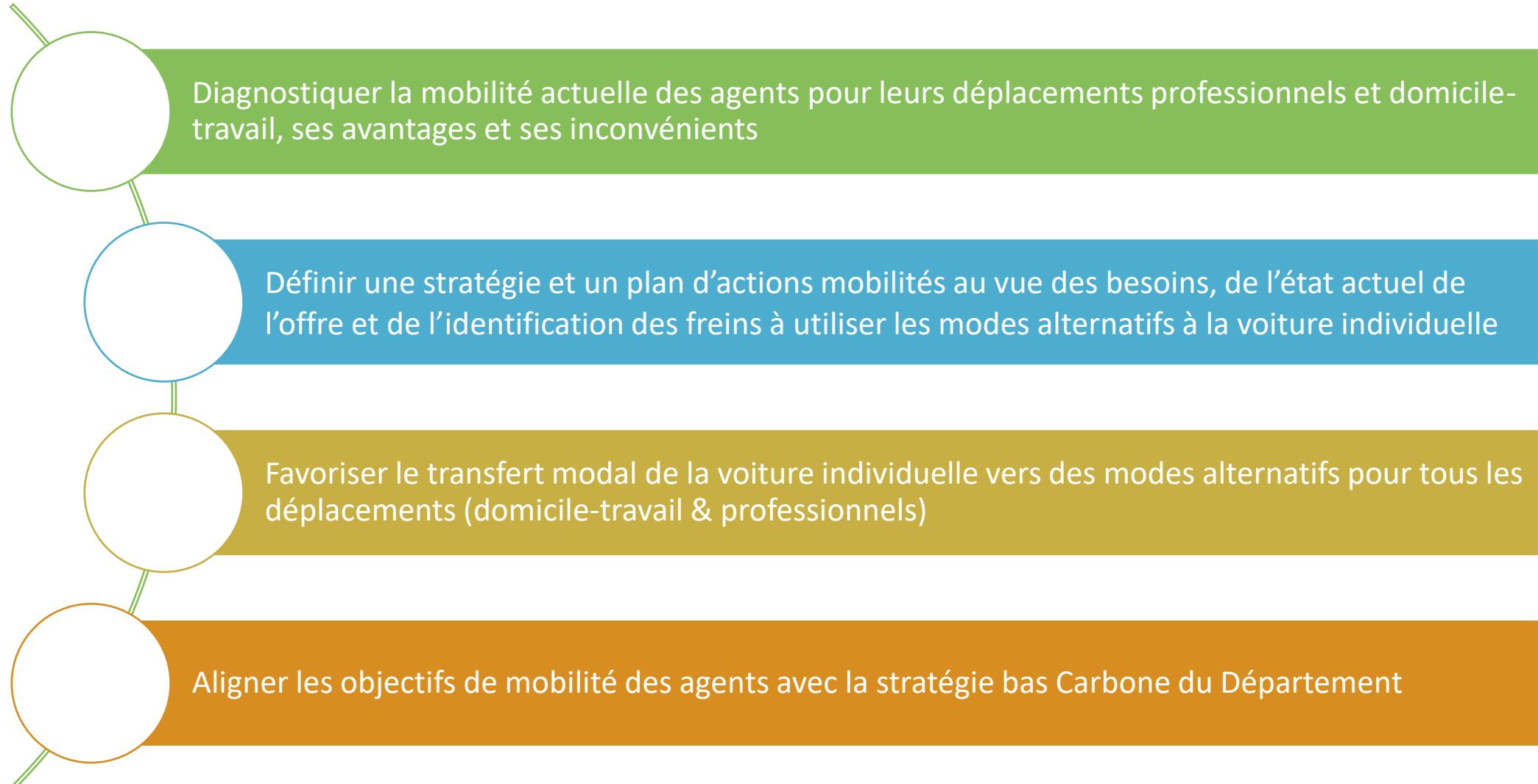
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Les étapes de travail :

Avril - septembre

Septembre - décembre

Janvier – Mars 2024

Mars – Avril 2024

Co-construction du schéma des mobilité avec les acteurs locaux

Diagnostic

Analyser la situation du territoire et enclencher la mobilisation des acteurs

Proposition d'axes de travail

Fournir une aide à la décision afin de trancher entre différentes orientations

Plan d'actions

Approfondissement de la stratégie retenue et déclinaison de la mise en œuvre

Evaluation, animation et suivi

Dispositif d'évaluation du Schéma des mobilités

Volet mobilité des agents intégré

Plan de Mobilité des agents du département de l'Aude

Révision du schéma départemental vélo



Plan détaillé

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



1. Introduction et contexte

- 1.1. Inscription du plan de mobilité des agents dans une stratégie mobilité-climat plus large
- 1.2. De nombreux sites, répartis sur l'ensemble du territoire, dans des contextes urbains différents
- 1.3 Pourquoi l'exemplarité publique ?

2. Notre diagnostic de mobilité

Comprendre la demande

- 2.1. Résumé des résultats de l'enquête en ligne et rencontre du groupe « vélotaffeurs »
- 2.2. Analyse par cartes isochrones : analyse du potentiel de report modal

Etat de l'offre

- 2.3. L'offre de mobilité « interne » au Département (flotte de véhicule, stationnement, incitations financières)
- 2.4. Les infrastructures et offres de mobilité en fonction des sites et les pistes d'amélioration

3. Orientations pour le plan de mobilité



Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

- **Introduction et contexte**
- **Diagnostic mobilité**
 - Comprendre la demande
 - Etat des lieux de l'offre
- **Orientations pour le plan de mobilité**



Le plan de mobilité employeur – Kézako ?

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Le plan de mobilité, un outil important de la transition

Ce PDM s'inclut dans une stratégie bas carbone plus large du Département – ayant pour objectif de réduire l'empreinte carbone du département, sur les compétences qu'il exerce.

Le Plan de mobilité (PDM) est un ensemble de mesures qui vise à **optimiser et augmenter l'efficacité** des déplacements des salariés d'un employeur, **pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier**. Ce dernier **favorise l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture** individuelle. Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques, car il présente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité.

C'est parce qu'il a **un réel impact de bien-être** sur l'ensemble de la société, qu'il fait l'objet de certaines mesures aidées : par exemple le FMD (forfait mobilité durable), mesures fiscales ou d'allégement de charges, et en 2022-2023 le programme OEPV (employeur pro vélo) financé par les CEE par exemple.

Le PDM s'intéresse autant **aux déplacements domicile-travail** qu'**aux déplacements professionnels**.

Il s'articule en trois phases :

1. **Diagnostic** : pour dresser un tableau des usages et des besoins en déplacement, et le mettre en perspective des différentes offres de mobilité offertes
2. **Stratégique** : pour définir une trajectoire en cohérence avec les objectifs nationaux et adaptée au contexte local
3. **Plan d'action** : fixant des actions et leur associer des objectifs pour respecter au mieux la trajectoire de changement de pratique

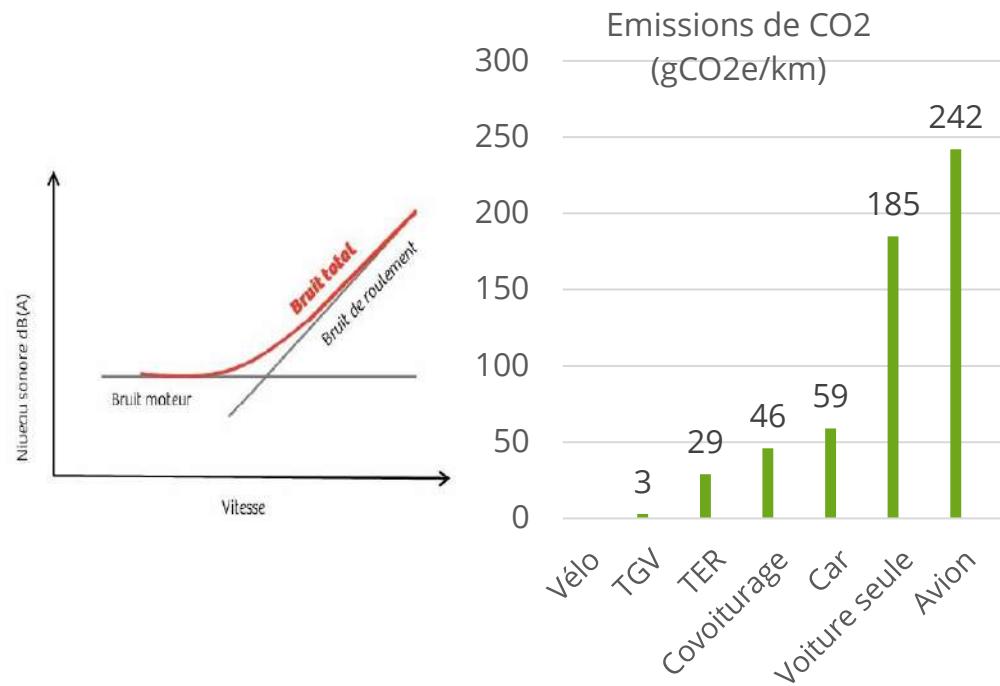
Le plan d'actions peut comporter de nombreuses mesures à prioriser selon votre contexte et vos objectifs : la modification des règles d'usage ou de la composition des flottes de véhicules pour les rendre plus efficientes, l'amélioration de l'accès des bâtiments pour les piétons et les modes doux (vélo, trottinette...), la promotion du vélo (fort potentiel pour vous, sur le site parisien notamment), l'encouragement à l'utilisation des transports publics, l'aménagement des horaires de travail, la garantie du retour à domicile pour les « alternatifs », des véhicules partagés motorisés ou vélos/VAE, l'incitation au covoiturage.



Les impacts de notre mobilité du quotidien sont multiples

Les externalités de la mobilité sont nombreuses et inégales d'un mode à l'autre :

- **Occupation de l'espace public & congestion** – la voiture occupe le plus d'espace rapporté au nombre de personnes transportées, un espace qui pourrait être réutilisé par des terrasses de restaurant, des jeux pour enfants, des jardins, etc... Cette occupation d'espace peut générer des retards et du stress aux heures de pointe.
- **L'accidentalité** – un trafic important aux heures de pointe et des vitesses élevées en centre-ville ne facilitent pas les déplacements des plus jeunes et plus âgés, voire les rendent dangereux.
- **Nuisances sonores** – les modes actifs sont moins bruyants que les autres modes, bruyant par le fonctionnement du moteur mais aussi à cause du roulement – plus on roule vite, plus on fait du bruit.
- **Particules fines et impacts sur la santé** – proviennent essentiellement du freinage aujourd'hui, grâce à la généralisation des filtres à particules.
- **Sédentarité** – cela concerne plus les automobilistes et les usagers des transports en commun dans une moindre mesure car ces derniers marchent plus que les automobilistes.
- **Consommation importante d'énergie importée** – pour les voitures comme pour les transports en commun (gasoil ou gaz), l'énergie qui nous permet de nous déplacer est majoritairement fossile et importée – une énergie de plus en plus rare qui risque de coûter de plus en plus chère
- **Emissions de gaz à effet de serre** – sont proportionnelles à la consommation d'énergie fossile



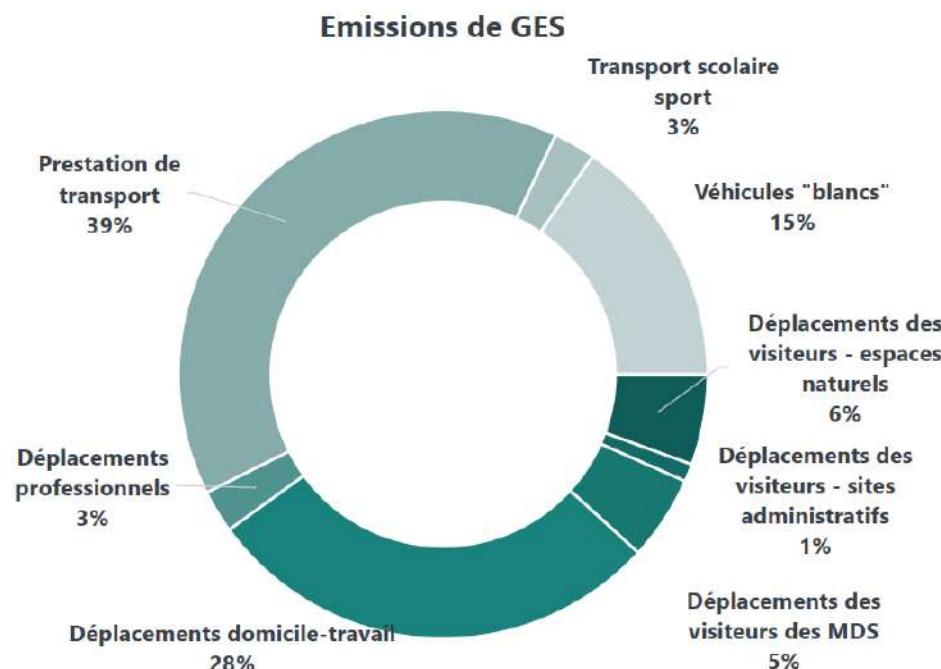


A l'échelle du Département, la mobilité des personnes représente 20% des émissions totales liées aux activités du Département et plus de la moitié provient du transport routier.

Presque 1/3 pour les déplacements domicile-travail, mais aussi 18% pour les déplacements « professionnels » (comprenant la flotte de véhicules « blancs »). Ces deux postes réunis représentent 46% des émissions de déplacement.

Zoom sur les déplacements de personnes (20 %)

5 430 tCO₂eq



Analyse

- Ce poste regroupe l'ensemble des déplacements de personnes dans le département de l'Aude. Il ne comprend pas le fret du département (flotte de véhicules « orange » par exemple, qui représente par ailleurs 2560 tCO₂eq).
- C'est un poste où les leviers d'actions du conseil départemental sont importants puisque, majoritairement, ces déplacements sont faits avec des véhicules du département ou dans le cadre d'un contrat avec le conseil départemental.



Le contexte et le périmètre de l'étude

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

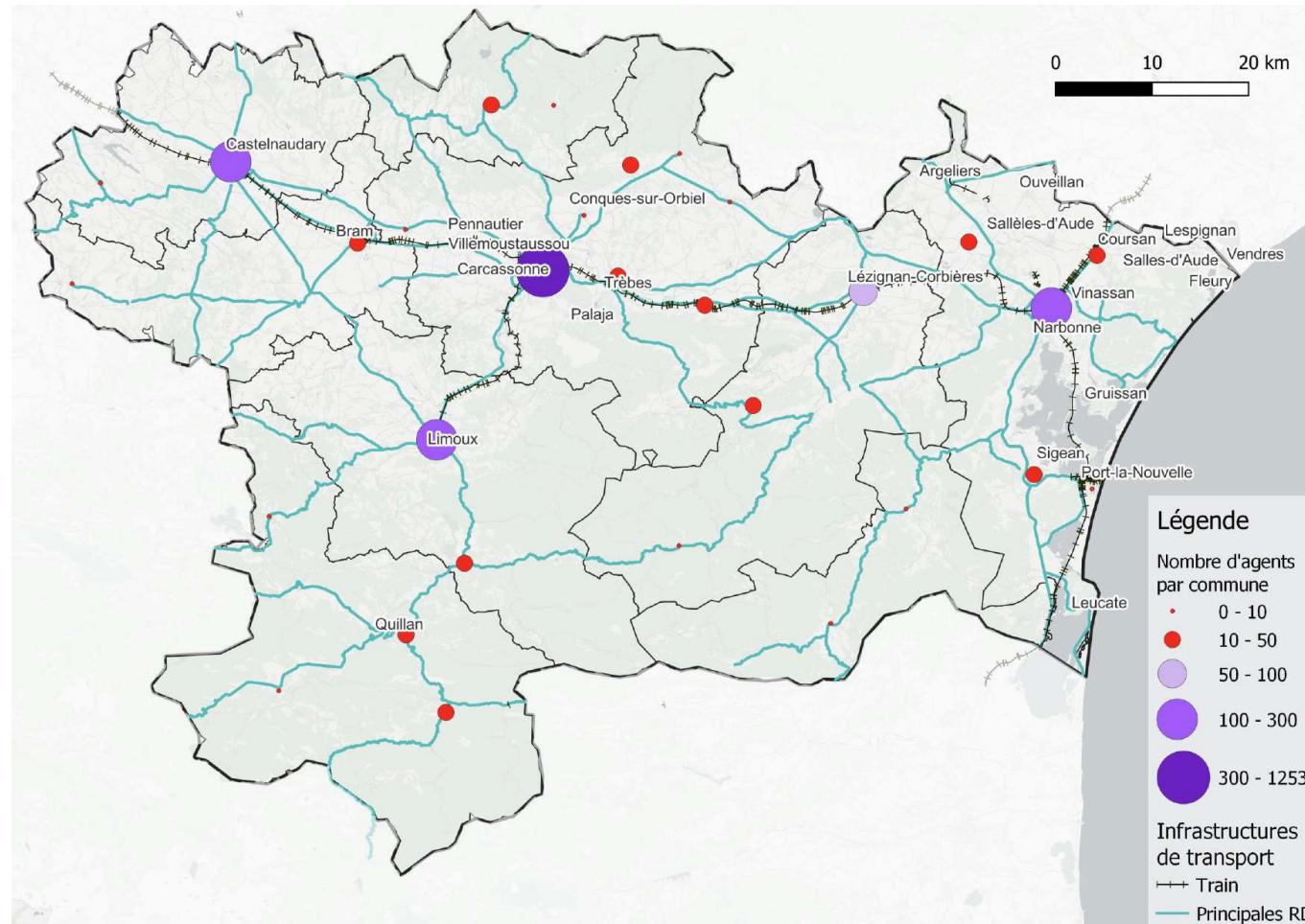
Reçu en préfecture le 21/06/2024

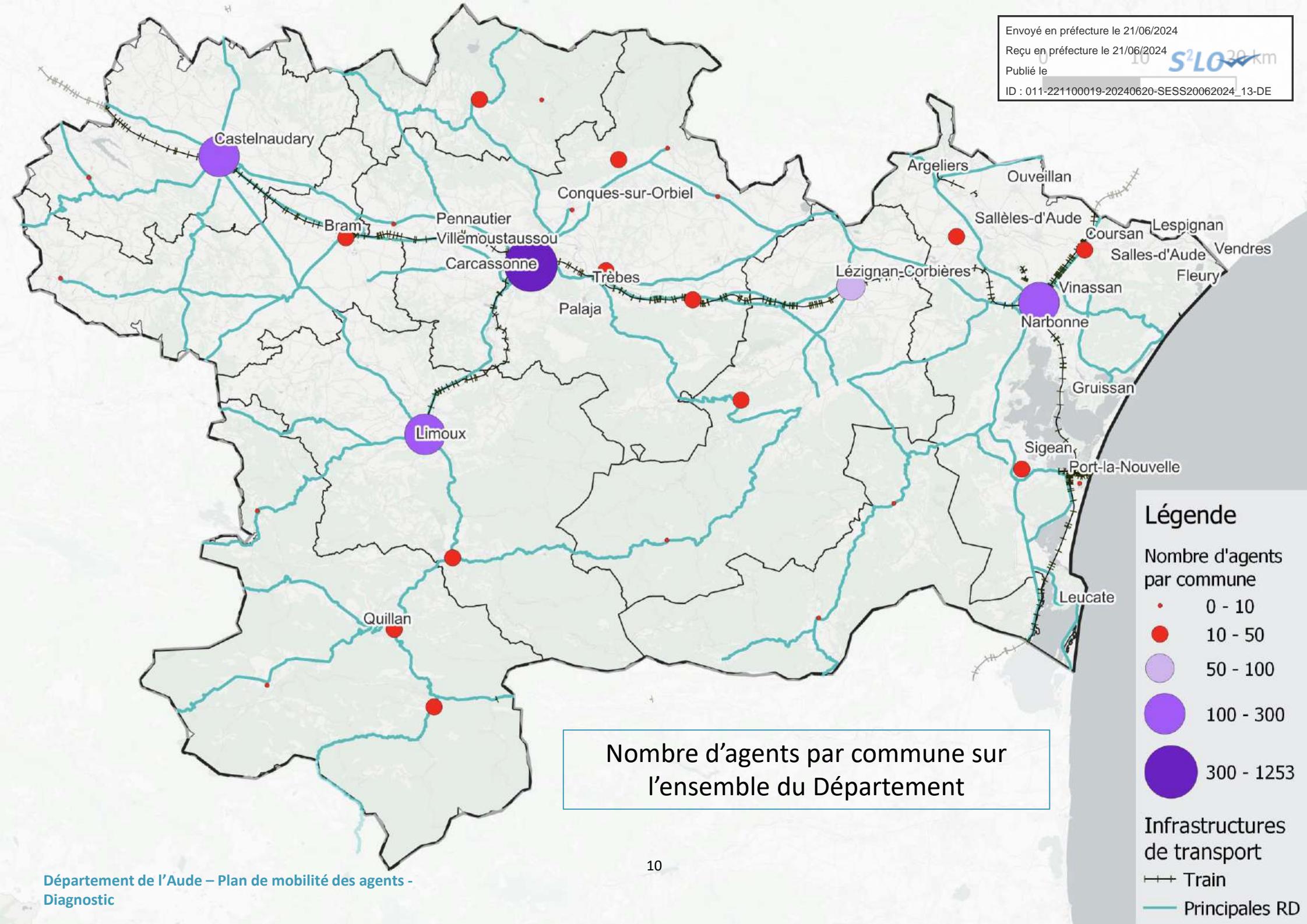
Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

- Près de **2 300 agents**
- Répartis sur **86 sites**
- Dans **31 communes** de l'Aude
- Se concentrant majoritairement dans les villes de **Carcassonne (55% des agents)**, **Narbonne, Castelnau-d'Orbieu, Limoux et Lézignan-Corbières – 83% des agents**
- Des sites de tailles moins importantes sont **présents le longs des axes autoroutiers et RD principales**
- Quelques plus **petits sites sont présents dans les zones moins denses de population**
- Seules **deux communautés d'agglomération sont AOMs** et possèdent un réseau de transport urbain (Carcassonne Agglo et le Grand Narbonne)







- D'abord pour **l'effet de levier important** : le secteur public est souvent le 1^{er} employeur local

C'est vrai dans l'Aude où le secteur public représente 38% des emplois, en particulier :

