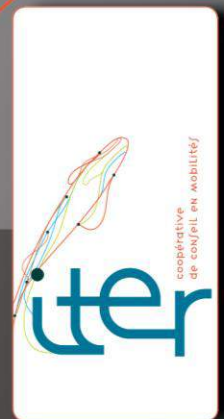


Etude mobilités

Phase 1 - Diagnostic

Version 3 du 10 Novembre 2023



118 rue Bonnat
31400 Toulouse

T / 05 62 73 53 93

www.itternet.org

- 
1. CONTEXTE, ENJEUX & OBJECTIFS DE LA MISSION
 2. STRUCTURATION DU TERRITOIRE ET ANALYSE DE LA DEMANDE DE MOBILITÉ
 3. ANALYSE DES OFFRES DE MOBILITÉ
 4. LE FONCTIONNEMENT CIRCULATOIRE ET LE STATIONNEMENT SUR LE CŒUR DE COMMUNE
 5. SYNTHÈSE ET ENJEUX
 6. ANNEXES

CONTEXTE, ENJEUX & OBJECTIFS DE LA MISSION

Rappel de la commande

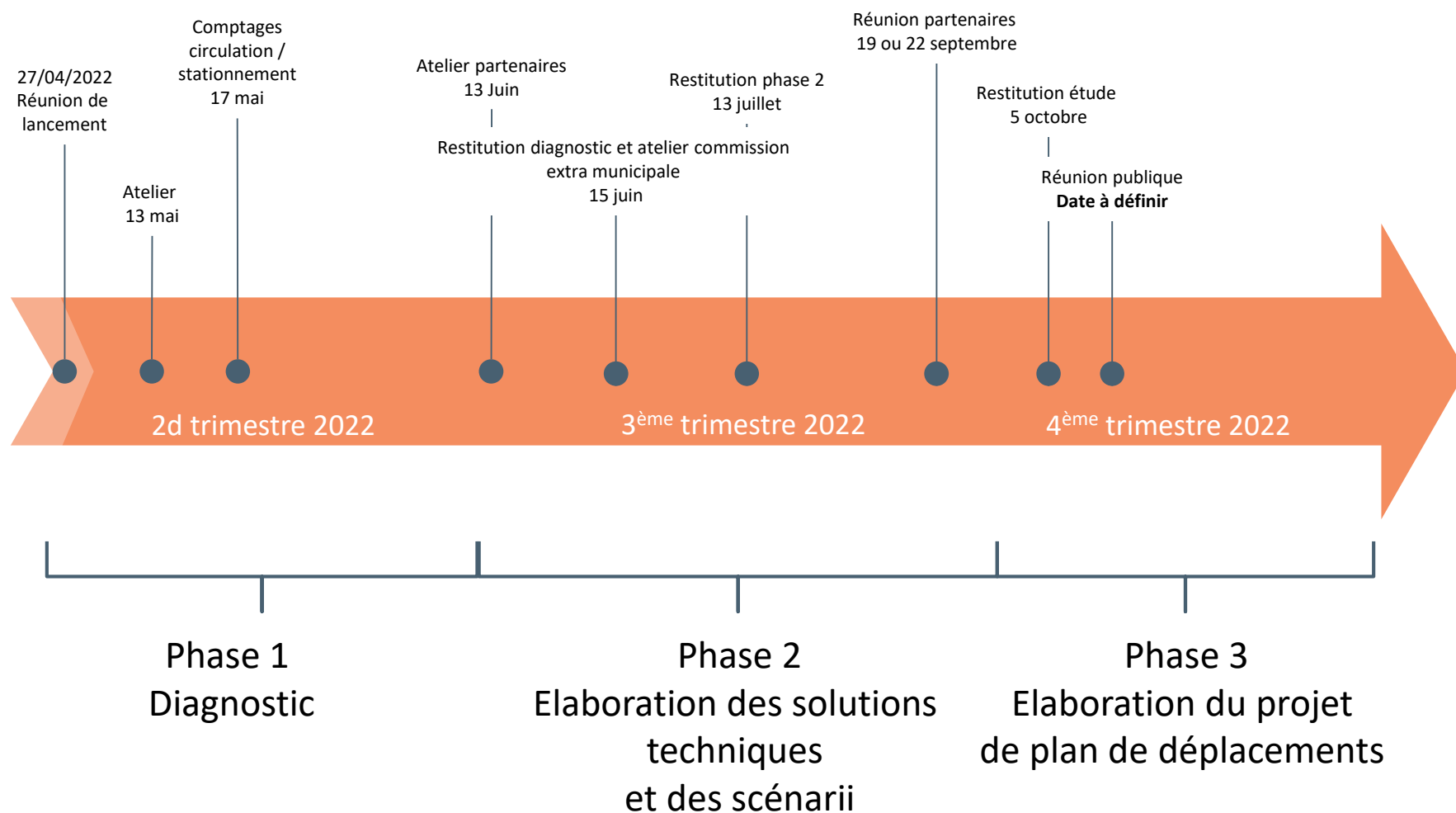
Les objectifs de l'étude sont de :

- Disposer d'une vision globale sur les mobilités,
- Décliner les mobilités actives dans le PLU,
- Décliner le plan vélo du Pays Sud Toulousain,
- Elaborer un programme opérationnel d'aménagement.

Pour atteindre ces objectifs, l'étude se décompose en trois phases:

- Phase 1 – Diagnostic : analyse des documents réglementaires et des projets, comptages circulation et stationnement, observations qualitatives, atelier de co-construction du diagnostic avec la commission extra-municipale, synthèse des enjeux
- Phase 2 – Elaboration des solutions techniques et des scénarii : scénarios, atelier de co-construction du schéma de mobilités avec la commission extra-municipale et les partenaires,
- Phase 3 – Elaboration du projet de plan de déplacements : préconisation, estimation financière et phasage.

Le calendrier prévisionnel



STRUCTURATION DU TERRITOIRE ET ANALYSE DE LA DEMANDE DE MOBILITÉ

Acteurs et gouvernance de la mobilité – les compétences des acteurs

	Transport et mobilité	Voirie	Urbanisme et planification
Commune de Venerque	-	Gestionnaires des voiries communales	PLU : affectation des sols (en cours de révision)
SAG^e (à Venerque)	-	-	Assainissement collectif, production et distribution de l'eau potable, gestion des voiries communales
CCBA	-	-	-
Pays Sud Toulousain	Plan de mobilité rurale et schéma cyclable	-	Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et PCAET
Conseil Départemental de Haute-Garonne	Services de transport pour les élèves en situation de handicap (compétence sociale).	Gestionnaire des voiries départementales	-
Région Occitanie	Autorité Organisatrice de la Mobilité Organisation et financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers et scolaires effectués en substitution de ceux-ci. Autres services de mobilité (covoiturage par exemple) Chef de file de l'intermodalité	Intervient sur le réseau routier national (Voir annexe Transport et infrastructures au niveau régional)	Impose ,à travers le SRADDET, la politique intermodalité et développement des transports, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional et désenclavement des territoires ruraux.

Acteurs et gouvernance de la mobilité - que font / peuvent faire les partenaires pour la mobilité à Venerque ?

	Maître d'ouvrage	Financeurs	Partenaires techniques / institutionnels
Commune de Venerque	Maître d'ouvrage sur les voiries où elle est compétente	-	-
SAGE	Maître d'ouvrage sur les voiries où il est compétent	-	-
CCBA	Projet de mobilité	-	-
Pays Sud Toulousain	-	Met à disposition ses sources de financement (programme Européen LEADER, économie d'énergie) (Voir Annexe Aide à projet PST)	Met à disposition des ressources humaines qualifiées techniquement
Conseil Départemental de Haute-Garonne	Aménager des infrastructures de voirie sur les routes départementales	Finance les aménagements sur les voies autres que départementales (Voir annexe Aides aux aménagements)	Propose des services d'ingénierie pour des études prospectives
Région Occitanie	Organise les mobilités sur son territoire	Finance les aménagements cyclables dans le cadre de son plan vélo, chèque mobilité Financement partiel des infrastructures Départementales Propose des aides (Voir annexe Aides régionales)	-

La planification de la mobilité sur le territoire et les projets

La planification de la mobilité sur le territoire est déclinée à travers les documents suivants.

- Le SCOT, avec ses ambitions :
 - Afin de limiter les pollutions, il est important de favoriser et de développer les modes de transports alternatifs à l'automobile, d'encourager une offre de transports en commun cadencée vers l'agglomération et une meilleure desserte des pôles urbains et économiques, en développant l'intermodalité.
 - Des politiques d'aménagement permettront de renforcer la cohérence entre urbanisme et transport ainsi que de poursuivre le développement des pistes cyclables et des modes actifs.
- Le PLU et ses ambitions :
 - Favoriser l'usage des modes actifs, notamment pour les déplacements internes à la commune.
 - Intégrer l'accessibilité en modes actifs dans les principaux projets de développement urbain et un accès facilité aux équipements, services publics et transports en commun.
- Le plan de mobilité rurale et ses enjeux :
 - Sociaux (amélioration de l'accessibilité aux territoires et aux services, lutte contre l'exclusion...)
 - Économiques (développement de l'accessibilité à l'emploi, lutte contre la vulnérabilité énergétique...)
 - Environnementaux (diminution des émissions de gaz à effet de serre et de particules fines...).
- Le PCAET et ses fiches actions pour travailler à la mise en œuvre d'actions souvent innovantes mais aussi consolidées par une approche pragmatique avec les acteurs du territoire.
- Le Pays Sud Toulousain est doté d'un guide des aménagements cyclables réalisé par Iter.