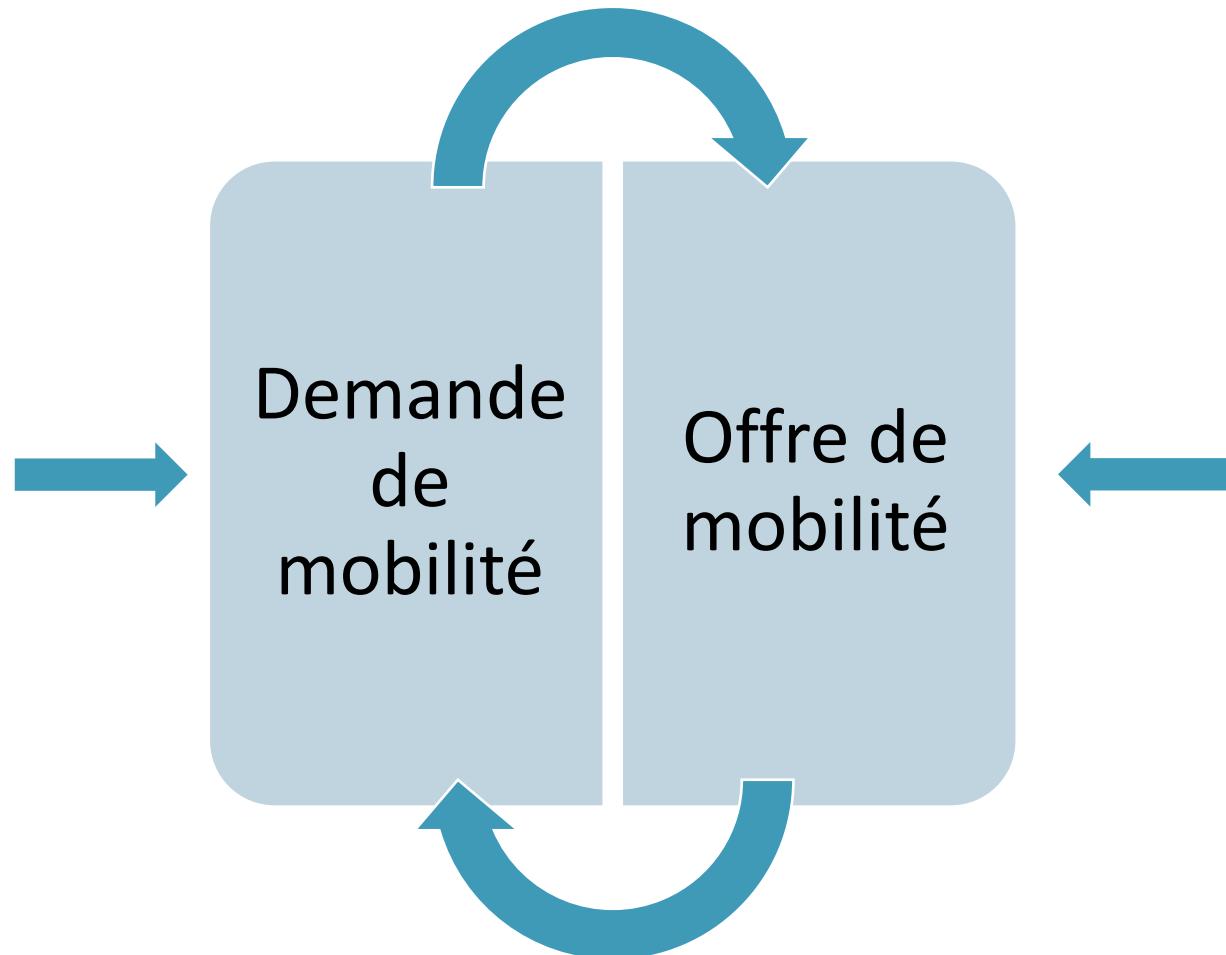
1. Le **Département est le plus important** employeur du territoire (2 300 agents)
 2. Suivi par le **centre hospitalier de Carcassonne** (~ 2 000 agents)
 3. Puis par **quatre employeurs publics de plus de 500 agents** : le centre hospitalier de Narbonne, la commune de Narbonne, la commune de Carcassonne, le centre Intercommunal d'action sociale Carcassonne Agglomération
- Ensuite, c'est **au travers des collectivités, par les choix politiques et la mise en œuvre des agents**, que des changements structurels sont possibles, notamment sur les mobilités (infrastructures, services, etc...). Une chose importante à deux égards :
 - **L'information la plus précise** préexiste dans les collectivités avant même la diffusion d'un service, sur l'organisation des compétences, la mise en œuvre d'un service de bus urbain et ses évolutions par exemple ➔ Ce doit donc être plus facile d'avoir accès à l'information sur les services publics de mobilité.
 - Dès lors que les agents et les représentants s'essaieraient à des mobilités alternatives, cela permet aussi d'**acquérir une connaissance d'usager** et de plus facilement **améliorer les services** proposés.
 - Enfin, on peut parler du « **devoir d'exemplarité** » des institutions : sachant que **la transition requiert des changements de tous**, c'est d'autant plus vrai pour des structures qui ont le plus de pouvoir de transformations (le secteur public et les grandes entreprises par exemple) – **prendre cette initiative c'est aussi éviter les discours retardant l'action**, en particulier l'argument : « c'est d'abord aux autres d'agir ».



Construction du diagnostic

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

- Données d'entrées*
- Enquête agents réalisée en 2022
 - Communes de résidence des agents



Données d'entrées

- Infrastructure de transport existantes
- Politique interne de remboursement de frais de déplacement
- Organisation du travail pour éviter des déplacements

- Introduction et contexte
- **Diagnostic mobilité**

Comprendre la demande

Etat des lieux de l'offre

- Orientations pour le plan de mobilité



- Plus de 70% des répondants possèdent 2 voitures ou plus dans leur foyer et 35% ne possèdent pas de vélo
- Une majorité d'automobilistes (89%), un taux important de cyclistes (10%*), une part élevée de piétons (7%) – puis viennent le train pour 5% des répondants, et les TC avec 2,4% des répondants.
- Parmi les critères de choix de la voiture :
 1. l'incompatibilité des TC avec les déplacements des agents
 2. La flexibilité offerte par la voiture
 3. Le fait d'enchaîner plusieurs déplacements par jour
 4. Enfin les critères de rapidité puis de confort.
- Une minorité de répondants pratiquent le télétravail régulièrement – 13% deux fois par semaine, 21,4% une seule fois.
- Plus d'un répondant sur deux ne connaît pas le Forfait Mobilité Durable (57%) – Alors que 58% connaissent la prise en charge partielle des frais de transport en commun
- Mobil'Aude connaît aussi un défaut de notoriété « relatif » - 42% des répondants ne le connaissent pas – parmi celles et ceux qui connaissent, seuls 8% sont inscrits. Le besoin d'autonomie arrive comme premier frein.
- Des répondants (40%) indiquent qu'aucune mesure ne les inciterait à l'utilisation des transports en commun ou du vélo, une majorité (60%) pourrait donc être incitée à utiliser les TC ou le vélo
- La distance (60%) apparaît comme le principal frein aux trajets à vélo, suivie du manque d'aménagements sécurisés (30%)

→ Un accès à la voiture individuelle facilité par la possession d'un véhicule et une flexibilité inégalée face aux autres modes. Des freins structurels importants existent à l'usage du vélo (distance, aménagements sécurisés) comme des TC (inadaptation du réseau aux besoins) jouent sur l'attractivité de ces modes. Des outils comme le télétravail, le FMD ou Mobil'Aude mériteraient d'être mieux connus des agents



Le programme, c'est quoi ?

Le programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) est un programme CEE (Certificats d'Economies d'Energie) qui vise à accompagner **4500 employeurs dans le développement d'une culture vélo** au sein de leurs établissements. Il a pour vocation de répondre à un enjeu écologique fort, en accompagnant les employeurs dans la promotion de la mobilité active auprès de leurs salariés.

Une aide financière prise en charge **par le programme permettra aux employeurs de déployer des équipements et services « pro-vélo »** pour les déplacements domicile-travail et professionnels de leurs collaborateurs, clients et fournisseurs.

OEPV, le programme de la FUB pour accompagner les employeurs dans leur politique « pro-vélo » - valide jusqu'en 2024

Au programme : financement d'abris vélo, accompagnement par des professionnels, subvention pour les ateliers de réparations, etc...

Un groupe actif de cycliste du quotidien œuvre pour **améliorer les conditions** de mobilité des agent.e.s cyclistes avec des recommandations pour inciter à l'usage du vélo :

- l'inscription de quelques sites du département au **programme OEPV** ;
- Une **communication** claire sur **les aides à l'achat** existantes pour les VAE ;
- **Des accords internes** : pour recharger les batteries des VAEs personnels des agents sur le site, pour utiliser les douches ;
- Mener des **actions de sensibilisation** dans le cadre de la QVT (Qualité de Vie au Travail) ou des actions sur l'utilisation du vélo dans le cadre de la prévention de la santé au travail ;
- L'installation (généralisée) de **stationnement vélo** sur les différents sites du Département (personnels et visiteurs dans certains cas) ;

- La mise en place de **vélos « professionnels »** pour certains agents (vélo-cargos, VAE) ;
- **L'accessibilité** de certains sites **à vélo** à améliorer (notamment l'hôtel du Département) ;
- **Améliorer le système de mise à disposition de VAE** de l'hôtel du Département ;
- Proposition d'**accompagner les néo-cyclistes** sur la prise de leurs marques dans la pratique du vélo aux abords des sites (dans une pratique domicile-travail ou de déplacements professionnels).





Etude d'accessibilité basée sur les adresses des agents

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

L'étude d'accessibilité est basée essentiellement sur l'analyse des adresses des agents de certaines communes du Département, et dans une moindre mesure sur **une courte visite à l'hôtel du Département à Carcassonne** réalisée le 31 mai 2023.

Méthodologie

Compte tenu du nombre important de sites et d'agents, le choix a été fait de se focaliser sur les sites avec le plus d'agents, et ce pour deux raisons :

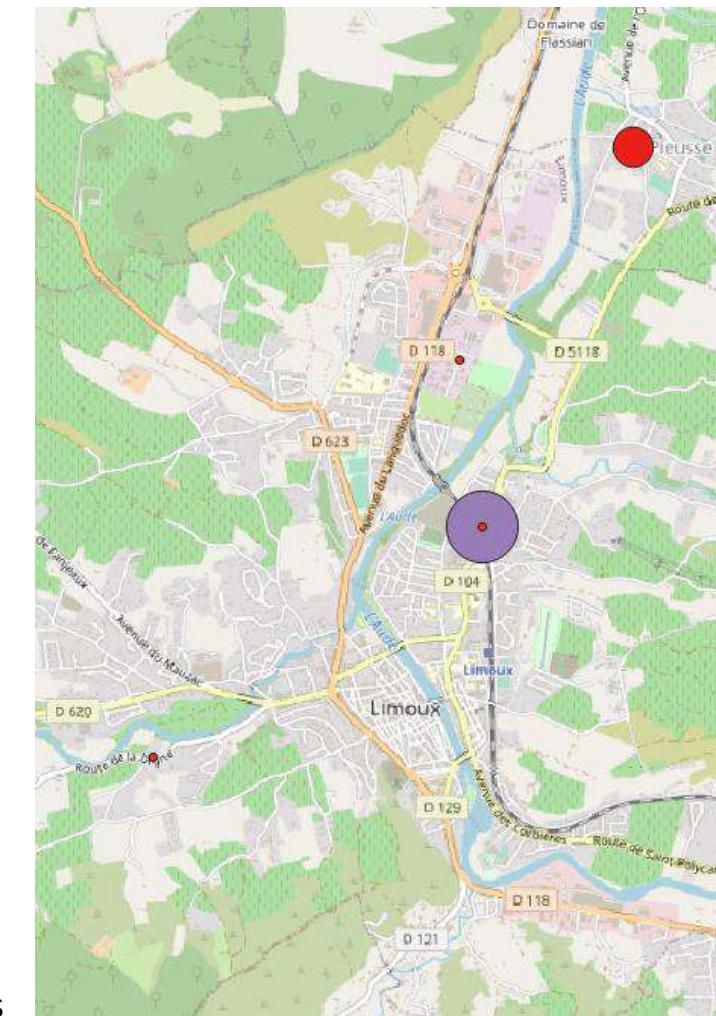
1. Cela permet d'avoir un échantillon statistique plus représentatif ;
2. Cela permet de bénéficier d'effet d'entraînement plus important lorsque des mesures sont mises en œuvre sur un site particulier.

Néanmoins la limite de cette méthode est le biais concernant les sites qui appartiennent à d'autres catégories géographiques (les sites retenus n'appartenant pas aux catégories « zone urbaines non desservie » ou « zones rurales »). **Cela n'empêchera pas de proposer une stratégie et des actions concernant l'ensemble des sites.**

Cinq communes ont donc été retenues : **Carcassonne, Narbonne, Lézignan-Corbières, Castelnau-d'Aude et Limoux**.

Sur les secteurs de Carcassonne et de Narbonne, un **sous-découpage géographique** permet d'avoir une analyse spatiale plus fine : 4 secteurs pour Carcassonne et 2 pour Narbonne.

Sur chacun des secteurs définis, les distances sont calculées entre l'adresse de résidence des agents et le « centre du secteur ». Par exemple à Limoux, les sites du Département sont répartis sur quatre adresses : Avenue Andrée Chenier, le collège, la route de la Digne d'Aval et rue Farman – **le point pour calculer la distance du secteur est pris proche du site « principal » (avec le plus d'agents), à savoir l'avenue Andrée Chenier qui accueille 94 agents.**



Exemple de la commune de Limoux où quatre sites aux adresses différentes apparaissent, la taille des cercles est proportionnelle au nombre d'agents



Etude d'accessibilité basée sur les adresses des agents – Guide d'utilisation des données

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



La distance est calculée pour chaque adresse des agents puis on peut connaître le nombre d'agents résidant dans un périmètre donné ou le périmètre pour un nombre d'agent donné. Par exemple, le 1^{er} quartile indique la distance à laquelle résident ¼ des agents d'une zone donnée (1,5 km pour les agents des sites au nord de Carcassonne). La médiane propose la même donnée pour la moitié des agents.

Le tableau ci-dessous référence toutes ces données.

Zones	Nombre agents de la zone	1er quartile (25%)	Médiane (50%)	3ème quartile (75%)	Max	Distance moyenne	Agents à moins de 5 km	En % d'agents	Agents à plus de 40 km	En % d'agents
Carcassonne centre	141	0,5 km	5,5 km	12,5 km	101 km	17 km	61	43%	2	1%
Carcassonne ouest	80	5 km	8 km	17 km	59 km	16 km	29	36%	2	3%
Carcassonne est	101	2 km	7 km	18 km	77 km	23 km	41	41%	8	8%
Carcassonne nord	905	1,5 km	8 km	20 km	672 km	33 km	364	40%	79	9%
Narbonne centre	149	1 km	7,5 km	17 km	60 km	21 km	61	41%	6	4%
Narbonne nord	76	2 km	10 km	24 km	183 km	32 km	33	43%	14	18%
Castelnau-dary	110	5 km	11 km	21 km	77 km	21,5 km	30	27%	8	7%
Limoux	131	3,5 km	11 km	19 km	17 km	17 km	45	34%	2	2%
Lézignan Corbières	94	5 km	9 km	16 km	42 km	16 km	24	26%	2	2%
Total	1787						688		123	

% par rapport au nb d'agent du DPT

78 %

30 %

5 %

Comment lire ce tableau ?

Pour la première ligne par exemple, on comptabilise 141 agents sur les sites situés au centre de Carcassonne. 25% (le 1^{er} quartile) d'entre eux, habitent à moins de 0,5 km de leur lieu de travail. La moitié (médiane), résident à moins de 5,5 km.

L'Hôtel du Département appartient à la catégorie « Carcassonne Nord ».



Etude d'accessibilité basée sur les adresses des agents



Au moins **30% des agents pourraient**, théoriquement (sous réserve d'aménagements cyclables sécurisés, de la possession d'un vélo / VAE en état de marche), **se rendre au travail à vélo** (5 km = 30 minutes à vélo) ;



Pour les sites de Narbonne et Carcassonne, on peut prendre **l'hypothèse** que **les agents résidant à moins de 5 km** peuvent aussi **emprunter les transports en commun urbains** (*à condition que l'offre soit adaptée*) – ce qui concerne au moins **589 agents (25%)** ;



Au moins **130 agents (5%)** résident et travaillent à proximité d'une gare et **pourraient tenter l'expérience ferroviaire** pour les déplacements domicile-travail (certainement avec un peu d'intermodalité : voiture ou modes actifs) ;



Quasiment **70% des agents** peuvent être intéressés par la pratique du **covoiturage** (domicile-travail et professionnel), les chances d'avoir une bonne adéquation entre l'offre et la demande est plus importante dans les sites avec le plus d'agents, mais plus facile à mettre en œuvre sur les « petits sites » ;



Un nombre non négligeable d'agents (surtout à l'hôtel du Département et à Cuxac) **résident à plus de 40 km** de leur lieu de travail, le télétravail et/ou le coworking sur un site plus proche de chez sont des options pertinentes pour ces agents.

Les chiffres annoncés dans cette partie sont des « minimums » car au moins 22% d'adresses d'agents n'ont pas été étudiés.

Zones	Nombre agents de la zone	1er quartile	Médiane	Agents à moins de 5 km	En % d'agents	Agents à plus de 40 km	En % d'agents
Carcassonne centre	141	0,5 km	5,5 km	61	43%	2	1%
Carcassonne ouest	80	5 km	8 km	29	36%	2	3%
Carcassonne est	101	2 km	7 km	41	41%	8	8%
Carcassonne nord	905	1,5 km	8 km	364	40%	79	9%
Narbonne centre	149	1 km	7,5 km	61	41%	6	4%
Narbonne nord	76	2 km	10 km	33	43%	14	18%
Castelnau-d'Oléron	110	5 km	11 km	30	27%	8	7%
Limoux	131	3,5 km	11 km	45	34%	2	2%
Lézignan Corbières	94	5 km	9 km	24	26%	2	2%
Total	1787			688		123	

% par rapport au nb d'agent du DPT

78 %

30 %

5 %



Vue globale des lieux d'habitat des agents en fonction des zones étudiées

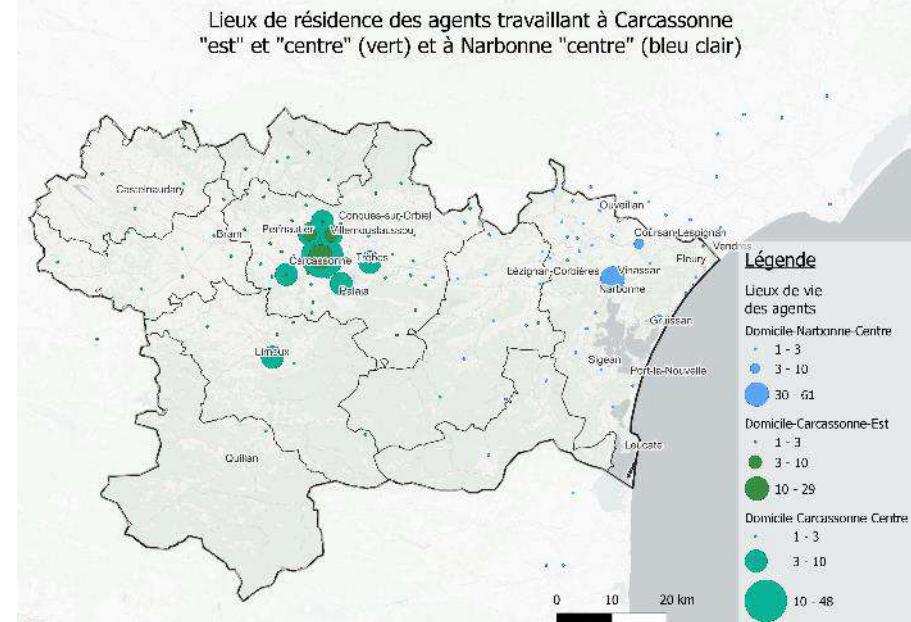
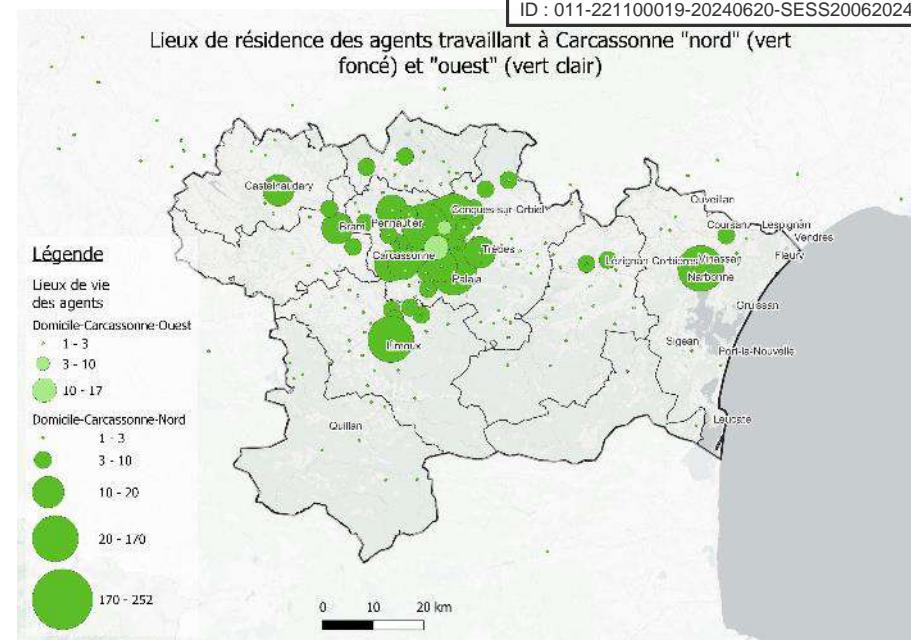
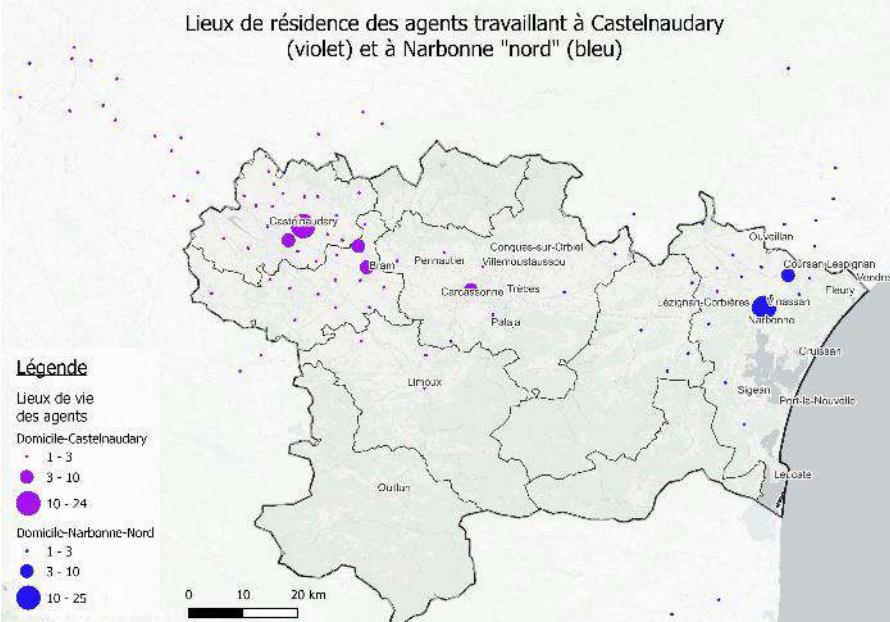
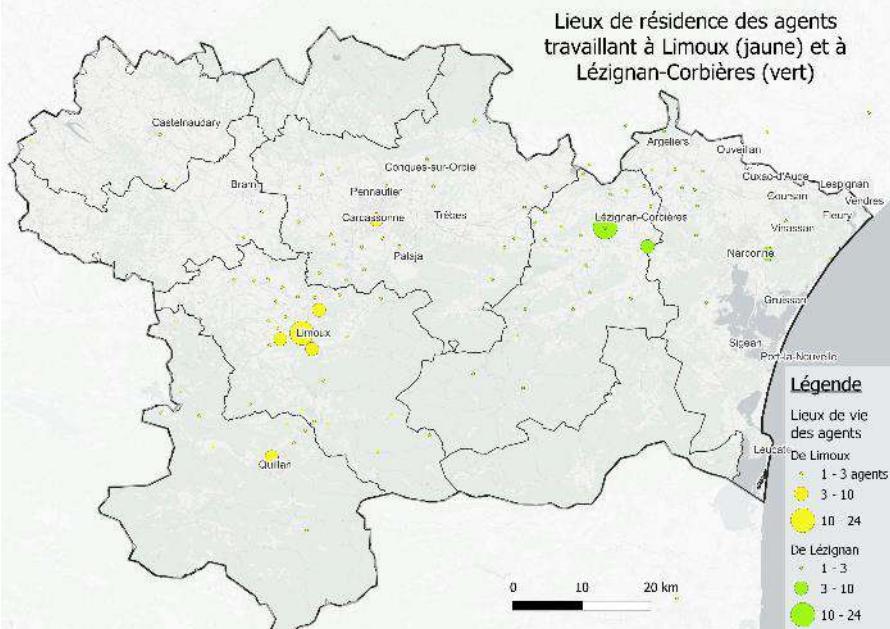
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE