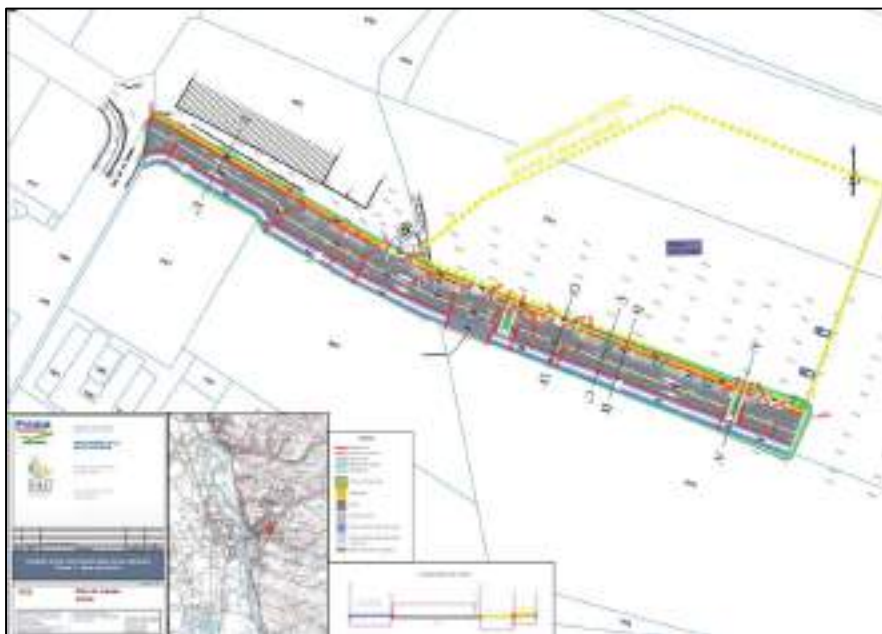
Parmi les projets, le SAGe est maître d'ouvrage d'un accès (long d'une centaine de mètres) à l'espace socio culturel de Venerque. Une piste cyclable bidirectionnelle de 3m de large est prévue. Elle sera reliée aux pistes cyclables prévues dans le cadre de l'aménagement du quartier du Couzi, attenant à l'espace socio culturel. A moyen / long terme, une passerelle aménagée pour les modes actifs captera les flux des quartiers situés au-dessus de l'avenue du Mont Saint Charles.

Une passerelle sur la Hyse sera étudiée en 2024 dans le cadre de la réfection des réseaux d'assainissement.

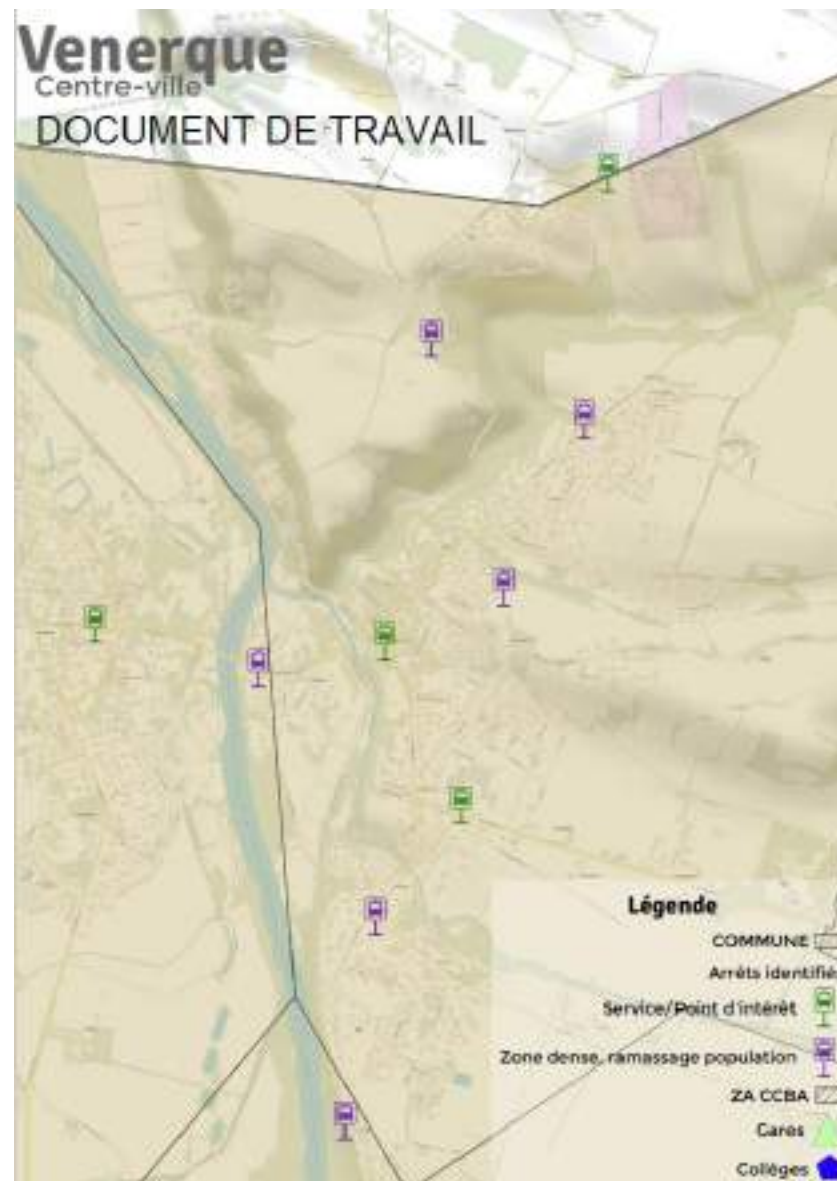
La planification de la mobilité sur le territoire et les projets

La CCBA mène actuellement une réflexion sur la desserte en transport à la demande sur le territoire. Les résultats de cette réflexion seront intégrés à l'étude en cours.

Le CD31 a lancé une étude sur le covoiturage. Les résultats sont attendus pour fin 2022. l'objectif est de sortir d'une logique d'aménagement d'aires de covoiturage au gré des opportunités foncières.



Projet d'accès à l'espace socio culturel



Projet de TAD de la CCBA

La planification de la mobilité sur le territoire

Les acteurs de la mobilité comme la Région et le Département ont des compétences et un cadre d'intervention dans lesquels ils peuvent mettre en place différentes actions parmi les exemples suivants :

- Une aide à l'acquisition de véhicules personnels peu énergivores et de vélos ou VAE en complément des aides déjà existantes à l'échelle nationale.
- Des financements alloués aux collectivités pour les dispositifs d'aménagements et équipements.
- L'installation d'équipements d'entretiens vélos en libre service.
- Des prêts gratuits aux habitants pour pouvoir essayer des VAE, des locations en partenariat avec les acteurs du vélo sur le territoire et des journées annuelles d'accompagnement de citoyens sur leur trajet domicile-travail sont aussi imaginable.
- Promouvoir l'utilisation des modes actifs à travers de la communication.
- Des aménagements cyclables peuvent être mis en place par le Département car il est gestionnaire de voirie.



Exemple de borne d'autoréparation et station de gonflage implantée sur le Grand Annecy.

Source : <https://www.altinnova.com>



Exemple de prêt de vélo dans l'Hérault

Analyse de la demande de mobilité

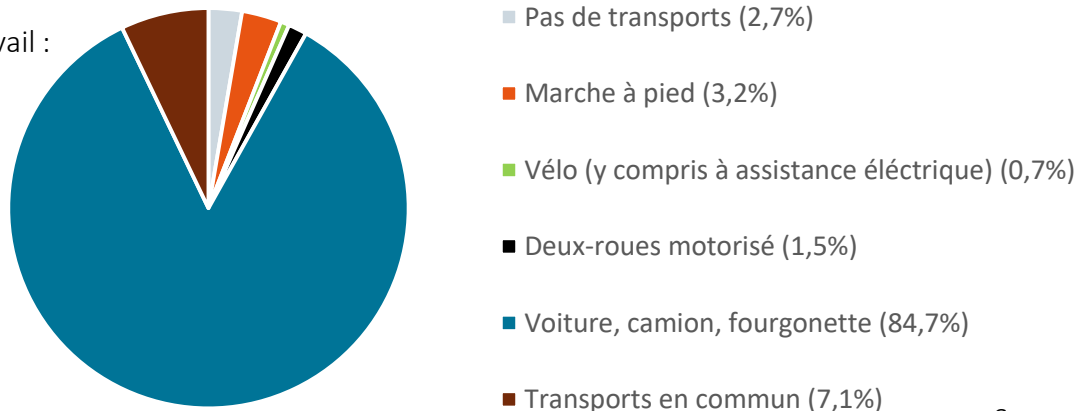
Le territoire ne bénéficie pas de données récentes permettant de caractériser la mobilité des habitants.

L'approche des dynamiques de mobilité est basée sur l'analyse des flux domicile-travail. Ces derniers ne représentent pas la majorité du nombre de déplacement par habitants (30 à 40% des déplacements en moyenne par jour d'après l'INSEE) mais structurent fortement la mobilité pour les autres motifs.

Grands indicateurs INSEE :

- **Le taux de motorisation* à Venerque est de 93,5% en 2018.** Il est plus élevé que la moyenne Française et Haute-Garonnaise (respectivement 81,1% et 82,8%).
- Le nombre de déplacements par jour : ce chiffre n'est pas fourni par l'INSEE. Nous avons néanmoins 1 170 déplacements de type domicile-travail et 730 déplacements typés domicile-étude. On peut estimer de façon très approximative (sachant que les flux domicile-travail représentent entre 30 et 40% du total des flux) le total des déplacements quotidiens à environ 3 800 sur la commune de Venerque, tous motifs confondus.
- La part modale des déplacements domicile-travail est majoritairement orientée vers la voiture avec 940 flux représentant une part de 84,6%. La part modale des modes actifs est faible, cela s'explique par le caractère rural ou péri-urbain de Venerque.