Zoom sur Limoux / Lézignan-Corbières

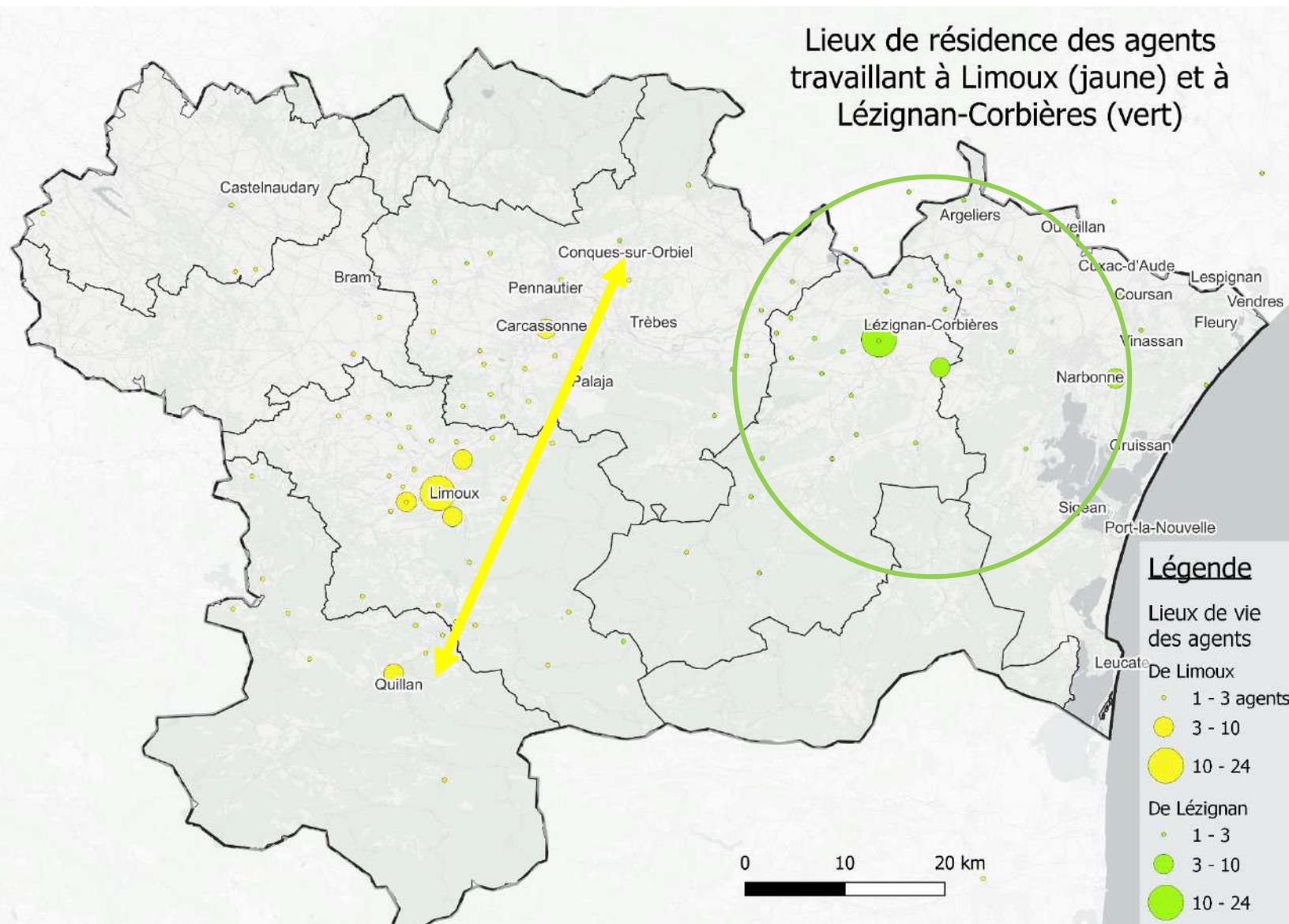
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Pour les agents de Limoux, les lieux d'habitats sont répartis autour d'un axe Quillan ↔ Carcassonne.

Pour les agents de Lézignan Corbières, l'habitat est plus diffus, organisé dans une logique circulaire autour du pôle.



Zoom sur Castelnau-dary / Narbonne Nord

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

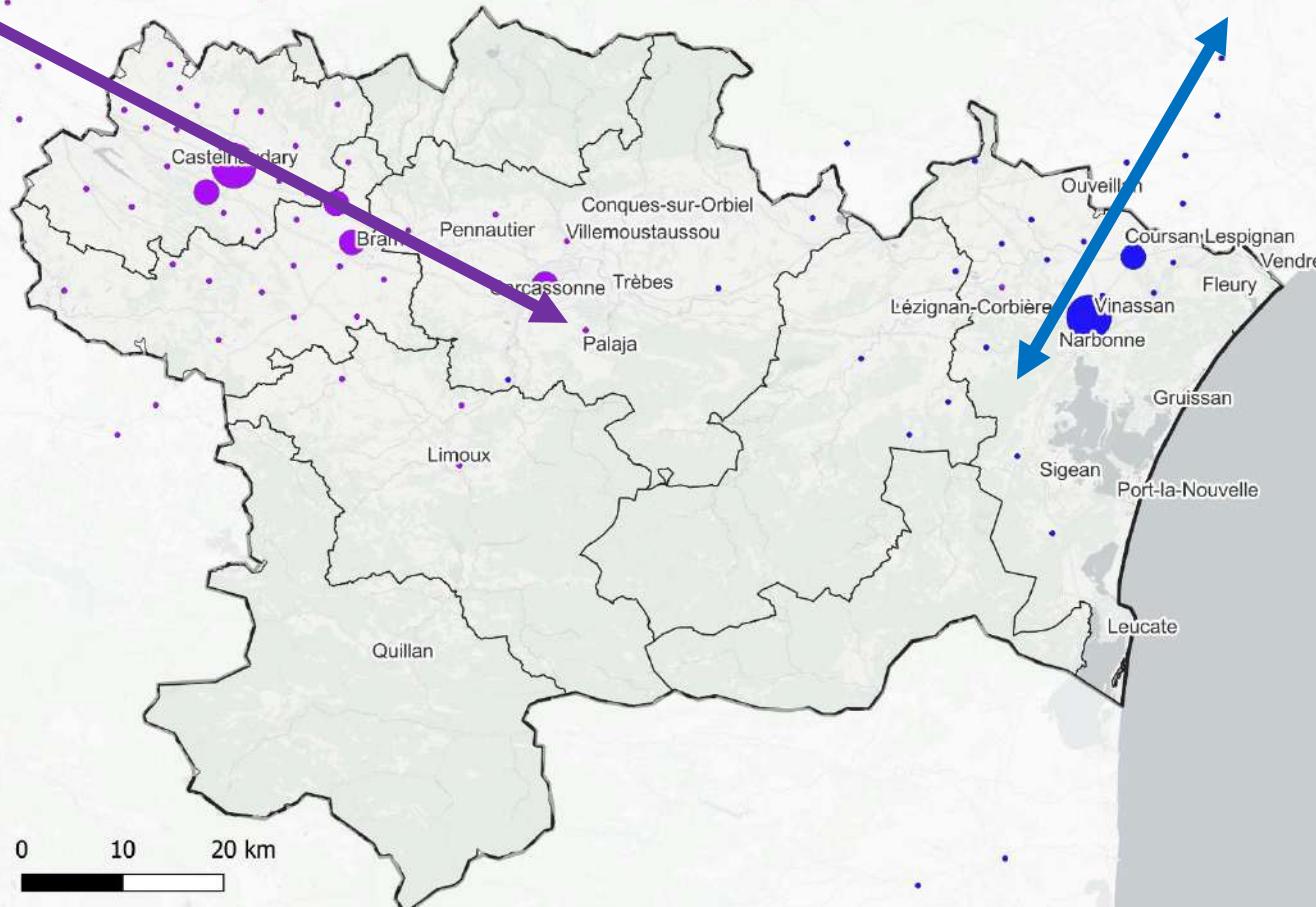
Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Lieux de résidence des agents travaillant à Castelnau-dary (violet) et à Narbonne "nord" (bleu)



Deux axes se dessinent sur les lieux d'habitats des agents, le long des autoroutes / voies ferrées



Zoom sur Carcassonne Est & Centre / Narbonne Centre

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

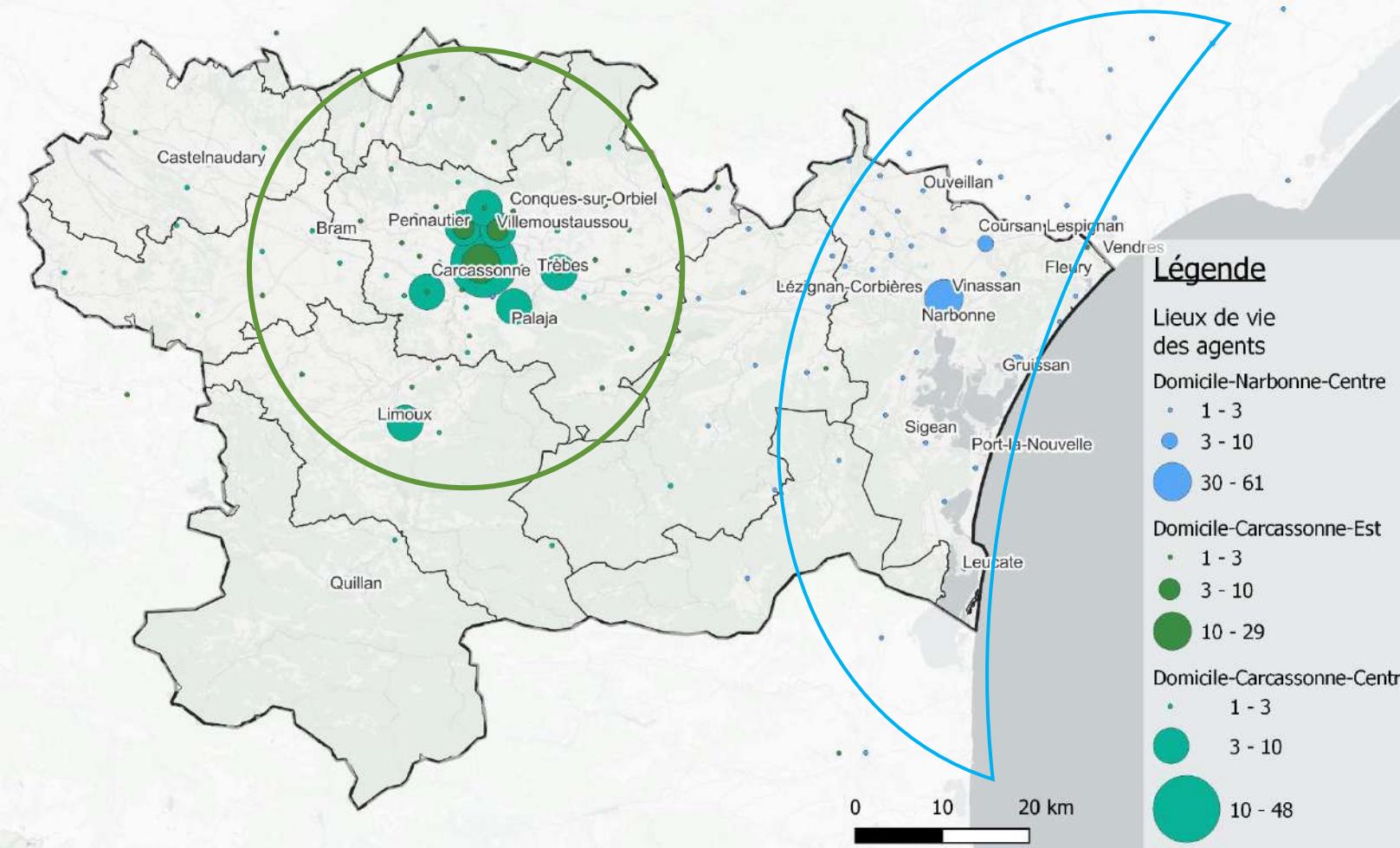
Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Lieux de résidence des agents travaillant à Carcassonne "est" et "centre" (vert) et à Narbonne "centre" (bleu clair)



Les agents de Carcassonne habitent globalement dans l'agglomération, et quelques-uns viennent de Limoux.

Pour Narbonne, les lieux d'habitats sont plus éloignés, mais restent dans la ceinture méditerranéenne (le long d'axes autoroutiers et ferroviaires).



Zoom sur Carcassonne Nord / Ouest

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

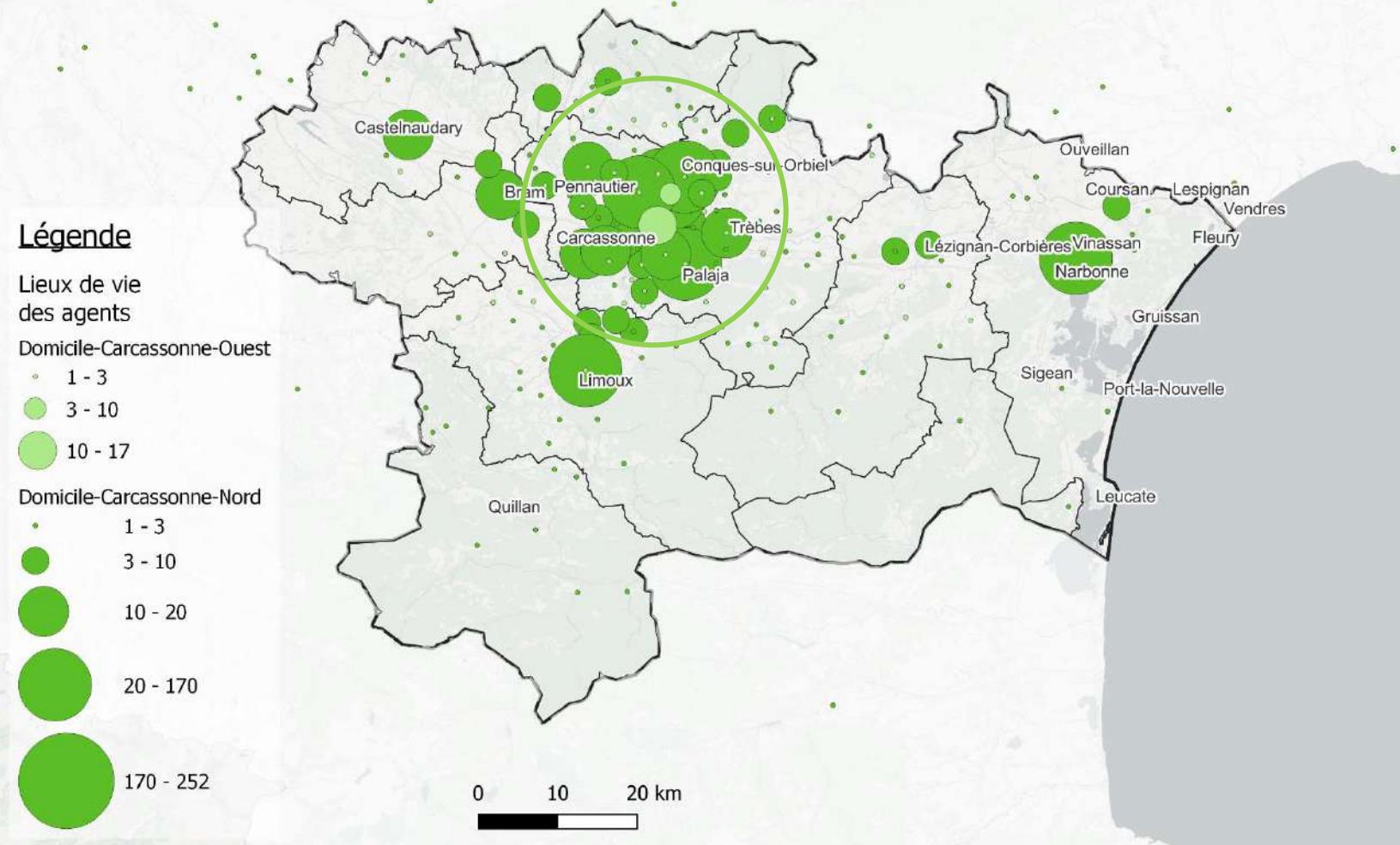
Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Lieux de résidence des agents travaillant à Carcassonne "nord" (vert foncé) et "ouest" (vert clair)



La couleur des sites au nord de Carcassonne prédomine, avec de nombreux agents présents dans l'agglomération – et ses environs. Quelques-uns habitent aussi à Narbonne et à Limoux (24 dans les deux cas).

Sur Carcassonne ouest, l'habitat est aussi relativement concentré sur l'agglomération.



Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

- Introduction et contexte
- Diagnostic mobilité

Comprendre la demande

Etat des lieux de l'offre

- Orientations pour le plan de mobilité



Les offres de mobilité « internes » et « externes »

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Diverses offres facilitent la mobilité pour rejoindre les sites du département :

- Une offre « interne » fournie par les services du Département : flotte de véhicule/VAE, incitations financières, stationnement cyclable, stationnement motorisé, remboursement de frais de déplacement.
- Une offre structurelle « externe » au Département, grâce aux routes, rails, transports en communs.

Les agents de Narbonne, de Limoux, Lagrasse ou à Villeneuve Minervois n'ont pas accès aux mêmes offres de transport ou au même relief. Pour simplifier l'exercice, nous avons choisi de catégoriser les communes hébergeant des sites du département en fonction des offres de mobilité :

1. **Les zones urbaines desservies par du TC urbain**, cela concerne essentiellement les agglomérations de Carcassonne et Narbonne ;
2. **Les zones urbaines desservies par une gare ferroviaire** à bonne fréquence (au moins 2 passages de train le matin et le soir) ;
3. **Les zones urbaines de plus de 3 000 habitants non-desservies** par une gare ni par des réseaux de TC ;
4. **Les autres communes** sont catégorisées comme **rurales** au sens des mobilités.

Catégorie	Communes concernées	Offres de mobilité	Nb d'agents
Zone urbaine avec réseau TC	Carcassonne, Narbonne, Trèbes, Sigean (suivant les évolutions de l'efficacité des TC : Villemoustaussou, Pennautier, Palaja)	Bus urbain, train, covoiturage, modes actifs	1 599
Zone urbaine avec gare ferroviaire	Bram, Port-la-Nouvelle, Limoux, Lézignan-Corbières, Castelnau-d'Orbieu	Train, covoiturage, modes actifs	362
Zone urbaine sans TC, ni gare	Conques-sur-Orbiel, Coursan, Quillan	Covoiturage, modes actifs	83
Zone rurale	Alzon, Axat, Belpech, Capendu, Caunes-Minervois, Chalabre, Couiza, Cuxac-Cabardès, Mouchoumet, Rieux-Minervois, St-Nazaire-d'Aude, Salles-sur-l'Hers, Tuchan, Villegly, Villeneuve-Minervois	Covoiturage, modes actifs (au cas par cas)	227

Néanmoins, chacune des communes du territoire dispose d'une bonne desserte par la route (départementale ou nationale), ce qui rend le covoiturage comme le mode pertinent à chacun des sites (plus favorable sur les sites avec le plus d'agents).



Les infrastructures et services de mobilité « internes »

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Les motorisés

- La flotte de véhicule de service
 - 340 véhicules majoritairement thermiques
➔ Coût annuel estimé : 2 M€ (hyp. de 6 000€/véhicule)
 - Environ 1 700 utilisateurs de cette flotte
 - Annuellement : 5 400 000 km parcourus soit 16 000 km par véhicule en moyenne
- Un nombre de place de stationnement motorisés existent sur l'ensemble des sites du Département (généreusement dimensionné et gratuit)



Les vélos

- La flotte de VAE
 - 5 VAE
➔ Coût annuel estimé : 1 500€ (hyp. De 300€/VAE)
 - Environ 55 réservations de VAE en 2022
 - Facteur limitant la location : les casques ne sont pas fournis pour des raisons d'hygiène/covid
- Le stationnements vélo disponibles sur 5 sites (hôtel du Département, aux Archives Départementales, à la maison du Département de la Haute-Vallée, aux maisons départementales des solidarités de Lézignan-Corbières et Sigean)

Gestion des deux flottes

- Plateforme de réservation commune
- 4 agents du Département à temps complet pour assurer la gestion et l'entretien de la flotte auto ainsi que la flotte VAE



Evolution des demandes de Forfait Mobilité Durable (FMD)

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Fonctionnement pratique

Un plafond de 200€ / agent est proposé sous réserve de fournir une attestation sur l'honneur pour la pratique d'au moins 100 jours par an – du vélo ou du covoiturage.