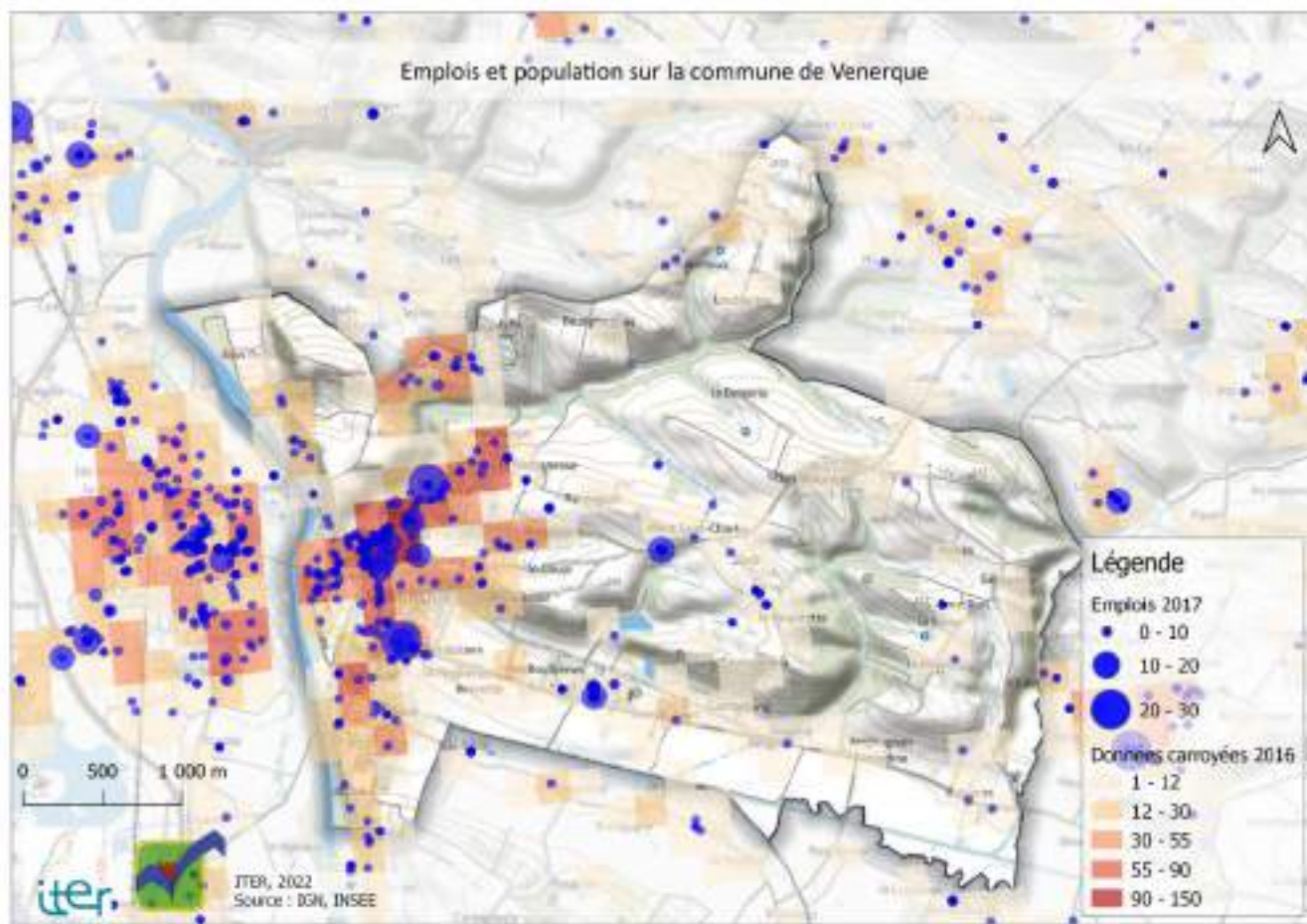
Part modale des flux domicile-travail :



Source : INSEE

*Taux de motorisation : Pourcentage de ménages possédant au moins une voiture

Une population et des emplois concentrés dans la vallée de l'Ariège



Le centre ville de Venerque, à l'ouest, totalise 2 500 habitants. C'est 2 000 habitants pour le centre de Le Vernet. La vallée de l'Ariège forme la zone dense du territoire en terme de population mais aussi d'emplois.

La concentration d'emplois et de population sur un périmètre restreint encourage les mobilités de courtes distances.