Note : Récemment, la loi au sujet du FMD a évolué et propose désormais un plafond réhaussé à 300€ et une évolution plus progressive : 100€ si 30 à 59 jours de pratique / 200€ pour 60 à 99 jours / 300€ pour plus de 100 jours.

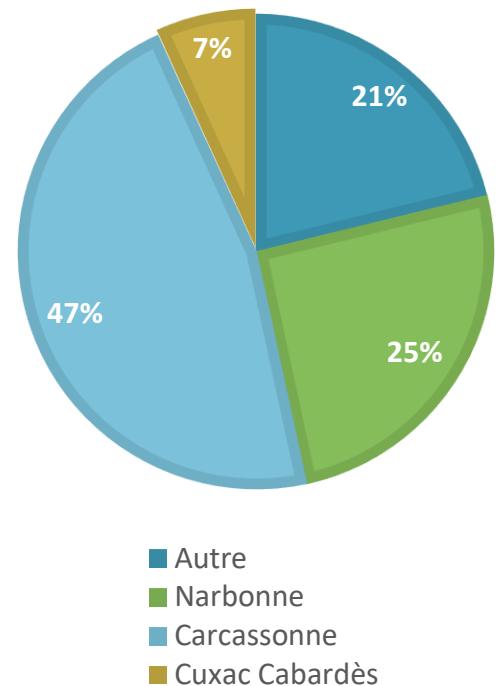
Les chiffres des dernières années

En 2021, 74 demandes de FMD ont été formulées. En 2022, le nombre de demande a augmenté à 118.

Le nombre de demande pour le covoiturage a doublé en un an, ce qui peut être expliqué par une pratique déjà existante, et la prise de connaissance du dispositif. Le nombre de demande pour les cyclistes à elle aussi augmenter de 25%.

Le FMD est majoritairement demandé par des agents de Carcassonne et Narbonne mais aussi ceux de Cuxac-Cabardès, Lézignan-Corbières, Morthoumet, Conques, etc...

DEMANDE GÉOGRAPHIQUE DU FMD EN 2022



Évolution FMD	2021	2022
Nombre de demandes	74	118
Pour le vélo	54	77
Pour le covoiturage	20	41



L'accessibilité à l'hôtel du Département en vélo / marche / bus

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

L'hôtel du Département compte, de loin, le plus d'agents. Son accessibilité autrement qu'en voiture nous interroge dans cette partie.

Comment y aller à vélo depuis le centre ville ?

- Il existe deux itinéraires depuis la gare de Carcassonne, soit par la RD49 (avec une montée assez raide, dans un trafic important), soit par l'avenue Franklin Roosevelt puis par le lycée Paul Sabatier (plus calme une fois l'avenue Roosevelt passée). Par l'avenue Franklin Roosevelt, des aménagements cyclables existent mais ne sont pas continus sur l'ensemble du trajet.
- L'arrivée sur l'hôtel nécessite la traversée d'un important giratoire (quel que soit l'itinéraire emprunté) puis de l'allée Raymond Courrière où l'étroitesse de la voirie rend difficile le dépassement en sécurité d'un cycliste.



Giratoire d'entrée à l'hôtel du Département – à gauche
Allée Raymond Courrière – à droite



Propositions d'itinéraires Gmaps pour rejoindre l'hôtel du Département depuis la gare de Carcassonne

Comment y aller à pied ?

Un itinéraire direct, à travers les quartiers résidentiels permet de rejoindre l'hôtel depuis la gare en 25 minutes à pied (1,9 km) ; à bon pas c'est imaginable en 20 minutes.

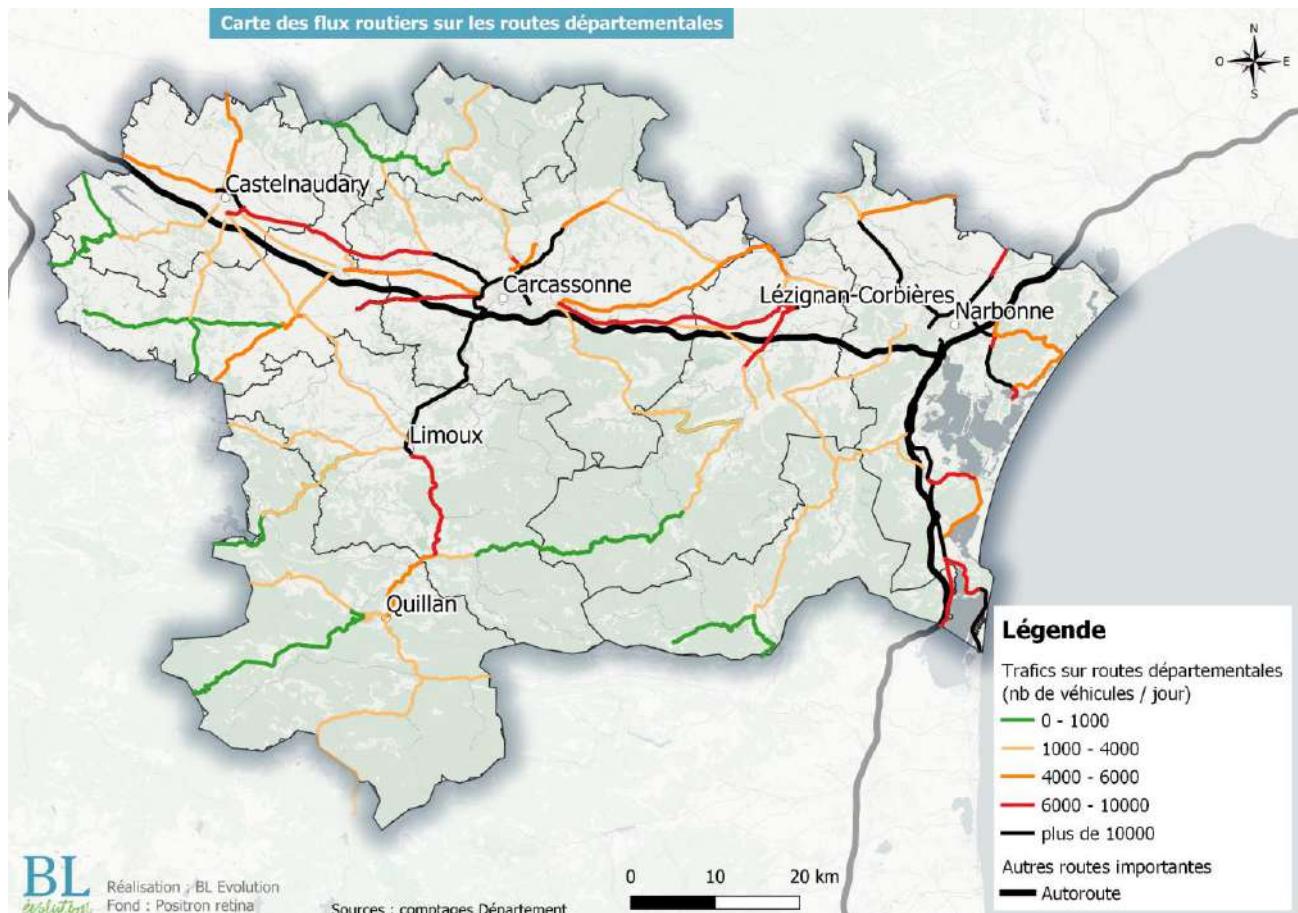
Comment y aller en bus ?

La ligne 8 permet de réaliser ce trajet avec le moins de marche à pied. Néanmoins, sa fréquence horaire plutôt faible (même en heure de pointe) requiert une bonne organisation – la fiche horaire est présenté en diapositive 35. De plus, le bus de la ligne semble être de gabarit plus petit qu'un bus urbain « classique », limitant donc le nombre de passager (ce qui n'est pas problématique aujourd'hui compte tenu du taux de remplissage, mais qui peut être une limitation suivant l'augmentation du remplissage).



Un fort potentiel du covoiturage sur les axes à fort trafic (entre collègues)

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Mobil'Aude – Plateforme de covoiturage sur le Dpt Klaxit – Opérateur de covoiturage sur l'agglomération de Carcassonne

klaxit
par BlaBlaCarDaily

Les flux routiers les plus élevés se situent aux abords des agglomérations principales et sur les axes routiers majeurs :

- Ouest – Est (axe Toulouse – Montpellier)
- Nord – Sud (axe Montpellier – Perpignan)

Potentiel pour le covoiturage domicile-travail mais aussi pour les déplacements professionnels, qui peut s'appuyer aussi un **important réseau de RD**.

Mobil'Aude, la plateforme de covoiturage développée par le Département **n'est pas suffisamment connue** des agents (en 2022 : 1 533 inscrits et 1 361 annonces postées).

Récemment, l'agglomération de Carcassonne facilite le covoiturage grâce à **l'application Klaxit**, en prenant en charge les frais pour les passagers. Les conducteurs pourraient **économiser** jusqu'à **160€/mois**.



Lors des ateliers, certains agents utilisateurs de la plateforme ont confié ne pas avoir reçu beaucoup d'offres/demandes par ce biais.



Les démarches de planification en cours dans le département

Certaines démarches sont menées sur le territoire, en particulier :

- 2 schémas vélo réalisés ou en cours sur les deux Communautés d'agglomération du Département**
- Des propositions de maillage local dans la vallée de l'Aude portées par les associations**
- Peu de démarches locales sur le reste du territoire**

Par ailleurs, **la région Occitanie a également son plan vélo depuis 2020**. En tant qu'AOM, elle sera évidemment un acteur clé pour développer le vélo dans le département.

Tenant compte de ce contexte, le futur schéma vélo doit donc être pensé à plusieurs échelles :

- Travailler avec les deux agglomérations pour rendre cohérent leurs schémas vélo avec les itinéraires identifiés à l'échelle départementale.
- Accompagner les EPCI dans la mise en place d'une politique de déploiement du vélo, en s'appuyant sur l'armature départementale existante.

Ainsi, la coordination des différentes démarches et l'accompagnement des EPCI seront des éléments clés pour la mise en œuvre d'une politique cyclable cohérente et efficace dans l'Aude.



Attention au vent en Occitanie ! Ce dernier souffle fort une bonne partie de l'année (117 jours/an à plus de 55 kmh selon Wikipédia), l'assistance électrique peut être la bienvenue pour les néo-cyclistes. Ou alors de regarder la météo avant de sortir le vélo.

Nom de l'EPCI	Avancement politique cyclable
CA Le Grand Narbonne	<ul style="list-style-type: none"> Schéma vélo en cours de finalisation
CA Carcassonne	<ul style="list-style-type: none"> Schéma vélo réalisé, février 2023 Service de locations VAE moyenne et longue durée
CC Région Lézignanaise, Corbières et Minervois	<ul style="list-style-type: none"> Pas de schéma vélo Réseau de boucles loisirs existant
CC du Limouxin	<ul style="list-style-type: none"> Pas de schéma vélo Travail d'identification des liaisons à créer réalisé par l'AF3V dans la vallée de l'Aude
CC Castelnau-d'Aude Lauragais Audois	<ul style="list-style-type: none"> Pas de schéma vélo Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI
CC Piège Lauragais Malepère	<ul style="list-style-type: none"> Pas de schéma vélo Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI
CC Pyrénées Audoises	<ul style="list-style-type: none"> Pas de schéma vélo Travail d'identification des liaisons à créer réalisé par l'AF3V dans la vallée de l'Aude
CC de la Montagne Noire	<ul style="list-style-type: none"> Pas de démarches réalisées ou en cours
CC Corbières Salanque Méditerranée	<ul style="list-style-type: none"> Pas de démarches réalisées ou en cours
CC Lauragais Revel Sorezais	<ul style="list-style-type: none"> Pas de schéma vélo Actions sur le vélo dans le PCAET fait à l'échelle du PETR du Pays Lauragais et décliné par EPCI



Vue globale de l'infrastructure cyclable sur Carcassonne et Narbonne

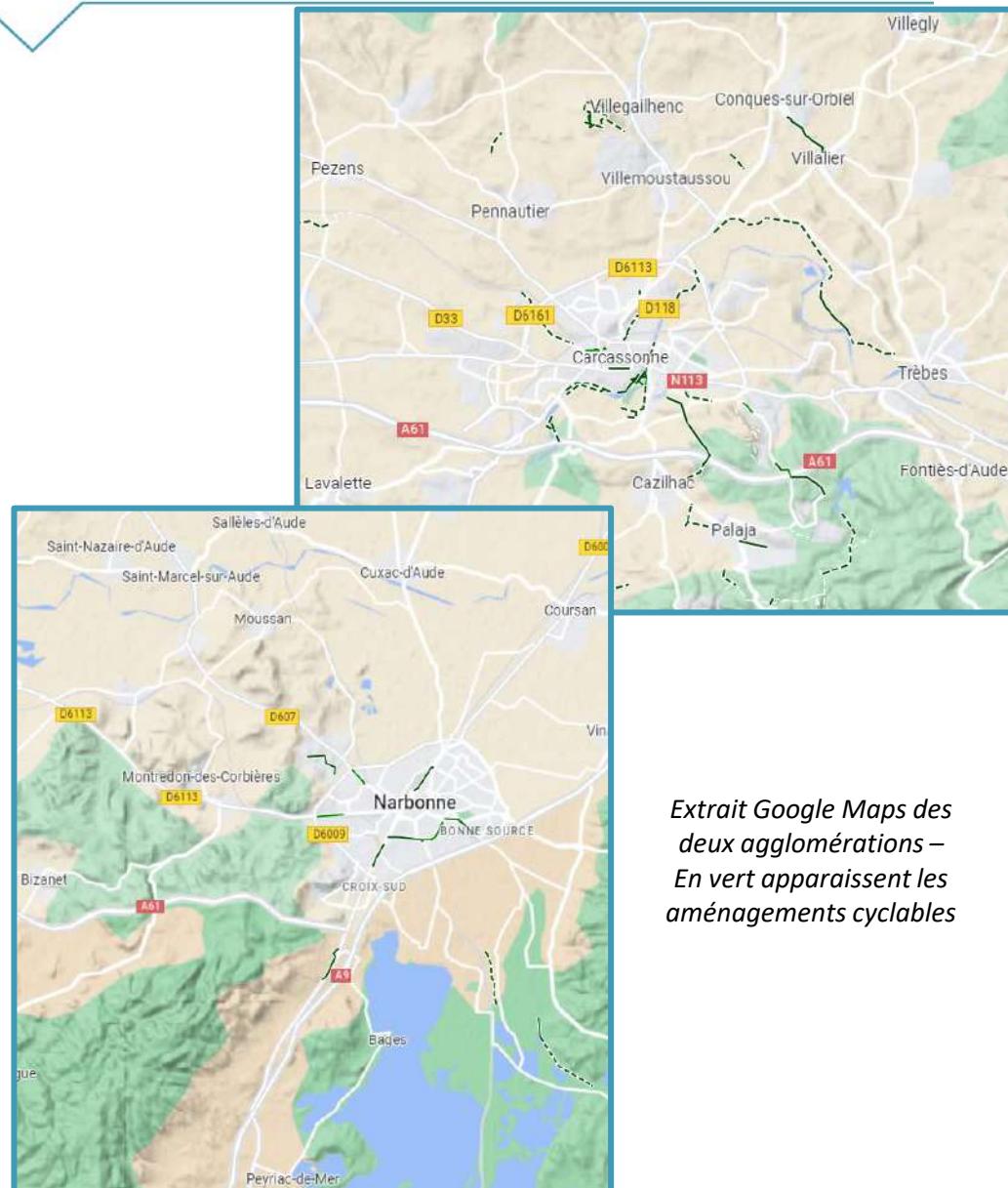
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



- Les deux **agglomérations de l'Aude déploient timidement un réseau cyclable urbain et interurbain**
- Néanmoins, d'après le groupe cycliste de Carcassonne, **la circulation dans Carcassonne même est assez apaisée à vélo pour des cyclistes habitués**, malgré l'absence d'aménagements
- La **problématique** principale est la **traversée du « périphérique » entourant la ville**
- Si Narbonne apparaît relativement plate, **Carcassonne est plus vallonnée** (surtout le nord), ce qui peut constituer un frein à la pratique du vélo
- Des **plans vélos à l'échelle des deux agglomérations** ont été réalisés récemment (2023 pour Carcassonne et en cours pour Narbonne) ce qui présage du développement à venir de l'infrastructure
- Les **informations** pour les **aménagements** et les **services vélo** de Narbonne sont [disponibles en ligne](#)
- La **continuité** des itinéraires reste à améliorer, tout comme **le traitement de certains carrefours** non sécurisés aujourd'hui



Les lignes régulières : le réseau urbain et interurbain de Carcassonne Agglo

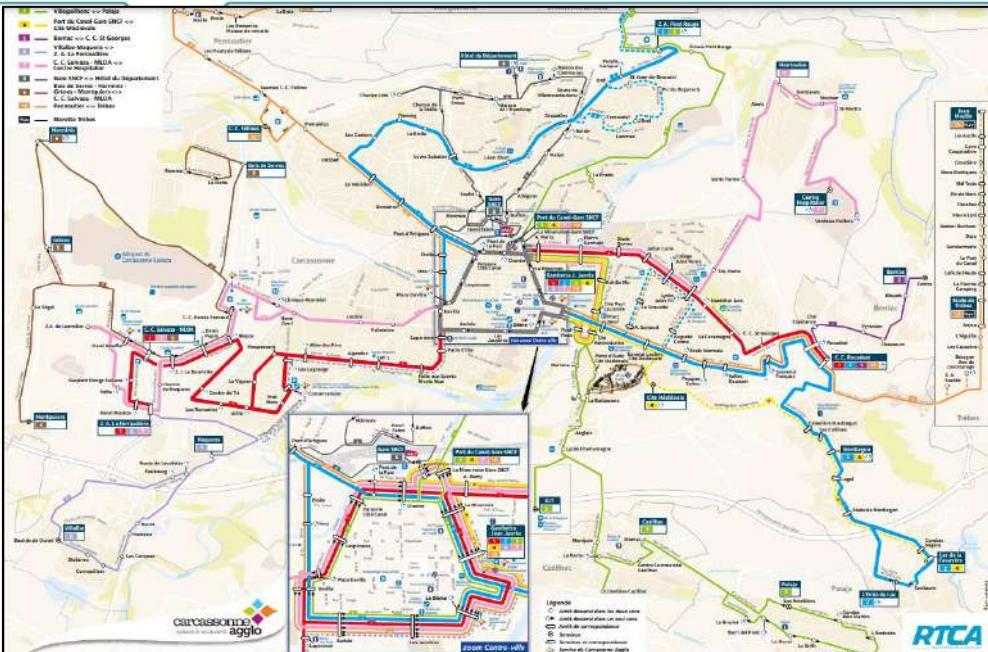
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



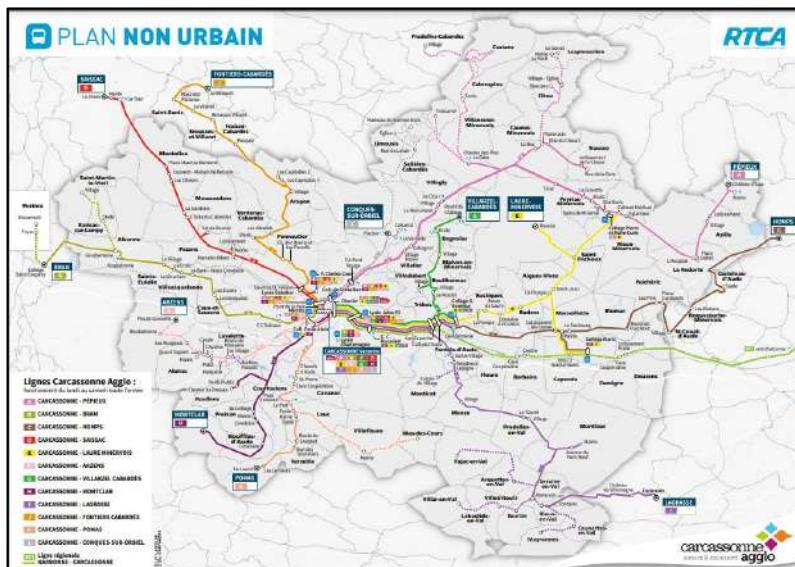
Via le réseau de transport urbain et interurbain RTCA, la communauté d'agglomération de Carcassonne propose à ses 115 931 habitants :

- 12 lignes interurbaines
- 13 lignes urbaines
- 1 navette aéroport
- 1 offre de transport saisonnière : navette aéroport, un petit train et le TOUC (navette électrique gratuite)

En 2023, une **nouvelle** évolution de l'**offre** du réseau urbain avec une augmentation de la fréquence sur les lignes 1 (Nord > Centre) et 2 (Ouest-Est) avec un passage de **bus toutes les 20 minutes**.

En 2018, le réseau urbain a été renouvelé pour attirer davantage les publics non captifs avec une amplitude horaire large (6h à 22h). Finalement, on observe une hausse légère de la fréquentation du réseau mais insuffisante pour être un marqueur fort. La demande se porte plutôt sur une haute fréquence au-delà des horaires.

Entretien Carcassonne Agglomération le 25 mai 2023



Plans des réseaux urbain et interurbain de Carcassonne Agglo.



Les lignes régulières : le réseau urbain et interurbain du Grand Narbonne

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

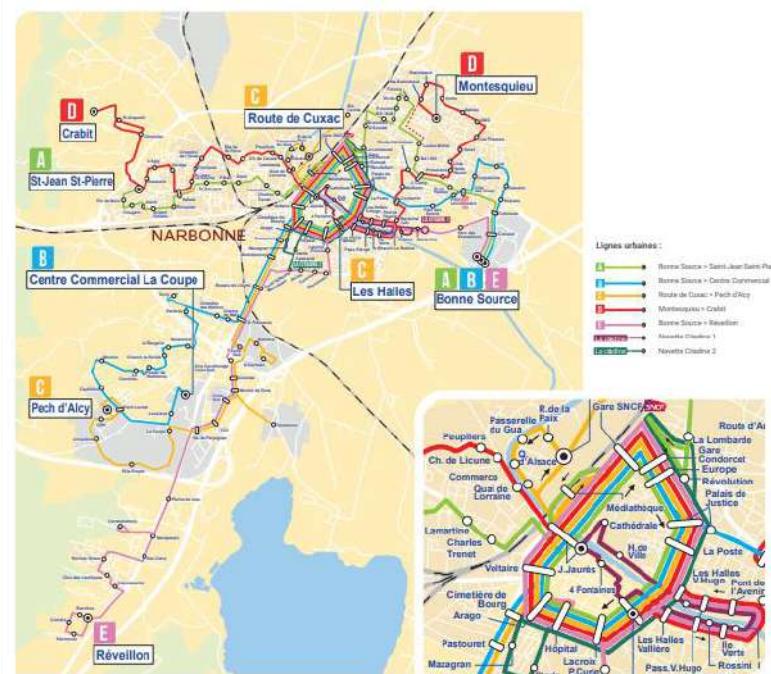
Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



PLAN URBAIN - NARBONNE



AIN - GRAND NARBONNE



Via le réseau de transport urbain et interurbain Citibus, la communauté d'agglomération du Grand Narbonne propose à ses 130 952 habitants :

- 16 lignes interurbaines
- 8 lignes urbaines
- 2 navettes gratuites centre-ville

En termes de fréquentation, on compte 4,5 millions de voyages par an sur le réseau (en légère hausse chaque année). Des projets de l'agglomération sur l'amélioration de la desserte des zones d'activités et la mise en place de parking relais sont en cours de réflexion.

En termes de dessertes et d'horaires, le réseau interurbain a été pensé pour les publics scolaires. La prochaine délégation de service public vise une offre de transport plus élargie pour des publics d'actifs notamment pour relier les centres-bourgs aux zones d'activités et industrielles.

Entretien Grand Narbonne Agglo le 27 avril 2023



Des exemples de fiches horaires sur Carcassonne

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

1



HORAIRES DU LUNDI AU VENDREDI EN PÉRIODE SCOLAIRE C. C. ROCADEST → ZA LA FERRAUDIERE

	a	a	a	a	a	a	a	a	a	m
CC ROCADEST	07:10	07:32	08:19	08:38	09:18	09:44	10:15	10:57	11:13	11:45
ROCADEST	07:11	07:33	08:20	08:39	09:19	09:45	10:16	10:58	11:14	11:46
CC SAINT GEORGES	07:15	07:37	08:24	08:43	09:23	09:49	10:20	11:02	11:18	11:50

	a	a	a	a	a	a	a	a	a	m
CC ROCADEST	12:05	12:42	13:00	13:20	14:15	14:45	15:12	15:41	16:03	16:15
ROCADEST	12:06	12:43	13:01	13:21	14:16	14:46	15:13	15:42	16:04	16:16
CC SAINT GEORGES	12:10	12:47	13:05	13:25	14:20	14:50	15:17	15:46	16:08	16:20

	a	a	a	a	a	a	a	a	a	m
CC ROCADEST	16:50	17:08	17:39	18:07	18:32	18:54	19:32	20:16	20:31	
ROCADEST	16:51	17:09	17:40	18:08	18:33	18:55	19:33	20:17	20:31	
CC SAINT GEORGES	16:55	17:13	17:44	18:12	18:37	18:59	19:37	20:21	20:33	

2

HORAIRES DU LUNDI AU VENDREDI EN PÉRIODE SCOLAIRE L'OREEE DU LAC > ZA PONT ROUGE

	M	m	m	m	m	m	m	m	m	m
Combes Migere	07:05	07:20	08:00	08:24	09:19			12:39	13:21	
Lac de la Cavayere	07:05	07:21	08:01	08:25	09:20			12:40	13:21	

8

HORAIRES DU SAMEDI ET VACANCES SCOLAIRES HOTEL DU DÉPARTEMENT ↔ GARE SNCF

	S														
GARE SNCF	07:42	08:20	08:50	09:15	10:15	11:35	11:56	13:06	14:15	15:00	16:00	16:55	17:25	18:00	18:30
HENRI FABRE	07:46	08:24	08:54	09:19	10:19	11:39	12:00	13:10	14:19	15:04	16:04	16:59	17:29	18:04	18:34
BUFFON	07:46	08:24	08:54	09:19	10:19	11:39	12:00	13:10	14:19	15:04	16:04	16:59	17:29	18:04	18:34
ALBIGNAC	07:46	08:24	08:54	09:19	10:19	11:39	12:00	13:10	14:19	15:04	16:04	16:59	17:29	18:04	18:34
MELAIR	07:47	08:25	08:55	09:20	10:20	11:40	12:01	13:11	14:20	15:05	16:05	17:00	17:30	18:05	18:35
BEL AIR	07:48	08:26	08:56	09:21	10:21	11:41	12:02	13:12	14:21	15:06	16:06	17:01	17:31	18:06	18:36
ROUTE VILLEMOUS	07:49	08:27	08:57	09:22	10:22	11:42	12:03	13:13	14:22	15:07	16:07	17:02	17:32	18:07	18:37
MAISON DES COMMUNES	07:50	08:28	08:58	09:23	10:23	11:43	12:04	13:14	14:23	15:08	16:08	17:03	17:33	18:08	18:38
HOTEL DU DEPARTEMENT*	07:51	08:30	08:59	09:24	10:25	11:45	12:05	13:15	14:25	15:10	16:10	17:05	17:35	18:10	18:40



Lors des ateliers, les agents ont fait ressortir l'inadéquation de l'offre de transport en commun à Carcassonne, ainsi que l'absence, la plupart du temps, d'abris-bus. Cependant, l'application à destination des usagers est plutôt fonctionnelle et permet l'achat en ligne de titre de transport. L'achat de titre est aussi possible à bord des bus.

À Carcassonne, si les lignes 1, 2 et 8 proposent une fréquence intéressante pour les actifs (4 bus le matin et 5 le soir), elles semblent toutes être dimensionnées pour un usage d'actif et non à destination des loisirs ou des courses par exemple (sauf la ligne 1 et sa plage horaire un peu étendue).

Les horaires différents à chaque heure, ne facilite pas la mémorisation du planning.



Desserte ferroviaire : les gares du territoire

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

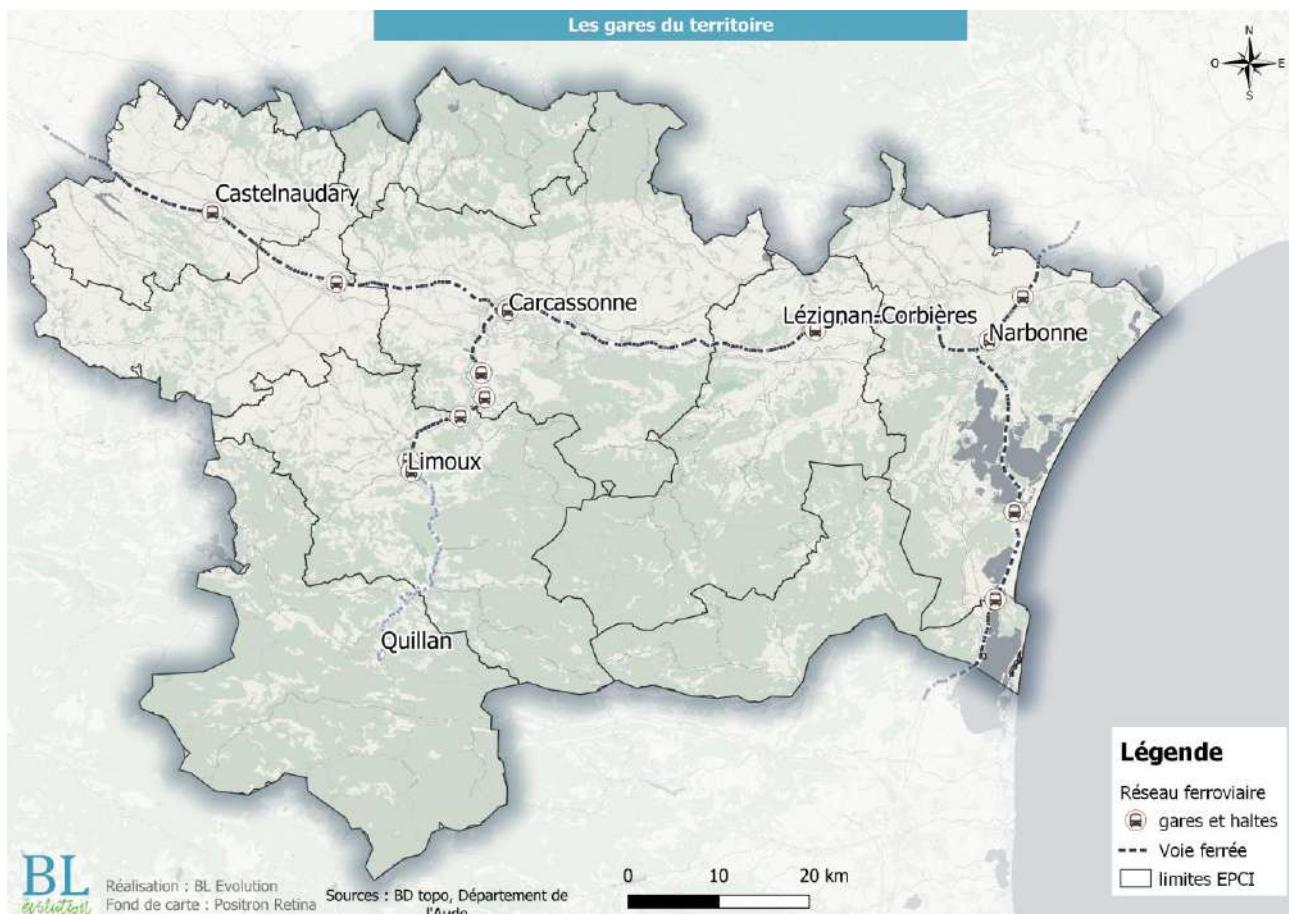
Le département de l'Aude est un territoire ferroviaire plutôt attractif avec :

- 1 axe Toulouse – Carcassonne – Narbonne
- 1 axe littoral Béziers – Narbonne – Perpignan
- 1 axe interne Carcassonne – Limoux (avec un projet de réouverture de la ligne entre Limoux et Quillan soutenu par l'Association pour le Maintien et le Développement de la ligne ferroviaire Carcassonne/Quillan)

En 2020, la Région a apporté des améliorations sur les axes principaux Toulouse – Narbonne et Béziers – Narbonne - Perpignan en augmentant le nombre de train offrant des dessertes plus fréquentes.

D'après le site Oui SNCF, la plupart des lignes exceptée la ligne TER entre Carcassonne et Limoux sont plutôt bien cadencées :

- Carcassonne Limoux : 25 min / 6 trains par jour
- Carcassonne Narbonne : 31 min / 24 trains par jour
- Narbonne Béziers : 15 min / 40 trains par jour
- Narbonne Perpignan : 40 min / 25 trains par jour
- Carcassonne Castelnau : 20 min / 19 trains par jour
- Toulouse Castelnau : 47 min / 21 trains par jour



Lors des ateliers, le train a été assez critiqué pour son manque de fiabilité (retards, annulations). L'accessibilité difficile aux cyclistes, ainsi qu'une intermodalité de mauvaise qualité ternissent les gares de Carcassonne et Lézignan-Corbières.



Les offres de mobilité en fonction des sites – Synthèse

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Site	Offre de mobilité « externe »	Offre de mobilité « interne »	Aide financière à la mobilité (tous sites)
Carcassonne et Narbonne	Ferroviaire Transport en commun urbain Covoiturage-Klaxit (Carcassonne)	Flotte véhicule Flotte VAE Stationnement vélo	
Bram, Port-la-Nouvelle, Limoux, Lézignan-Corbières, Castelnau-dary	Ferroviaire	Stationnement vélo (pour certains sites)	FMD, remboursement des frais de TC, remboursement des frais auto person
Autres sites	Pas d'offre spécifique	Stationnement vélo (pour certains sites)	

Remarque : Le covoiturage informel existe certainement sur chaque site et peut être davantage encouragé et soutenu au titre d'une solution pertinente dans les zones rurales comme urbaines.

- Introduction et contexte
 - Diagnostic mobilité
- Comprendre la demande
- Etat des lieux de l'offre
- Orientations pour le plan de mobilité



Propositions d'orientations stratégiques

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



N°	Thème	Orientations
1	Leviers internes	Améliorer les leviers internes pour favoriser la mobilité durable : <ul style="list-style-type: none">- Les conditions et l'accès au télétravail ainsi qu'une réflexion sur le coworking « interne » ;- Activer le levier du stationnement (thématique pour les motorisés, déployer le stationnement cyclable, faciliter les cheminements piétons) ;- Révision des financements des frais de déplacement (motorisés, FMD) ;- Politique covoiturage interne.
2	Communication et expérimentation	Visibiliser et accompagner à l'usage d'autres modes de transport : <ul style="list-style-type: none">- Savoir rouler en sécurité à vélo, partage des bonnes pratiques, accompagnement personnalisé ;- Communication ciblée et spécifique sur les offres de mobilité locales et les dispositifs financiers associés ;- Expérimentations de nouveaux modes de transport.
3	Plaidoyer et exemplarité	Influencer et accompagner les collectivités dans leurs politiques de mobilité : <ul style="list-style-type: none">- Dialoguer avec les différentes collectivités locales pour favoriser les modes doux (vélo, piéton, bus) ;- Faire remonter à la Région les atouts et faiblesse du système ferroviaire ainsi que les besoins du Département ;- Diffuser les exemples réussis de changement de pratique au sein du Département ;- Prioriser les mobilités durables dans les projets d'aménagement du Département (RD & voie cyclable, aire de covoiturage, etc...).



Plan de mobilité des agents

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

S²LO

Contact BL Evolution

Luc Lavieille – luc.lavieille@bl-evolution.com
Jules Richard – jules.richard@bl-evolution.com



Contact Département de l'Aude

Sylvain Peyron
Pascal Roca

Plan de mobilité des agents de l'Aude

Plan d'actions



Crédits : Indépendant, Christophe BARREAU,
Département de l'Aude

Contact BL Evolution

Luc LAVIELLE
Jules RICHARD



Contact Département de l'Aude

Sylvain Peyron
Pascal Roca



Sommaire

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



1. Enjeux du plan de mobilité et calendrier
2. Synthèse du diagnostic et méthodologie
3. Stratégie
4. Plan d'actions

Enjeux du plan de mobilité et
calendrier

Les enjeux du plan de mobilité des agents

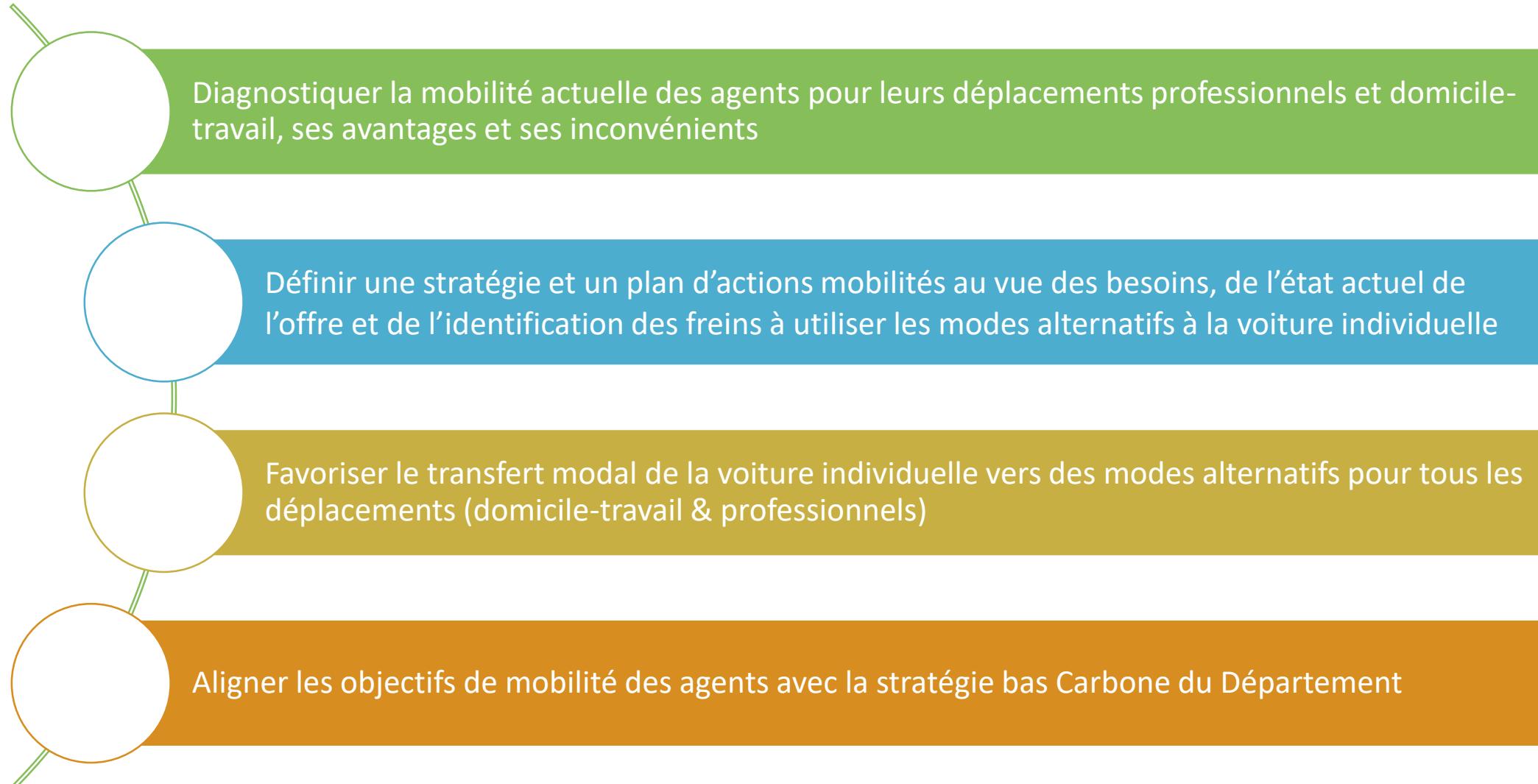
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Les étapes de travail :

Avril – septembre 2023

Septembre – décembre 2023

Janvier – Avril 2024

Mai 2024

Co-construction du schéma des mobilité avec les acteurs locaux

Diagnostic

Analyser la situation du territoire et enclencher la mobilisation des acteurs

Proposition d'axes de travail

Fournir une aide à la décision afin de trancher entre différentes orientations

Plan d'actions

Approfondissement de la stratégie retenue et déclinaison de la mise en œuvre

Evaluation, animation et suivi

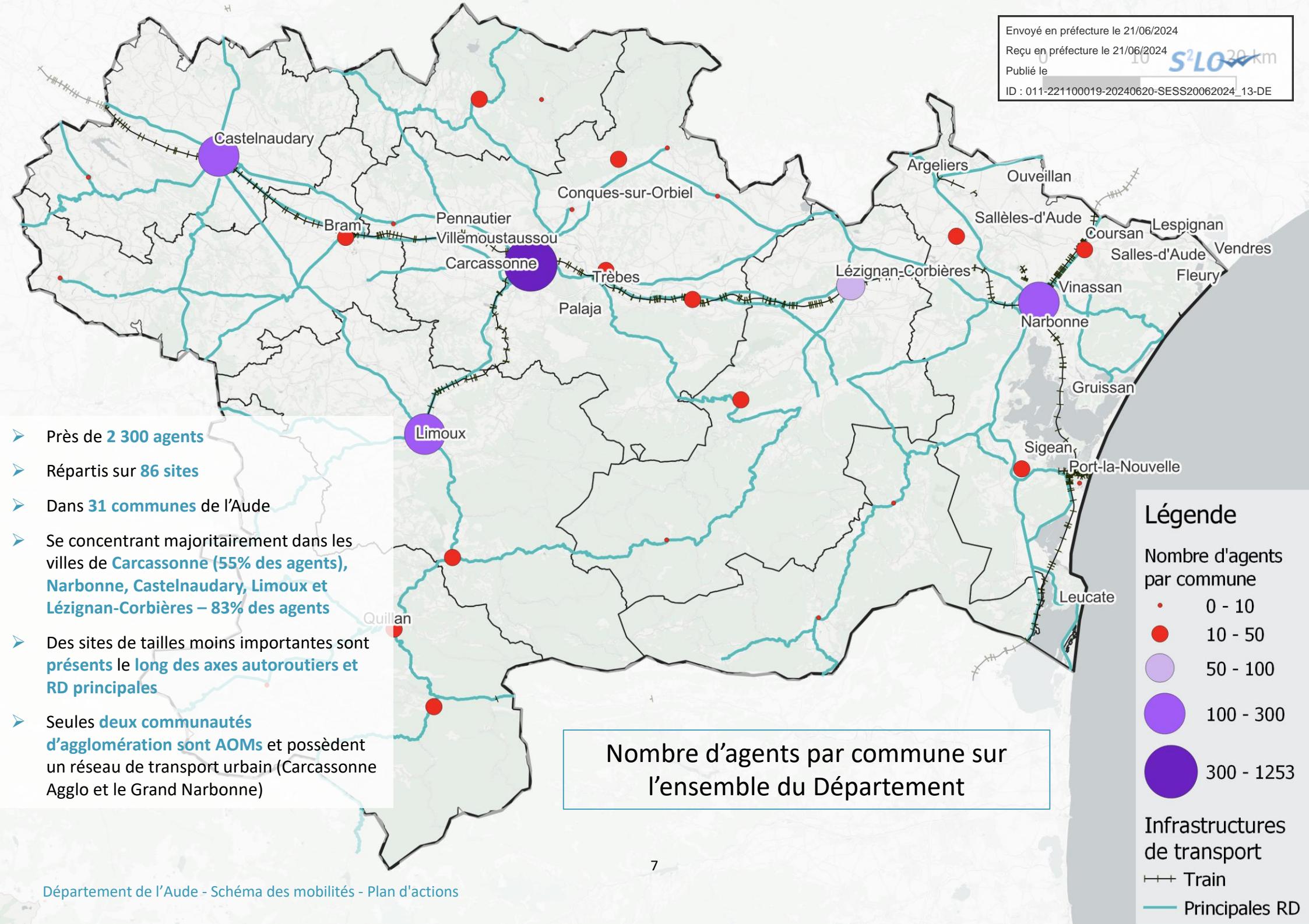
Dispositif d'évaluation du Schéma des mobilités