La population au cours des 15 dernières années est stable. Suite à la crise de la COVID-19, les zones péri-urbaines et rurales ont gagné en attractivité. Nous pouvons donc nous demander si le territoire ne vas pas devenir plus attractif.

Année	1999	2008	2013	2018
Population de Venerque	2 328	2 632	2 580	2 633

Des flux domicile-travail orientés vers Toulouse

l'Insee (Institut national de la statistique et des études économiques) fournit des données sur les flux domicile <> travail (un peu moins de 1 200 en 2017). Cela permet d'estimer un nombre de flux quotidiens. En effet, les flux domicile <> travail représentent entre 30 et 40% des déplacements quotidiens des Français d'après l'INSEE. Sur cette base, on peut estimer le nombre global de flux à environ 3 800 flux (tous motifs confondus).

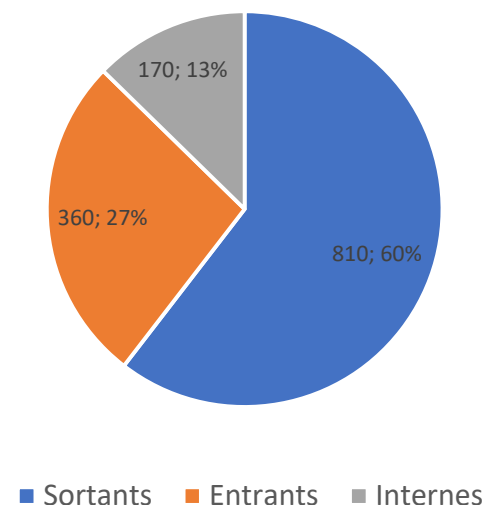
Les flux domicile-travail ont été analysés selon 3 catégories :

- Les flux internes à Venerque, c'est-à-dire les personnes qui résident et travaillent à Venerque.
- Les flux sortants de Venerque, c'est-à-dire les personnes qui résident à Venerque et travaillent à l'extérieur de la commune.
- Les flux entrants dans Venerque, c'est-à-dire les personnes qui résident à l'extérieur de la commune et travaillent à Venerque.

La structure des flux est déséquilibrée, avec une large **majorité de flux sortants**. Ces flux sont très largement **à destination de Toulouse** (400 flux, cf. pages suivantes) et impliquent a priori un trajet effectué soit en voiture, soit en train.

Les échanges avec le Vernet comptabilisent 80 flux (50 entrants, 30 sortants). Le potentiel de déplacements de courte durée en modes actifs en Venerque et le Vernet est donc assez réduit.