Volet mobilité des agents intégré

Plan de Mobilité des agents du Département de l'Aude

Révision du schéma départemental vélo

Synthèse du diagnostic et méthodologie

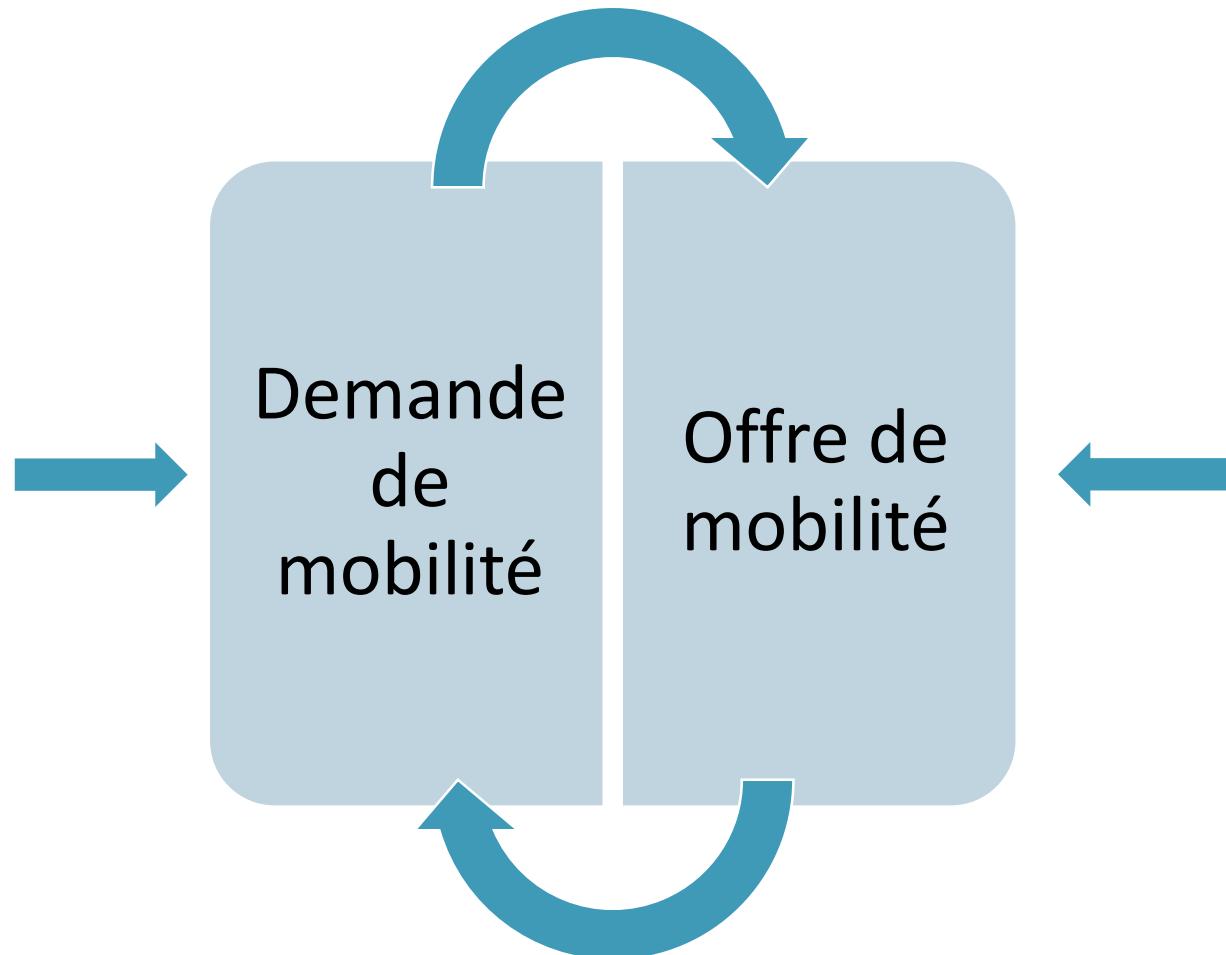




Construction du diagnostic

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

- Données d'entrées*
- Enquête agents réalisée en 2022
 - Communes de résidence des agents



Données d'entrées

- Infrastructures de transport existantes
- Politique interne de remboursement de frais de déplacement
- Organisation du travail pour éviter des déplacements



Vue globale des lieux d'habitat des agents en fonction des zones étudiées

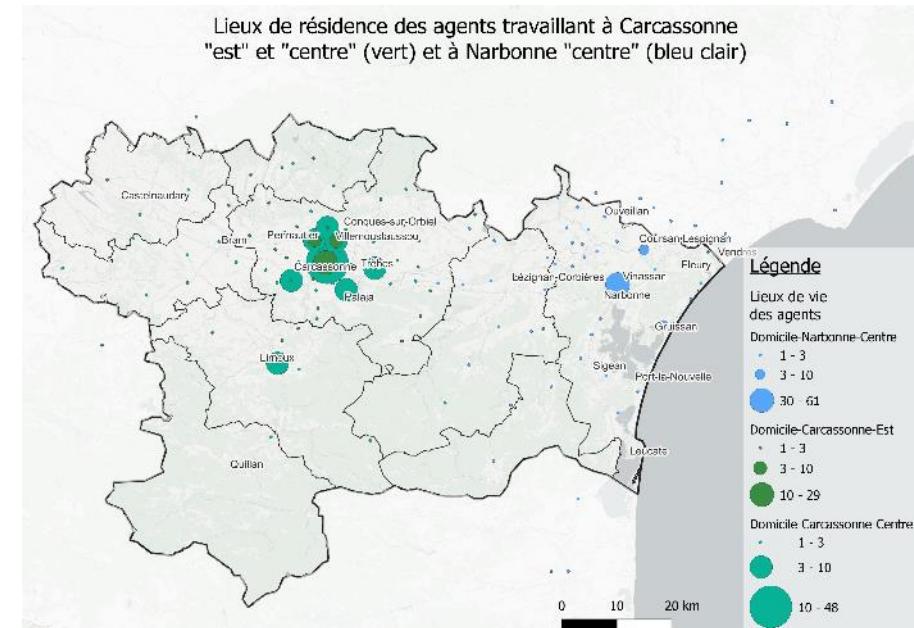
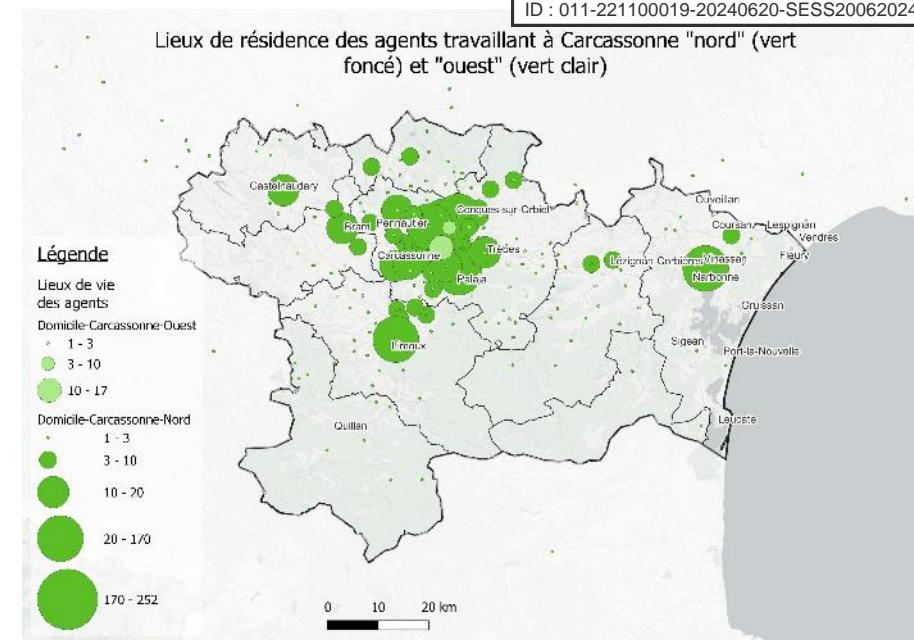
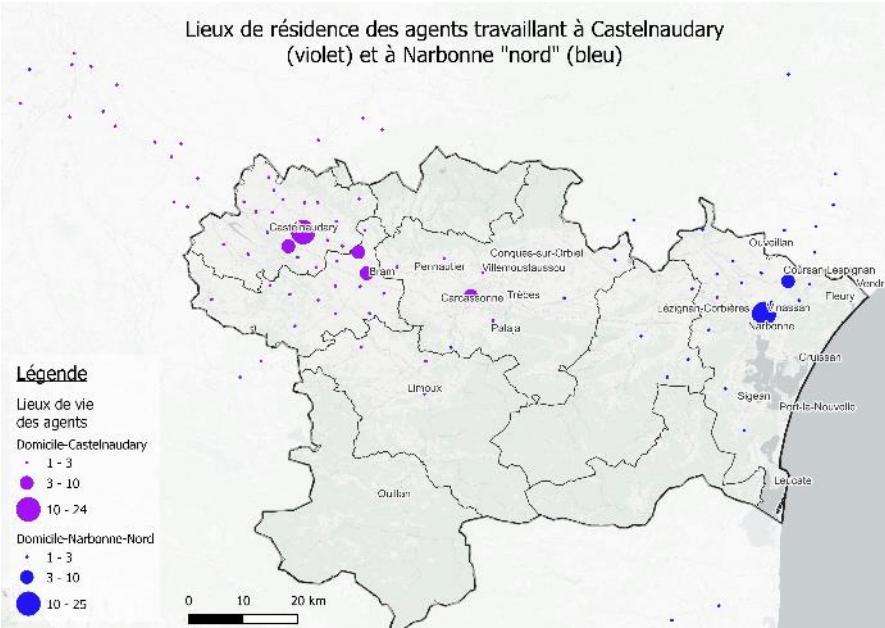
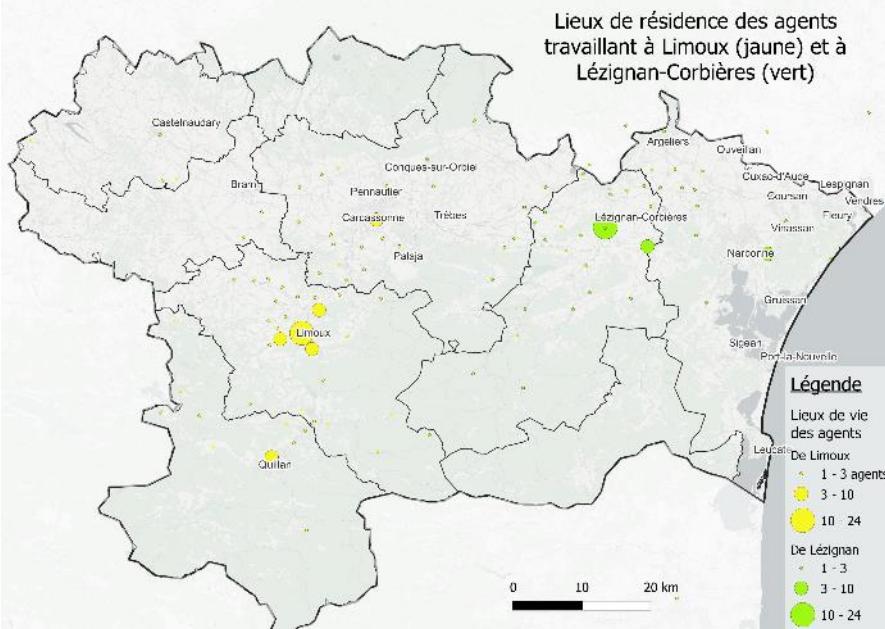
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE





Etude d'accessibilité basée sur les adresses des agents

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
 Reçu en préfecture le 21/06/2024
 Publié le
 ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Zones	Nombre agents de la zone	25% des agents à ...km	La moitié des agents à moins de ...km	Agents à moins de 5 km	En % d'agents	Agents à plus de 40km	En % d'agents
Carcassonne nord	905	1,5 km	8 km	364	40%	79	9%
Narbonne centre	149	1 km	7,5 km	61	41%	6	4%
Carcassonne centre	141	0,5 km	5,5 km	61	43%	2	1%
Limoux	131	3,5 km	11 km	45	34%	2	2%
Castelnau-d'Oléron	110	5 km	11 km	30	27%	8	7%
Carcassonne est	101	2 km	7 km	41	41%	8	8%
Lézignan Corbières	94	5 km	9 km	24	26%	2	2%
Carcassonne ouest	80	5 km	8 km	29	36%	2	3%
Narbonne nord	76	2 km	10 km	33	43%	14	18%
	1787			688	39%	123	9%

% par rapport au nb d'agent du DPT

78 %



Etude d'accessibilité basée sur les adresses des agents



Environ **70% des agents** peuvent être intéressés par la pratique du **covoiturage** (domicile-travail et professionnel), les chances d'avoir une bonne adéquation entre l'offre et la demande est plus importante dans les sites avec le plus d'agents, mais plus facile à mettre en œuvre sur les « petits sites » ;



Au moins **30% des agents pourraient**, théoriquement (sous réserve d'aménagements cyclables sécurisés, de la possession d'un vélo / VAE en état de marche), **se rendre au travail à vélo** (5 km = 20-30 minutes à vélo) ;



Pour les sites de Narbonne et Carcassonne, on peut prendre **l'hypothèse** que **les agents résidant à moins de 5 km** peuvent aussi **emprunter les transports en commun urbains** (à condition que l'offre soit adaptée) – ce qui concerne au moins **589 agents (25%)** ;



Au moins **130 agents (5%)** résident et travaillent à proximité d'une gare et **pourraient tenter l'expérience ferroviaire** pour les déplacements domicile-travail (certainement avec un peu d'intermodalité : voiture ou modes actifs) ;



Un nombre non négligeable d'agents (surtout à l'hôtel du Département et à Cuxac) **résident à plus de 40 km** de leur lieu de travail, le télétravail et/ou le coworking sur un site plus proche de chez sont des options pertinentes pour ces agents.

Stratégie



3 axes stratégiques et 12 actions concrètes

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Axe 1 : Améliorer les leviers internes pour favoriser la mobilité durable

- 1 Réaffecter une partie du stationnement automobile vers du stationnement vélo ou covoiturage
- 2 Engager une politique en faveur du covoiturage pour les déplacements domicile-travail et professionnel
- 3 Organiser la démobilité sur tous les sites du Département : systèmes de visio qualitatif, espaces de coworking, télétravail
- 4 Favoriser les modes les plus écologiques dans le système de réservation de véhicule : vélos puis véhicules électriques puis véhicules thermiques
- 5 Planifier la réduction de la flotte « blanche » sur 15 ans



Axe 2 : Visibiliser et accompagner à l'usage d'autres modes de transport

- 1 Proposer des services vélo sur une majorité des sites du Département en labellisant OEPV les sites ambitieux
- 2 Déployer une communication en faveur des mobilités durables spécifique sur chaque site du Département
- 3 Proposer des expérimentations « ciblées » de modes de transport durables sur chaque site du Département



Axe 3 : Influencer et accompagner les collectivités dans leurs politiques de mobilité

- 1 Accélérer le déploiement d'infrastructures départementales favorisant les mobilités durables, notamment pour l'accès à l'hôtel du Département : aménagements cyclables, aires de covoiturage, bancs, revêtements trottoirs adaptés...
- 2 Recueillir les besoins des agents (train et bus urbains) et échanger avec les autorités compétentes à ce sujet
- 3 Partager avec les acteurs publics et privés les actions réussies du plan de mobilité



S²LO

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Plan d'actions



Le programme Objectif Employeur Pro Vélo (OEPV)

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

OEPV
S2
Objectif Employeur

- **Durée** : jusqu'en **décembre 2025**
- **Visée** : **accompagnement des employeurs** dans l'amélioration de leur **politique cyclable**
- **Moyens** : **incitation** des employeurs **à proposer des** solutions vélo et des **services** à leurs collaborateurs mais aussi à encourager leurs clients, leurs publics et leurs fournisseurs à utiliser la bicyclette comme mode de transport principal **grâce à une prime et des services**
- **Objectifs** : **4 500 employeurs** & co-financement de 25 000 stationnements
- Labellisation par **site employeur**



CAHIER DES CHARGES EMPLOYEUR PRO-VÉLO

- Labellisation basée sur **un cahier des charges**
- **5 parties** :
 - Pilotage & Stratégie
 - Communication & Motivation
 - Services
 - Sécurité
 - Equipements
- **8 critères obligatoires**
- **3 niveaux de labellisation** : or, argent ou bronze



Plan d'actions à deux niveaux d'ambition

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Scénario continuité

Axe 1 : Améliorer les leviers internes pour favoriser la mobilité durable	<ul style="list-style-type: none"> - Amélioration du Forfait Mobilité Durable (FMD) : plus flexible et plus au montant plus important - En cours ; - Stationnement niveau OEPV à l'Hôtel du Département (stationnement plus simple sur les sites de 50 agents ou plus) - Formation à l'usage des VAE pour tous les agents de l'hôtel du Département utilisant la flotte blanche ; - Crédit de communautés du Mobil'Aude pour chaque site du Département (ou par zone géographique) - Réduire la mise en circulation de véhicules avec remisage rattachés à un seul agent - Diminution de la part thermique de la flotte blanche (remplacement ou non par des motorisations alternatives) - Privilégier le train et le covoiturage pour les déplacements professionnels professionnels/formations/séminaires. 	
Axe 2 : Visibiliser et accompagner à l'usage de modes de transport plus durables (communication et expérimentation)	<ul style="list-style-type: none"> - Objectif d'une labellisation au niveau Argent OEPV pour l'Hôtel du Département, - Ajouter une partie mobilité claire et détaillée au livret d'accueil (générique à tous les sites) ; - Modifier le logiciel de réservation des véhicules pour favoriser et mettre en avant le vélo et le covoiturage (priorisation, affichage des émissions GES du trajet...) - Communiquer sur l'utilisation des VAE même hors des déplacements professionnels, et faciliter leur réservation - Organiser une semaine de services et animations vélo : Savoir rouler en sécurité à vélo, partage des bonnes pratiques, parcours thématiques à vélo autour des sites ; - Expérimenter du stationnement motorisé zonal « thématique » sur l'Hôtel du Département / Limoux (marquer des places réservées au covoiturage en fonction du lieu de résidence) - Avoir un calendrier d'évènements mobilité tout au long de l'année, rythmé par des évènements des Agglo - Carcassonne/Narbonne/Limoux, régionaux ou nationaux (par ex. Mai à vélo, challenge mobilité Occitanie) - participer au moins au challenge Mai à Vélo - Mettre en place et suivre des indicateurs sur la mobilité (part modale, km parcourus, émissions de CO2 évitées...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Stationnement niveau OEPV sur tous les sites de plus de 60 agents - Equiper chaque site de plus de 60 agents d'au moins un système de visioconférence qualitatif (voire 2) - Généraliser la possibilité de réaliser 3 jours de télétravail par semaine pour tous les agents (dont le métier est "télétravaillable") - Augmentation de la flotte de VAE interne pour atteindre une flotte de 20 vélos dans différents sites - Remplacement en expérimentant des véhicules thermiques par des véhicules intermédiaires - Expérimentation d'espace de coworking sur les sites pertinents (Hôtel du Département, route de Cuxac à Narbonne, Limoux)
Axe 3 : Engager les acteurs partenaires (autres employeurs, collectivités) sur leur politique de mobilité	<ul style="list-style-type: none"> - Faire remonter les problématiques de mobilité aux AOMs / à la Région concernant les besoins des agents (multimodalité en gare, horaires et fréquence des réseaux de bus, etc...) ; - Diffuser les exemples réussis de changement de pratique avec les autres sites du Département et les AOM, mise en avant lors de la semaine de la mobilité ou mai à vélo - Faciliter les altermobilités pour les visiteurs et participants à des évènements organisés par le Département 	<ul style="list-style-type: none"> - Aménager les voiries que le Département possède à 3 km autour des sites principaux du Département (pour la pratique du vélo) - Repenser l'accès à l'hôtel du Département en mobilités actives (vélo et marche depuis les arrêts de TC ou depuis le parking motorisé)



Approche temporelle des actions

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

1. **Embarquer plus de 2 300 agents** sur un projet de transition « mobilitaire » **demande du temps** pour faire évoluer les comportements, pour réaliser les travaux, pour expérimenter des solutions les plus pertinentes
2. Phasage en **trois parties** (*la phase 1 sera détaillée, la phase 2 esquissée dans ce plan d'actions*) :

1. Phase d'expérimentation (1 à 2 ans) et de mise en place des premières actions :

1. Actions OEPV sur l'hôtel du Département et les sites motivés (1 à 3 sites si possible)
2. Commencer à réaliser les supports de communication thématiques
3. Ecrire un cahier des charges précis de modification du système de réservation de véhicule
4. Expérimenter le stationnement zonal et dédié au covoiturage uniquement pendant les évènements mobilité (en mai/juin et septembre)
5. Installer les stationnements vélo
6. Expérimenter le coworking en ayant des espaces dédiés pendant 4 à 6 mois
7. Estimer le besoin en système de visioconférence sur l'ensemble des sites, en installer quelques-uns pour les tester

2. Phase de concrétisation des actions validées (2 à 5 ans) et évaluation continue (tous les deux ans)

1. Modification du système de réservation de véhicule
2. Augmentation de la flotte VAE interne et inciter fortement les utilisateurs de la flotte à participer à la formation de prise en main des « VAE »
3. Réduction progressive du stationnement motorisé et création en « dur » des places réservées au covoiturage
4. Installation définitive des espaces de coworking sur les lieux où l'expérimentation a réussi

3. Phase d'amélioration continue (5 ans et plus) et aménagements lourds

1. Début de travaux des premiers aménagements cyclables (accessibilité de l'Hôtel du Département et autres)



Organisation pour la mise en place du plan d'actions

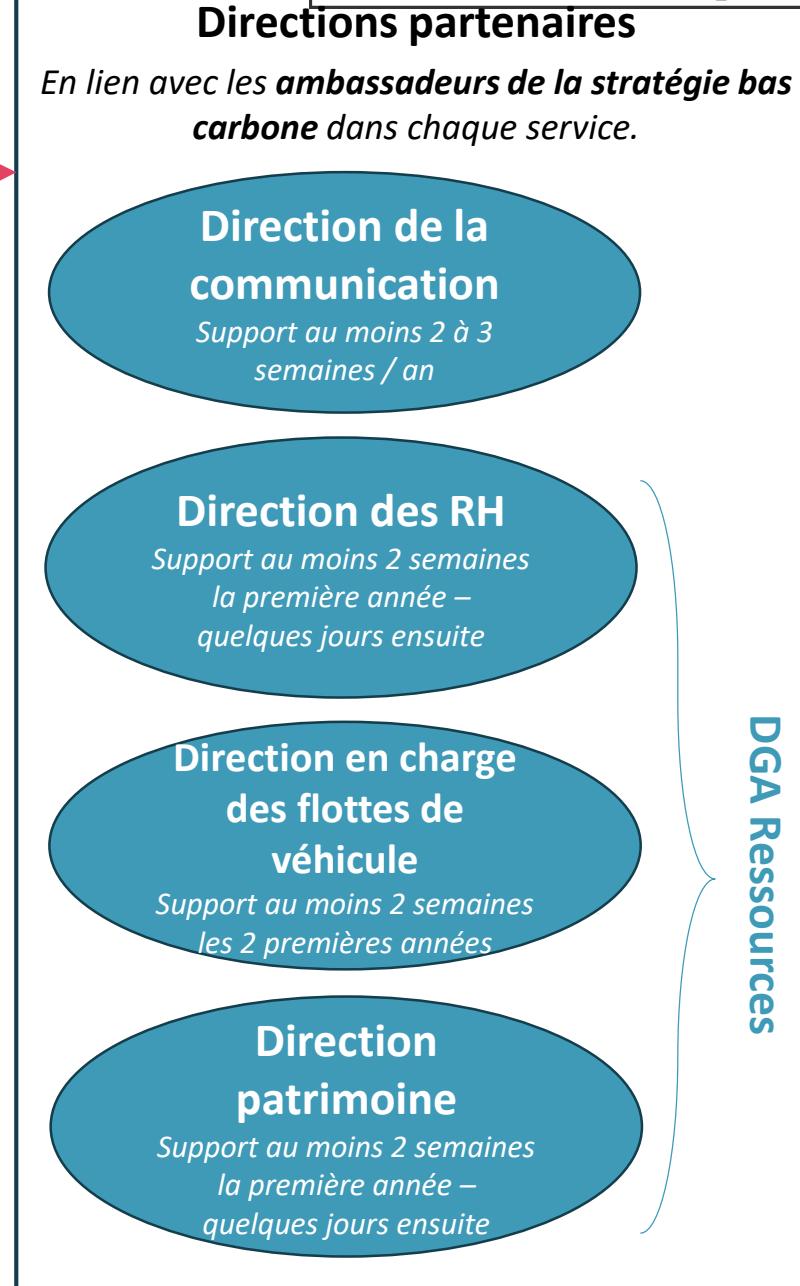
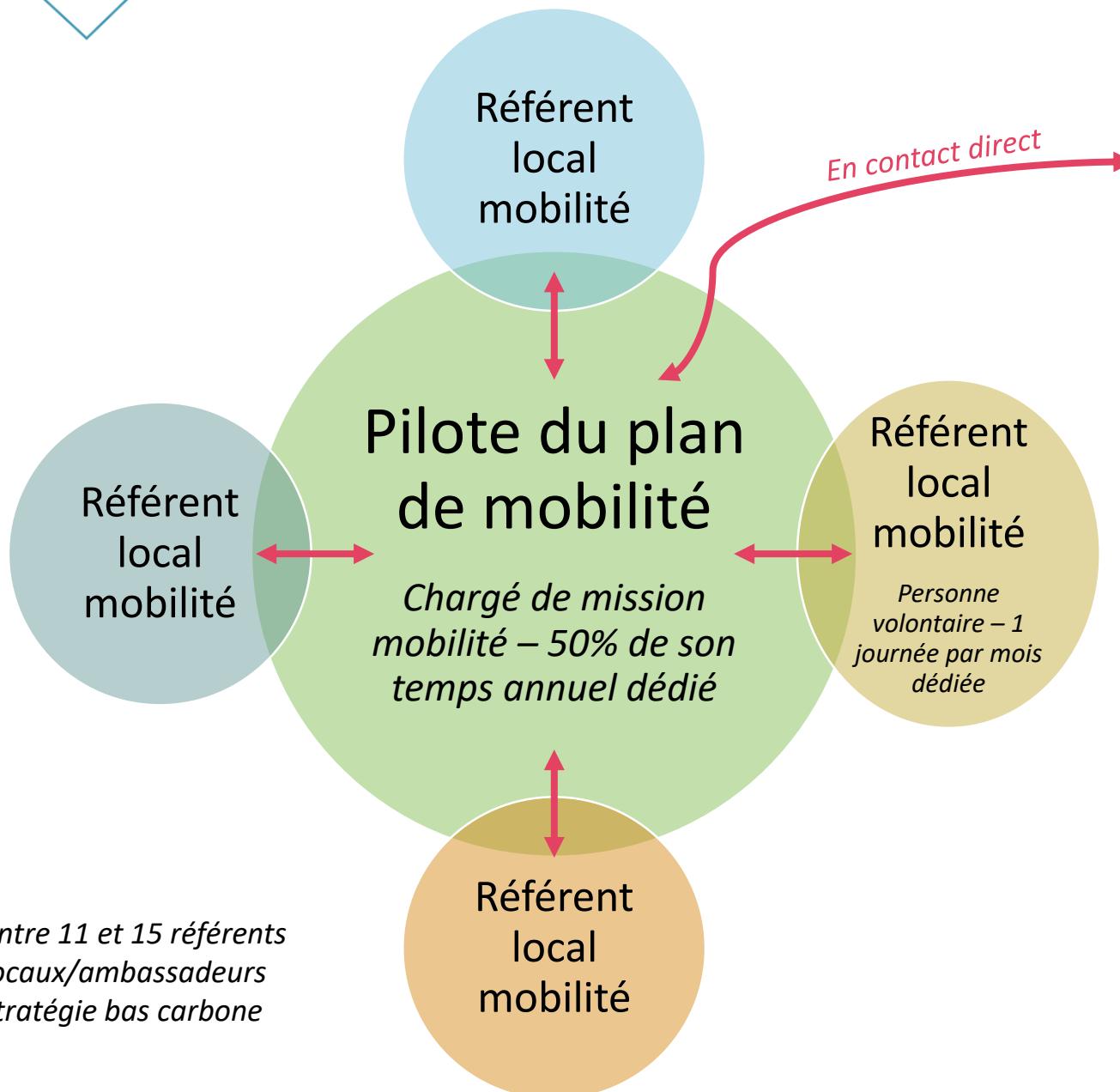
Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE





Fiches actions selon 3 axes

- Axe 1 : Améliorer les leviers internes pour favoriser la mobilité durable
- Axe 2 : Visibiliser et accompagner à l'usage d'autres modes de transport
- Axe 3 : Influencer et accompagner les collectivités dans leurs politiques de mobilité

Axe 1 : Améliorer les leviers internes
pour favoriser la mobilité durable



Contexte et objectifs de l'action

Les nombreux sites du Département possèdent, la plupart du temps, des espaces de stationnement motorisés importants, ce sont par exemple 650 places auto qui existent sur l'Hôtel du Département. Ces espaces peuvent être ré-équilibrés pour favoriser l'usage des modes actifs et du covoiturage.

Nous proposons pour cela de déployer :

- Des espaces de stationnement vélo qualitatifs et pouvant accueillir un nombre important de cyclistes
- D'expérimenter, puis de concrétiser, des espaces de stationnement réservés aux covoitureurs (plus proches des entrées par exemple).



Description des mesures

Vélo

à court terme

- Installation de **24 stationnements vélo sous 3 abris** (à moins de 20 m des entrées) sur l'Hôtel du Département

- Equipement à minima **d'arceaux simples** sur les sites de 50 agents ou plus (Carcassonne : Avenue Claude Bernard, rue du Moulin de la Seigne, Rue du Palais // Allée du Cassieu à Castelnau-d'Aude // Chemin de Cantarane à Lézignan Corbières // Avenue André Chenier à Limoux) – environ 56 emplacements

à moyen terme

- Augmenter la capacité des emplacements créés en fonction de la demande
- Améliorer qualitativement les emplacements grâce à des abris
- Généraliser les stationnements sur les sites de moins de 50 agents

Covoiturage

à court terme

- Expérimentation du **stationnement zonal « thématique » sur le parking de l'Hôtel du Département et celui de Limoux** (marquer des places réservées au covoiturage en fonction du lieu de résidence)

à moyen terme

- Pérenniser les **stationnements covoitureur avantageux** (plus proche des entrées) sur l'Hôtel du Département et le parking de Limoux et développer le concept sur d'autres sites

Flotte : placer les VAE et véhicules électriques plus proches que les véhicules thermiques



Acteurs concernés

Pilote : Chargé de mission mobilité en partenariat avec les référents locaux et la Direction Patrimoine

Partenaires : Direction de la communication

Bénéficiaires : Agents des sites concernés et visiteurs



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : 20 k€ (CT) pour le stationnement vélo / 2 à 3 k€ (marquage horizontal et vertical de l'expérimentation de stationnement zonal) // 55 k€ (MT) stationnement vélo

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existants (CdM mobilité et direction patrimoine)

Subventions / Financements : 6 000€ (Programme OEPV)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2025	2027
Nombre de stationnement déployés	40	150
Nombre de stationnements couverts	20	100
Nombre de places dédiées au covoiturage	20	60



Liste des sites concernés et du stationnement requis (sur une partie des sites)

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Ville	Adresse	Nombre d'agents	Nombre de stationnement (court terme)	Nombre de stationnement (moyen terme)
			Couverts si OEPV / Arceaux simples sinon	Couverts si OEPV / Arceaux simples sinon
Carcassonne	Allée Raymond Courrière	756	24	50 à 70
	Avenue Claude bernard	58	6	12
	rue du Moulin de la Seigne	88	8	16
	Rue du Palais	50	6	12
Castelnau-d'Oléron	Allée du Cassieu	43	6	12
Coursan	Chemin des Mailheuls	38	6	12
Lézignan-Corbières	Chemin de Cantarane	69	6	12
Limoux	Avenue André Chénier	96	12	18
Narbonne	Route de Cuxac	76	12	18
	Rue de la Major	41	6	12
	Rue Mosaïque	44	6	12



Contexte et objectifs de l'action

Bien que la plateforme Mobil'Aude soit opérationnelle et plutôt connue des agents du Département, elle est rarement utilisée pour les déplacements Domicile-Travail ou professionnels.

La fonctionnalité de « communauté » de la plateforme pourrait faciliter la prise en main de l'outil par les agents d'un même site ou d'une même commune par exemple.

Cette action a pour objectif de formaliser l'usage de la plateforme Mobil'Aude mais aussi des plateformes locales qui peuvent exister sur le territoire (notamment la présence du service Klaxit à Carcassonne).



Description des mesures

A court terme

- Créer des communautés sur Mobil'Aude pour tous les sites de plus de 50 agents (Carcassonne : Hôtel du Département, Avenue Claude Bernard, rue du Moulin de la Seigne, Rue du Palais // Allée du Cassieu à Castelnau-d'Agde // Chemin de Cantarane à Lézignan Corbières // Avenue André Chenier à Limoux)
- Créer des communautés sur Mobil'Aude sur chaque commune où est présent à minima un site départemental (qui regrouperont tous les sites de la commune)
- Systématiser l'usage de Mobil'Aude pour l'organisation de réunion interne « multi-site » : dans la proposition du trajet aux autres agents, ajouter un lien automatique dans les emails d'invitation vers la plateforme de covoiturage
- Faire une animation Klaxit à l'Hôtel du Département (pour présenter les fonctionnalités et les conditions de prise en charge), communiquer sur les avantages économiques sur Carcassonne Agglo

A moyen terme

- Expérimentation d'utilisation *obligatoire* de Mobil'Aude pour les réunions pendant 1 mois



Acteurs concernés

Pilote : Chargé de mission mobilité en partenariat avec les référents locaux et la Direction des Ressources Humaines

Bénéficiaires : Agents des sites concernés et visiteurs

Partenaires : L'ensemble des « chefs de projets » (pour faire passer le mot à leurs équipes sur la mobilité en réunion) et service de communication interne



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP mobilité existant

Subventions / Financements : prise en charge des trajets Klaxit par Carcassonne Agglo



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2025	2027
Nombre de communautés Mobil'Aude « actives » au cours des 12 derniers mois	5	20
Nombre de bénéficiaires du FMD « covoiturage »	100	300



Contexte et objectifs de l'action

Être agent au Département requiert, dans la plupart des cas, de se déplacer sur son site de travail. Pendant le COVID, la majorité des services ont néanmoins été maintenus avec un nombre limité de déplacement, que ce soit grâce aux visioconférences ou à des modes d'organisation un peu différents.

De plus, une part importante d'agents ne résident pas dans la même commune que leur site de rattachement. Mais grâce à la présence de site Départementaux sur l'ensemble du territoire, la quasi-totalité des agents peut trouver un site départemental proche de sa commune de résidence.

Ces solutions sont proposées dans cette fiche action.



Description des mesures

A court terme

- Evaluer le **besoin en système de visioconférence** sur les sites de plus de 40 agents (équipement des salles de réunions principales, phonebox, etc...)
- Recenser les **besoins des agents qui télétravaillent** régulièrement
- Evaluer la possibilité de réaliser des **espaces de « coworking »** sur les sites de l'Hôtel du Département, la route de Cuxac (Narbonne) et Avenue André Chenier (Limoux)

A moyen terme

- Equiper chaque site (dont le besoin a été identifié en phase 1) de systèmes de visioconférences, phonebox qualitatifs
- **Expérimenter des espaces de coworking** sur les sites où cela est possible
- Expérimenter 3 jours maximum de télétravail par semaine
- Expérimenter la semaine de 4 jours avec amplitudes horaires plus larges pour éviter les problèmes de flotte les mardi et jeudi et diminuer les trajets domicile – travail



Acteurs concernés

Pilote : Chargé de mission mobilité en partenariat avec les référents locaux et la DGA Ressources

Bénéficiaires : Agents des sites concernés et prestataires du Département (lors de prestation de conseil par exemple)

Partenaires : L'ensemble des « chefs de projets » (pour estimer les besoins en salle de réunion/matériel)



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : 20 k€ d'équipement visioconférence pour 6 sites ; ré-aménagement de certains bureaux en espace de coworking

Coût de fonctionnement : aucun, limite les déplacements des agents

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existants

Subventions / Financements : aucun



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2025	2027
Nombre de places de coworking mises en place	10	30
Nombre de salles équipées de systèmes qualitatifs de visioconférence	15	30



Des systèmes de visio performants peuvent remplacer un déplacement

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le

S²LO

ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE



Pour moins de 600 €, un équipement performant facilite les réunions à plusieurs et les rend agréables des deux côtés du fil.

À l'inverse, des salles de réunions non équipées, ne rendent pas attractif la pratique et incitent plutôt aux déplacements.

Les phonebox sont des espaces insonorisés qui permettent de réaliser des visioconférences sans mobiliser une salle de réunion ou sans impacter ses collègues de bureau.

Elles peuvent être un investissement intéressant au cas par cas.

Il faut tout de même compter environ 3 000 € pour les phonebox d'une personne.





Contexte et objectifs de l'action

La flotte de véhicule du Département compte près de 370 véhicules et représente un montant de presque 1 M€ de dépenses annuelles (leasing, carburant, entretien). La flotte permet de parcourir un peu moins de 4 millions de kilomètres par an.

L'usage de la flotte n'est pas connu précisément aujourd'hui (but du trajet, fréquence d'utilisation par un utilisateur, lieu d'origine du collaborateur, distance parcourue, alternativité possible sur un trajet donné, etc...). Ce qui rend compliqué l'analyse objective du besoin de la flotte ou des types de véhicules.

À la vue de l'importance des montants consacrés à la flotte blanche, il semblerait intéressant d'optimiser ces dépenses, afin de pouvoir dégager des marges de manœuvre sur d'autres moyens de déplacement, cette démarche nécessite une mesure plus précise des usages et un objectif moyen terme de dimensionnement de la flotte au « juste besoin ».



Description des mesures

A court terme

- Mettre en place un dispositif de **mesure et d'évaluation des besoins précis** auxquels répond l'usage de la flotte (nombre de kilomètre, fréquence d'utilisation des véhicules, nombre d'utilisation par utilisateurs, transport de matériel ou non, niveau de covoiturage des véhicules utilisés, etc.)
- Rejoindre le programme national Mobili'pro
- Remplacer progressivement les véhicules thermiques par des véhicules électriques, essayer de diminuer la flotte de véhicules
- Inciter les agents à utiliser d'autres modes de transport (train, vélos pliants...) pour les trajets longs en supprimant l'avance de frais par les agents sur ces déplacements
- Revoir le remboursement des frais kilométriques des véhicules personnels : inversement proportionnel au cylindrée...
- limiter l'usage des véhicules personnels au profit de la flotte blanche (baisser les enveloppes dédiées au remboursement des frais kilométrique et/ou demander justification de ne pas pouvoir utiliser un véhicule de la flotte blanche)

A moyen terme

- Remplacer les véhicules en fin de vie par des modèles plus légers (éventuellement des véhicules intermédiaires)



Acteurs concernés

Pilote : Chargé de mission mobilité en partenariat avec la gestion de la flotte et la DGA Ressources

Bénéficiaires : Utilisateurs de la flotte blanche et des VAE

Partenaires : Programme Mobili'pro



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : plus faible par rapport à la politique actuelle

Coût de fonctionnement : plus faible par rapport à la politique actuelle

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : Etat ?



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029
Economie sur le budget flotte par rapport aux dépenses 2024	10%	30%
Nombre de véhicules thermiques retirés ou remplacés	15	45

Un programme porté par l'ADEME, pour accompagner les propriétaires de flotte de véhicule à optimiser son usage grâce à la mise à disposition d'un outil de suivi de leur flotte.



Après votre inscription

Un.e chargé.e de mission vous contacte pour vous accompagner dans la prise en main de l'outil

[Accéder au formulaire](#)

Bilan de vos déplacements professionnels

Vous êtes accompagnés gratuitement dans la réalisation de votre bilan et de son analyse

Elaboration de votre plan d'action

Vous bénéficiez des conseils d'un.e expert.e pour construire un plan d'action adapté à vos enjeux

Suivi de votre plan d'action

Vous bénéficiez des conseils ponctuels d'un.e expert.e pour le suivi annuel du plan d'action



Contexte et objectifs de l'action

La réservation des véhicules de la flotte blanche est centralisée sur un logiciel dédié. La réservation des véhicules à la journée est relativement aisée et ne requiert pas de validation du responsable hiérarchique. Il n'y a pas d'indicateur carbone ou consommation précisé en fonction des véhicules.

La réservation des vélos est plus ou moins similaire, mais n'est pas obligatoire. Il est cependant essentiel d'avoir suivi la formation d'utilisation pour les utiliser, à noter qu'il n'y a pas de casque proposé pour raison d'hygiène.

Le logiciel de réservation pourrait « intelligemment » proposer les véhicules les moins émetteurs à la réservation (éventuellement en fonction du trajet renseigné) – pour cela, l'idéal serait que tous les utilisateurs de la flotte blanche (de l'Hôtel du Département) soient formés à l'usage des VAE (il n'y avait que 29 agents de formés en 2023).



Description des mesures

A court terme

- Ecrire un cahier des charges précis de modification du système de réservation de véhicule
 - Priorisation des véhicules proposés : si on coche trajet urbain, mettre d'office un VAE
 - Ajouter le covoiturage
 - Afficher les émissions de GES du trajet
- Formation à l'usage des VAE très fortement incitée pour tous les agents de l'hôtel du Département utilisant la flotte blanche
- Communiquer massivement sur la possibilité d'usage des VAE hors déplacements professionnels ainsi que la réservation simplifiée sans passer par le site
- Réduire la mise en circulation de véhicules de fonction rattachés à un agent (gain financier estimé à 20 k€/an)

A moyen terme

- Augmentation de la flotte de VAE interne pour atteindre une flotte de 20 vélos (éventuellement équiper d'autres sites urbains de VAE – Narbonne, Castelnau-dary, ...)
- Expérimentation de véhicules intermédiaires dans la flotte



Acteurs concernés

Pilote : Chargé de mission mobilité en partenariat avec la DGA
Ressources : gestion de la flotte et service RH pour faire connaître la formation

Bénéficiaires : Utilisateurs de la flotte blanche et des VAE

Partenaires : service de communication interne



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : 30 k€ (MT) flotte de 20 VAE

Coût de fonctionnement : 1,5 k€ (MT) entretien flotte

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : l'Etat pourrait être finaleur à moyen terme – dépenses évitées de 20 k€/an en retirant des véhicules de fonction



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029
Nombre de trajets professionnels en VAE	200	1 000



Les véhicules intermédiaires pourraient-ils répondre aux besoins du Département ?

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Vélo

Vélo-voiture 	Vélo-voiture 	Vélo-voiture 	Vélo-voiture 	Micro-voiture
Quadricycle protégé 	Tricycle protégé 	Voiturette 	Voiturette 	Voiturette
Tricycle avec cabine 	Mini-voiture avec pédalier 	Mini-voiture 	Mini-voiture 	Mini-voiture

Mini-voiture



Les véhicules intermédiaires ont un coût d'usage plus faible que les voitures et permettent des usages semblables.

Jérôme Zindy, vélo reporter, vient de terminer un tour de France à bord du QBX Sorean, assemblé dans l'Aude à Arzens.



3000 km à la rencontre des pionnier(e)s de la mobilité de demain
par Jérôme Zindy, vélo-reporter



Statistiques :

- + de **4 000 km** parcourus pendant un mois
- + de **32 000 m de dénivelé positif**
- - de **30€** d'électricité
- 45 km/h
- 2 places

Axe 2 : Visibiliser et accompagner à l'usage d'autres modes de transport



Contexte et objectifs de l'action

Le programme [Objectif Employeur Pro-Vélo](#) accélère la mise en place de service vélo destinés aux agents et visiteurs en **co-finançant l'installation de stationnements vélo mais aussi de prestations de services**.

Proposer ces services aux agents facilite la remise en selle ou la découverte de VAE par exemple, des initiatives qui favorisent le report modal.