Répartition des types de flux domicile-travail



Source : INSEE, 2017

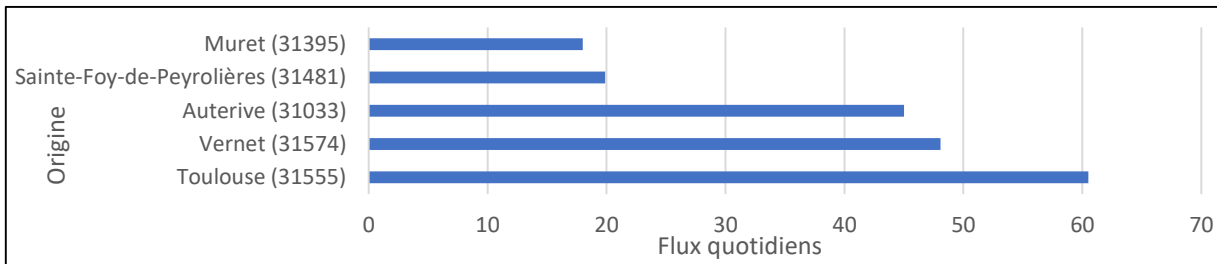
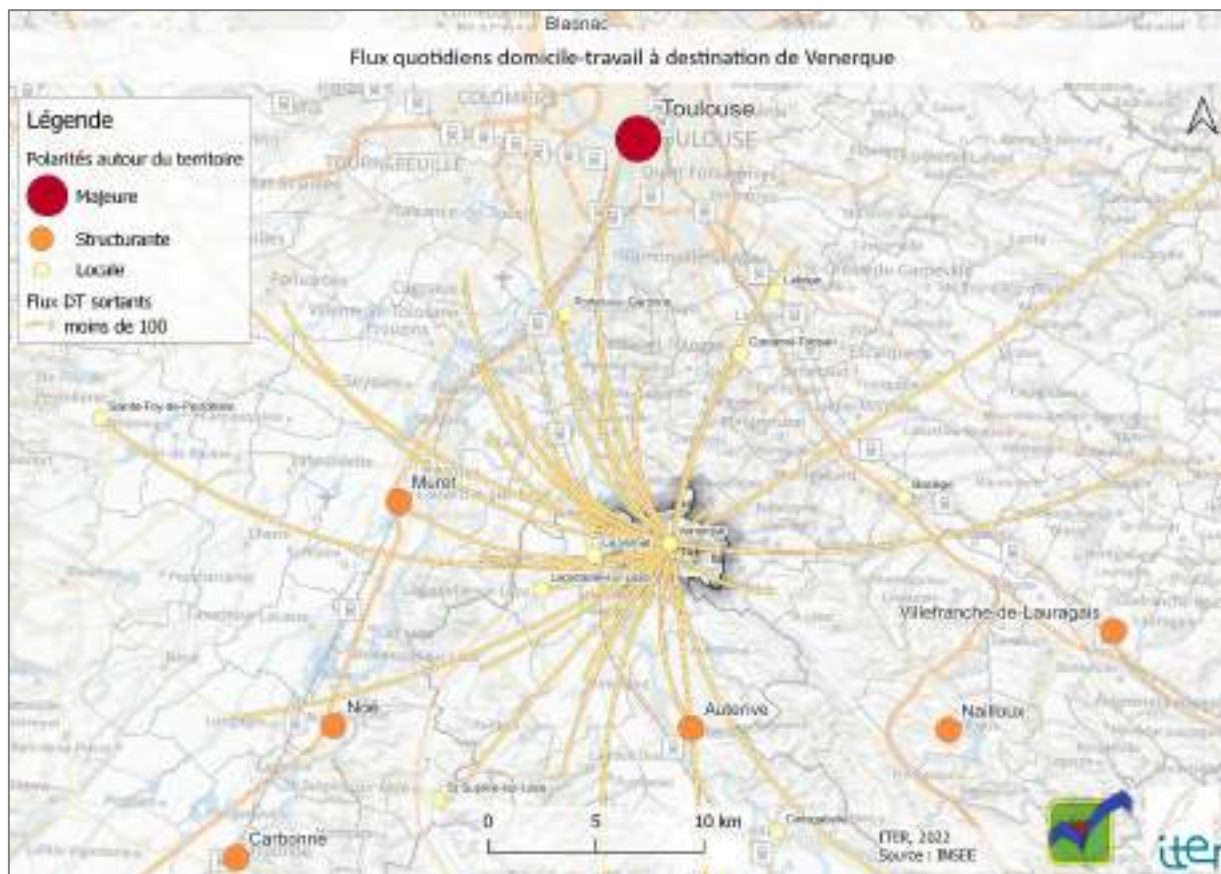
Des flux domicile-travail entrants de proximité

On compte 360 flux domicile-travail quotidiens entrants dans Venerque. Leur provenance est relativement dispersée, avec Toulouse comme émetteur principal (60 flux), puis Le Vernet (50 flux), Auterive (45 flux), Sainte-Foy-de-Peyrolières (20 flux) et enfin Muret (18 flux).

Les personnes en provenance de Toulouse ou Auterive peuvent utiliser le train, les autres origines n'ont pas d'offre ferrée disponible.

Les flux entrants ne présentent donc pas un fort potentiel de développement des modes actifs.

Graphique des cinq premières origines :