Description des mesures

A court terme

- Viser une **labelisation OEPV « argent » pour l'Hôtel du Département**
- Organiser une **semaine de services et animations vélo** : Savoir rouler en sécurité à vélo, partage des bonnes pratiques, parcours thématiques à vélo autour des sites
- Identifier des volontaires par site pour mener la labelisation OEPV sur d'autres sites

A moyen terme

- Labelliser au moins 2 autres sites du Département à OEPV
- Proposer des **services vélo OEPV sur tous les sites de plus de 60 agents** (ouvrir les ateliers aux agents des sites voisins) : réparation des vélos, atelier d'autoréparation, formation à la sécurité, etc.
- Accompagnement des nouveaux cyclistes par des ambassadeurs (convoi vélo)



Acteurs concernés

Pilote : Chargé de mission mobilité en partenariat direct avec les référents locaux, la DGA Ressources

Bénéficiaires : Agents des sites concernés

Partenaires : Prestataires vélo, service sport, DGA Ressources, collectif vélotaf du CD 11



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : 5 k€ (CT) animations vélo
15 k€ (MT) animations vélo multisite (payant si externalisé, gratuit si réalisé en interne)

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existants

Subventions / Financements : 2,5 k€ (programme OEPV)



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2028
Nombre de participant aux animations de Savoir Rouler	20	50
Nombre de vélo réparés/révisés	40	100
Nombre de sites labellisés	1	3



Le programme OEPV s'appuyant sur des associations et partenaires locaux

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Prestataire	Maintenance des vélos (40% pris en charge OEPV)	Formation à vélo (60% pris en charge OEPV)	Site internet
 À Castelnau-d'Oléron	X	X	https://larouequitourne011.wordpress.com/
 À Narbonne	X		https://www.narbovelo.fr/
 À Narbonne		X	https://www.languedoc-vtt-evasion.com/



Contexte et objectifs de l'action

Aujourd'hui la pratique modale dominante au Département reste la voiture individuelle, tant pour les déplacements domicile-travail que pour les déplacements professionnels. L'utilisation d'autres modes de transport reste assez marginale.

Or, avant de passer à l'utilisation quotidienne d'un autre mode de transport, l'agent départemental passera par plusieurs phases, la sensibilisation et le regard vis-à-vis d'un mode sont importants dans ce processus.

Cette action vise à structurer la communication via un calendrier et les particularités locales de mobilité des divers sites du Département.



Description des mesures

A court terme

- Livret d'accueil mobilité clair et détaillé (générique à tous les sites) // Présentation du même niveau d'information en ligne (notamment sur la page INTRANAUDE)
- Avoir un calendrier d'évènements mobilité tout au long de l'année, rythmé par des évènements des Communautés d'Agglomération (Carcassonne/Narbonne) – Communautés de communes dans une moindre mesure, régionaux ou nationaux : fresque de la mobilité, animation klaxit, covélotage, sensibilisation, etc.
- Mettre en place et suivre des indicateurs sur la mobilité (part modale, km parcourus, émissions de CO2 évitées...)

A moyen terme

- Livret d'accueil mobilité clair et détaillé (**spécifique aux différentes typologies de sites**)
- Elaborer une stratégie de communication interne ciblée et spécifique en fonction des zones (communication FMD, bienfaits/sécurité vélo, usage des supports de communication ADEME/FUB, fonctionnement réseau de TC/train)



Acteurs concernés

Pilote : Chargé de mission mobilité en partenariat direct avec les référents locaux, la DGA Ressources et la Direction de la Communication

Bénéficiaires : Agents des sites concernés

Partenaires : Communautés d'agglomération surtout (Communautés de communes dans une moindre mesure), Région



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : 3 k€ (CT) livret mobilité

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : aucune



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2025	2027
Nombre de livret d'accueil « spécifiques »	1	5
Nombre d'événements et animations mobilité	3	6



Exemple de calendrier vélo, auquel peuvent s'ajouter des évènements de mobilité plus généraux

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Formation et outillage de la personne référente mobilité / vélo								Information
Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet-Août	Septembre	Octobre	Animation
Evénements nationaux			Mai à vélo https://www.maiavelo.fr/			Semaine de la mobilité		Sensibilisation/formation
Newsletter interne / externe								
Vélocargo pour la maintenance	X testé pendant 1 mois par le technicien	Essai par d'autres collègues		Démonstration				
Installation de Pk vélo	X							
Sensibilisation sur la sécurité à vélo / bien s'équiper		X : atelier interne, animé par les cyclistes				X : intervention pro sur la sécurité à vélo?		
3 VAE partagés		X : mise en place du système de réservation		Essai par d'autres collègues				
Intervention d'un réparateur sur site			X : Atelier entretenir son vélo			Atelier entretenir son vélo		
Distribution de kits de sécurité	X	X						
Mise à disposition de 20 vélos / VAE		20 VAE pendant 1 mois	20 VAE pendant 1 mois	GéoWatt				
Les bienfaits du vélo, animation		X : Quizz animé par le référent				X : Quizz animé par le référent		
Projection du film Why we cycle		X : communication des résultats de l'enquête + film						
Opération remise en selle			Sorties à vélo à Marcigny et +	Sorties à vélo à Marcigny et +	Sorties à vélo à Marcigny et +			
BL évolution	Annuler les événements	Pensez à prendre des photos lors des animations et événements, de préférence des bonnes		Votre Newsletter. A déplacer dans le calendrier selon les périodes de sortie prévues.				
	Utiliser le mailing, il est de retour en communication	Pourquoi pas une communauté d'usagers échangeant des infos sur un groupe de discussion						

- Au moins 3 évènements « vélo » nationaux existent aujourd’hui :

- [Mai à vélo](#)
- [La semaine européenne de la mobilité \(fin septembre\)](#)
- La campagne FUB « [Cyclistes brillez](#) » vers novembre

- Localement, la Région ou des Communautés d’Agglomération, peuvent aussi lancer des « challenges mobilité », notamment à l’occasion de la semaine de la mobilité (ex. de [Carcassonne Agglo ici](#)) ; des challenges à rejoindre pour montrer l’engagement du Département sur ces sujets
- Certaines applications, comme GéoVélo par exemple, permettent de faciliter le suivi de la participation à [Mai à vélo](#) notamment



Typologie des sites et particularités en termes de mobilité

Envoyé en préfecture le 21/06/2024

Reçu en préfecture le 21/06/2024

Publié le



ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Catégorie	Communes concernées	Offres de mobilité / Besoins de communication à leurs sujets	Nb d'agents
Zone urbaine avec réseau TC urbain et gare ferroviaire	Carcassonne, Narbonne, Trèbes, Sigean (suivant les évolutions de l'efficacité des TC : Villemoustaussou, Pennautier, Palaja)	Bus urbain, train, covoiturage, modes actifs (vélo et marche)	1 600
Zone urbaine avec gare ferroviaire (sans TC urbain)	Bram, Port-la-Nouvelle, Limoux, Lézignan-Corbières, Castelnau-dary	Train, covoiturage, modes actifs (vélo et marche)	360
Zone urbaine sans TC urbain ni gare (avec TC faible fréquence)	Conques-sur-Orbiel, Coursan, Quillan	Covoiturage, modes actifs (vélo et marche)	85
Zone rurale – desserte TC à très faible fréquence (sans TC du tout)	Alzon, Axat, <u>Belpech</u> , Capendu, Caunes-Minervois, Chalabre, Couiza, Cuxac-Cabardès, <u>Mouthoumet</u> , Rieux-Minervois, St-Nazaire-d'Aude, Salles-sur-l'Hers, Tuchan, Villegly, Villeneuve-Minervois	Covoiturage, modes actifs (au cas par cas)	230



Contexte et objectifs de l'action

L'expérimentation de nouveaux modes de transport est une étape à franchir avant d'adopter entièrement une nouvelle habitude de déplacement.

Le cadre professionnel, l'environnement familial qu'il procure et l'émulation avec les collègues de travail forment une ambiance propice à des dynamiques de groupe : accompagnement des novices par des pairs plus expérimentés, l'envie de se dépasser dans un challenge...

L'objectif de cette action est de donner de l'espace et une visibilité à des expérimentations portées par le Département ou dans des dynamiques locales (Agglo AOM – Carcassonne et Narbonne, Région).



Description des mesures

A court terme

- Mesures distillées tout au long de ce plan d'action : commencer par l'Hôtel du Département pour expérimenter des modes de déplacements alternatifs (facilité de mise en place sur un seul site réunissant de nombreux collaborateurs)
- Proposer des « challenge » via Mobil'Aude, à minima deux animations par an pour la prise en main de l'outil (par MobiCoop)
- Participer au moins à un challenge Mai à Vélo
- Participer à des challenge Klaxit (si organisés à Carcassonne Agglo)

A moyen terme

- Organiser un challenge mobilité interne (par exemple en mai) et un événement pour la semaine de la mobilité (fin septembre) sur tous les sites
- Expérimenter des modes de transports alternatif pour les formations ou déplacements professionnels longues distance



Acteurs concernés

Pilote : Chargé de mission mobilité en partenariat direct avec les référents locaux

Bénéficiaires : Agents du Département dans l'ensemble

Partenaires : Prestataires de services de mobilité



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : A court terme, une petite enveloppe de 1 200€ pour des animations de prise en main/essai Mobil'Aude (par MobiCoop), puis prévoir une enveloppe de 2 à 5 k€ par an (MT)

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : aucun



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2025	2029
Nombre de participants Mai à Vélo	100	500
Nombre de participants challenges covoiturage	50	200



Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Axe 3 : Influencer et accompagner les collectivités dans leurs politiques de mobilité



Contexte et objectifs de l'action

Le Département dispose d'une influence importante concernant les mobilités sur son territoire, et au travers de ses compétences.

C'est notamment le cas du Plan vélo départemental, en cours de révision, de la desserte des collèges, ou encore de la responsabilité des voiries départementales et des aires de covoiturage associées.

De plus, en tant que gestionnaire de site, le Département peut aussi agir sur l'accessibilité de certains établissements, en particulier l'Hôtel du Département – dans le but de faciliter l'accessibilité à pied ou à vélo.

Cette action propose des mesures pour améliorer les mobilités alternatives dans le domaine de compétence du Département, les améliorant pour ses agents mais aussi pour les Audois.



Description des mesures

A court terme

- Concerter les usagers actuels (piétons et cyclistes) sur l'accessibilité de l'Hôtel du Département et récolter les améliorations possibles (éventuellement mettre en place des expérimentation)
- Identifier les zones pertinentes de covoiturage pour les besoins des agents du Département pratiquant aujourd'hui le covoiturage

A moyen terme

- **Aménager les voiries que le Département possède à 3 km autour des sites principaux du Département (pour la pratique du vélo et la marche)**
- Repenser l'accès à l'hôtel du Département en mobilités actives (vélo et marche depuis les arrêts de TC ou depuis le parking motorisé) puis engager un dialogue avec la Ville pour proposer des aménagements cyclables d'accès à l'hôtel
- Engager une discussion avec la ville de Carcassonne pour mettre en place des vélos en libre-service sur le site ou proche du site de l'hôtel du Département
- Installer des bancs pour faciliter le cheminement des piétons, notamment pour les PMR et les seniors



Acteurs concernés

Pilote : Chargé de mission mobilité en partenariat direct avec les référents locaux, la DGA Ressources, DRM

Bénéficiaires : Agents des sites concernés

Partenaires : Agglo, Région, communes (pour les aménagements cyclables et bornes de recharge VAE à Carcassonne par exemple)



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : -

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : aucun



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	Tous les deux ans
Concertation annuelle des usagers locaux (à l'Hôtel du Département d'abord – puis à démocratiser aux autres sites)	Réalisée



Contexte et objectifs de l'action

En tant que collectivité, le Département a accès plus facilement à des interlocuteurs (techniciens ou élus) chez les autorités organisatrices (AOM). En tant que premier employeur du territoire, les nombreux agents, répartis géographiquement sur une large zone, donnent une vision à 360 des différents modes de transport et de leurs défauts.

Ces retours usagers sont précieux pour les AOM, et peuvent être facilement transmis aux bons interlocuteurs.

L'objectif de cette action est de faciliter les remontées usagers (des agents) et d'avoir un espace d'échange « régulier » avec les AOM – cet espace ne doit pas nécessairement être dédié uniquement aux remontées terrain.



Description des mesures

A court terme

- Transmettre une **enquête annuellement aux usagers des mobilités alternatives** (vélo, covoiturage, train, bus urbains/interurbains) pour recueillir leurs besoins, les points positifs et négatifs de chaque mode
- Organiser une **rencontre annuelle avec les représentants** (techniques et politiques) de **chaque AOM** pour échanger sur ces sujets (éventuellement avec d'autres employeurs de plus de 500 emplois du territoire) pour faire remonter les besoins
- Continuer à participer activement aux schémas de mobilité des AOM



Acteurs concernés

Pilote : Chargé de mission mobilité en partenariat direct avec le service RH (connaissant les modes des agents grâce au suivi FMD et remboursement abonnement transport)

Bénéficiaires : Agents des sites concernés

Partenaires : Agglo, Région



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : aucun



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	Tous les ans
Rencontre annuelle avec les AOM	Réalisée



Contexte et objectifs de l'action

En tant que premier employeur du département, le Département a un fort pouvoir d'influence des autres employeurs en montrant les actions mises en place et leurs effets.

De plus, d'autres employeurs de taille importante sont également publics, voire même des collectivités. C'est d'autant plus bénéfique que la mise en place des actions, le côté organisationnel peuvent être proche d'une structure à l'autre.

Cette action espère structurer et pérenniser une communication active « externe » ciblant les employeurs et habitants du territoire sur les ambitions et les réussites du Département sur la mise en actions du plan de mobilité.



Acteurs concernés

Pilote : Chargé de mission mobilité en partenariat direct avec la DGA Ressources, la Direction de la Communication et les élus référents des mobilités

Bénéficiaires : le Département en tant qu'employeur et qu'acteur politique

Partenaires : Communautés d'agglomération, Région, presse locale, prestataires de services de mobilité engagés auprès du Département (communication en leur faveur)



Moyens financiers et humains

Coût d'investissement : aucun

Coût de fonctionnement : aucun

Moyens humains à créer ou à mobiliser : ETP existant

Subventions / Financements : aucun



Description des mesures

A court terme

- Diffuser les **exemples réussis de changement de pratique** avec les autres sites du Département et les autres employeurs.
- **Faciliter les altermobilités pour les visiteurs** et participants à des évènements organisés par le Département, en proposant par exemple du stationnement vélo provisoire ou la création de groupe de covoiturage facilités.



Indicateurs et Objectifs

Indicateurs de résultat	2026	2029
Nombres d'évènements du Département possibles à rejoindre à vélo ou en covoiturage	3	10
Nombre de publications dans la presse sur les effets du plan de mobilité employeur	3	5



Envoyé en préfecture le 21/06/2024
Reçu en préfecture le 21/06/2024
Publié le
ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

Vue budgétaire et temps agent



Budget simplifié : investissement, fonctionnement et temps agents

Envoyé en préfecture le 21/06/2024
 Reçu en préfecture le 21/06/2024
 Publié le
 ID : 011-221100019-20240620-SESS20062024_13-DE

	Court terme	Moyen terme
Investissement	<p>18 000 € de stationnement vélo – 7 200 € de subventions via OEPV</p> <p style="color: orange;">→ 10 800 € reste à charge</p> <p>Département</p>	<p>55 000 € de stationnements vélos 18 000 € de système visio 30 000 € de flotte VAE 10 000 € de stationnement zonal – 22 000 € de subventions via OEPV</p> <p style="color: orange;">→ 91 000 € de reste à charge du Département</p>
Fonctionnement	<p>3 000 € livret d'accueil mobilité 5 000 € services et animations vélo 1 200 € animations Mobil'Aude (x 2) – 20 000 € réduction de l'usage des véhicules de fonction – 2 500 € OEPV (une fois)</p> <p style="color: green;">→ 11 000 € d'argent économisé par an</p>	<p>5 000 € communication ciblée 5 000 € organiser un challenge mobilité interne 15 000 € services et animations vélo – 20 000 € de remplacement des véhicules thermiques par des véhicules intermédiaires/VAE</p> <p style="color: orange;">→ 5 000 € de dépenses annuelles</p>
Temps agents	~ 100 jours	~ 175 jours

Avis du CESE sur le schéma des mobilités de l'Aude

- Mai 2024 -

Dans le cadre de ses missions, le CESE est amené à formuler un avis sur les schémas départementaux présentés en Session.

A ce titre, depuis un peu plus d'un an, le CESE travaille sur le sujet des mobilités :

- **17 mai 2023** : intervention de Kattalin FORTUNE, conseillère départementale en charge des mobilités et Sylvain PEYRON chef de projet sur le lancement du schéma
- **Avril à juin 2023** :
 - o Participation de certains membres aux ateliers territoriaux de la mobilité organisés dans le cadre du schéma
 - o Diffusion auprès de tous les membres de l'enquête en ligne sur la mobilité proposée dans le cadre du schéma
- **27 juin 2023** : réunion du groupe de travail du CESE sur les mobilités et décision d'interroger tous les membres sur ce sujet
- **Eté 2023** : diffusion à tous les membres du CESE d'un message pour que chacun interroge les ressortissants de son organisation autour de deux questions :
 - o Quel est votre problème principal de déplacement (professionnel, personnel, familial, ...) ?
 - o Quelle amélioration pourrait être apportée pour se déplacer dans l'Aude ?
- **11 septembre 2023** : partage des retours aux questions, 8 organisations ont fait un retour après concertation de leurs membres (GEEAUDE, la maison des potes, MP2 environnement, Médecin du monde HVA, Carca-vélo, CAPEB, CGT en annexe du présent document) et quelques membres ont répondu à titre individuel.
Ces éléments ont été partagés avec les services du Département qui ont participé à cette rencontre pour faire un premier retour sur le diagnostic et restituer l'enquête en ligne.
- **15 avril 2024** : échanges avec Kattalin Fortuné, Catherine Luciani et Sylvain Peyron su les orientations du schéma et partage du contributions du CESE.

A l'issue de l'ensemble de ces travaux et de ces échanges autour des enjeux de mobilité, les membres du CESE ont souhaité souligner plusieurs points qui sont présentés dans le présent document.

Tout d'abord **ils se félicitent que le Département**, même s'il n'a plus que la compétence « transport des élèves en situation de handicap » en matière de mobilité, **se saisisse de ce sujet qui est majeur mais complexe pour une département rural comme l'Aude**. La mobilité est un enjeu majeur, elle a des conséquences en matière sociales, économiques, touristiques environnementales, etc.

Le CESE souhaiterait que le Département se positionne sur une mission de coordination face à la diversité des solutions à mobiliser et au nombre important **des intervenants** : les agglomérations, certaines communautés de communes, la Région, les communes mais aussi les opérateurs comme la SNCF, etc.

Cette coordination permettrait également de :

- **Dresser un état des lieux partagé** qui prend en compte la diversité des territoires et des publics, c'est une première étape pour agir.
- **Proposer un guide sur des initiatives transposables** d'une commune à l'autre, des informations du type « comment gérer un véhicule partagé ? », et mettre en relation des communes qui ont des projets autour des mobilités. Il n'y a pas une **solution unique** aux difficultés de mobilité mais c'est le croisement de plusieurs solutions qui permettra de répondre efficacement
- Favoriser **l'harmonisation des dispositifs financiers** existants par exemple sur les aides pour l'aménagement des pistes cyclables entre Département et Région.
- **Favoriser des dispositifs de péréquation** permettant de mieux partager les coûts (très élevés) de la mobilité et ainsi jouer la solidarité et la subsidiarité entre les différentes échelles

Un autre enjeu de mobilité est **de limiter les déplacements en rapprochant le service, le loisir, le travail, la culture, l'éducation des usagers**. Toutes les initiatives permettant de rapprochement sont à soutenir

Face aux enjeux climatiques, le fort impact de la voiture thermique individuelle, il est nécessaire de changer de paradigme « *On reste sur une approche très individuelle et on se contente de remplacer une voiture thermique en électrique alors qu'il faut changer le modèle* ».

Des enjeux de santé publique : l'Aude est l'un des départements le plus traversé par les camions et au-delà de l'impact sur l'état du réseau routier, **la pollution émise par les véhicules a des conséquences majeures sur la santé**.

Concernant, le transport ferroviaire plusieurs thèmes sont à prendre en compte :

- **l'amélioration de la ligne de train Carcassonne – Limoux**, le CESE déplore que dans le cadre du CPER, les investissements pour cette ligne soient encore reportés
- la possibilité de **développer des haltes ferroviaires** plutôt que des gares pour arriver à des coûts acceptables.
- **le transport de marchandise, le CESE regrette qu'il ne soit pas ou peu pris en compte dans le cadre du développement des lignes à grande vitesse.**
Exemple : la suppression de la ligne de fret (Perpignan vers Rungis) a entraîné une augmentation des camions sur les routes.

Il se félicite que le Département interrogé sur le financement de la phase 1 ait donné son accord sous réserve que dans la phase 2, le fret soit intégré et que sur la ligne sur la partie audoise soit mixite.

Concernant **le transport scolaire** qui relève désormais de la Région, le CESE tient à rappeler l'importance de ce service qui doit être rendu à toutes les familles **pour garantir une égalité d'accès à l'éducation pour tous les enfants**.

Concernant la mobilité douce, le CESE rappelle qu'il est essentiel d'intégrer les cheminement piétonniers dans les projets d'aménagement de voirie et donc dans le schéma.

Le CESE se félicite que ce schéma intègre un volet spécifique dédié à la pratique du vélo et il espère qu'il y aura une réelle adéquation entre les ambitions et les moyens alloués en matière de mobilité douce.

Concernant les plans de mobilité au sein des entreprises, le CESE propose que le schéma des mobilités soit communiqué aux employeurs qui ne se saisissent pas suffisamment de ce sujet alors que la mise en place de plans de déplacement pour les salariés, participerait au développement du covoiturage et permettrait de faire connaître les outils déployés par les collectivités.

Concernant le transport à la demande (TAD), la réalité du service proposé se résume le plus souvent par une seule ligne par semaine et à un seul horaire. A cela s'ajoute une complexité de l'accès à l'information et de réservation (système d'enregistrement avec numéro). Aujourd'hui, tel qu'il est proposé cela ne répond pas au besoin des habitants.

Concernant la plateforme Mobil'Aude, il est nécessaire de trouver des solutions techniques et juridiques pour pouvoir intégrer des offres complémentaires comme celle mise en place en Haute vallée de l'Aude par l'association la TRAME

En conclusion,

Les enjeux de mobilité dépassent le champ de compétences du Département, le CESE propose de relayer ces propositions aux autres niveaux de collectivités, en exprimant son souhait de voir le Département dans une mission de coordination, en tant que collectivité de proximité, compétente en matière de solidarités humaine et territoriale.

Enfin, au regard des échanges réguliers avec le Département, le CESE donne un **avis favorable à ce schéma et exprime son souhait d'être associé au suivi de sa mise en œuvre.**

Le Président du CESE de l'Aude,
Jacques Galantus