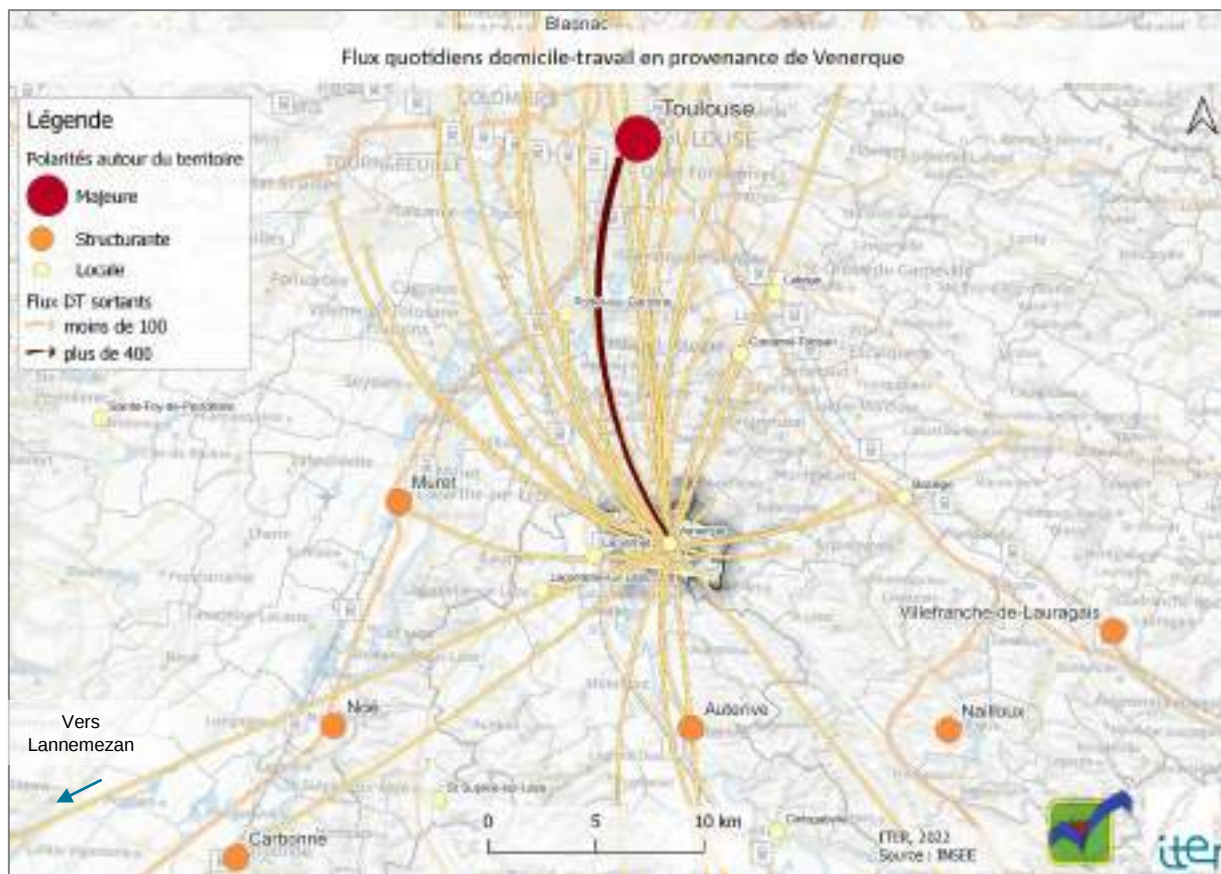


Des flux domicile-travail sortants attirés par la métropole toulousaine

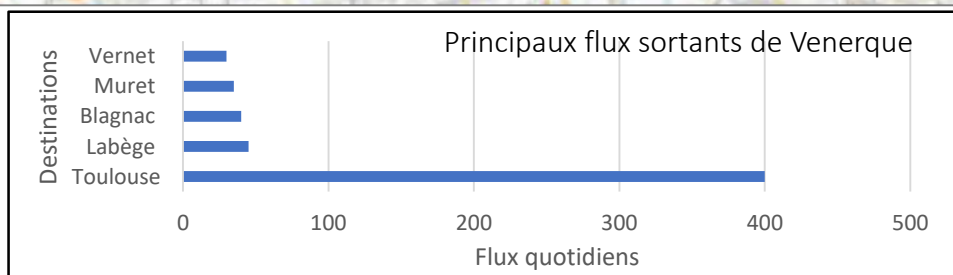
On compte 810 flux domicile-travail quotidiens sortants de Venerque. Parmi eux, on remarque une grande attraction de Toulouse. En effet, 400 Venerquois(es) travaillent à Toulouse quotidiennement. Ce déplacement est possible en vélo + train (gare de Le Vernet – Venerque).

Nous voyons que Muret (35 flux), Vernet (30 flux) et Auterive (25 flux) sont des destinations locales privilégiées.

Le potentiel de développement des modes actifs est donc fort, du fait du tropisme de Toulouse et de l'offre ferrée en gare du Vernet



L'attraction de Toulouse :



Les flux domiciles-études

l'Insee propose des données sur les localisations des domiciles et lieux d'études. Cela permet de mesurer le nombre de personnes qui changent de commune lorsqu'elles se déplacent de leur lieu de résidence à leur lieu d'études.

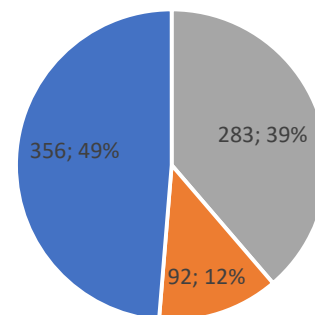
Les déplacements domicile-études concernent la population des élèves et étudiants inscrits dans un établissement d'enseignement pour l'année scolaire de 2018, y compris s'ils sont en apprentissage ou suivent des études supérieures.

Les flux domicile-études (DE) ont été analysés selon 3 catégories :

- Les flux internes à Venerque, c'est-à-dire le nombre de personnes qui résident et étudient au sein de Venerque. Ils sont au nombre de 283.
- Les flux sortants de Venerque, c'est-à-dire le nombre de personnes qui résident à Venerque et qui étudient hors de Venerque. Ils représentent 356 flux. Cela s'explique notamment par l'absence de lycée et de collège à Venerque.
- Les flux entrants dans Venerque, c'est-à-dire le nombre de personnes qui résident hors de Venerque et qui étudient à Venerque. Ils représentent 12% des flux DE avec 92 flux.

L'absence de lycée à proximité de la commune implique nécessairement des flux motorisés pour les lycéens (avec les parents, en deux roues motorisés ou en transport scolaire).

Répartition des types de flux DE



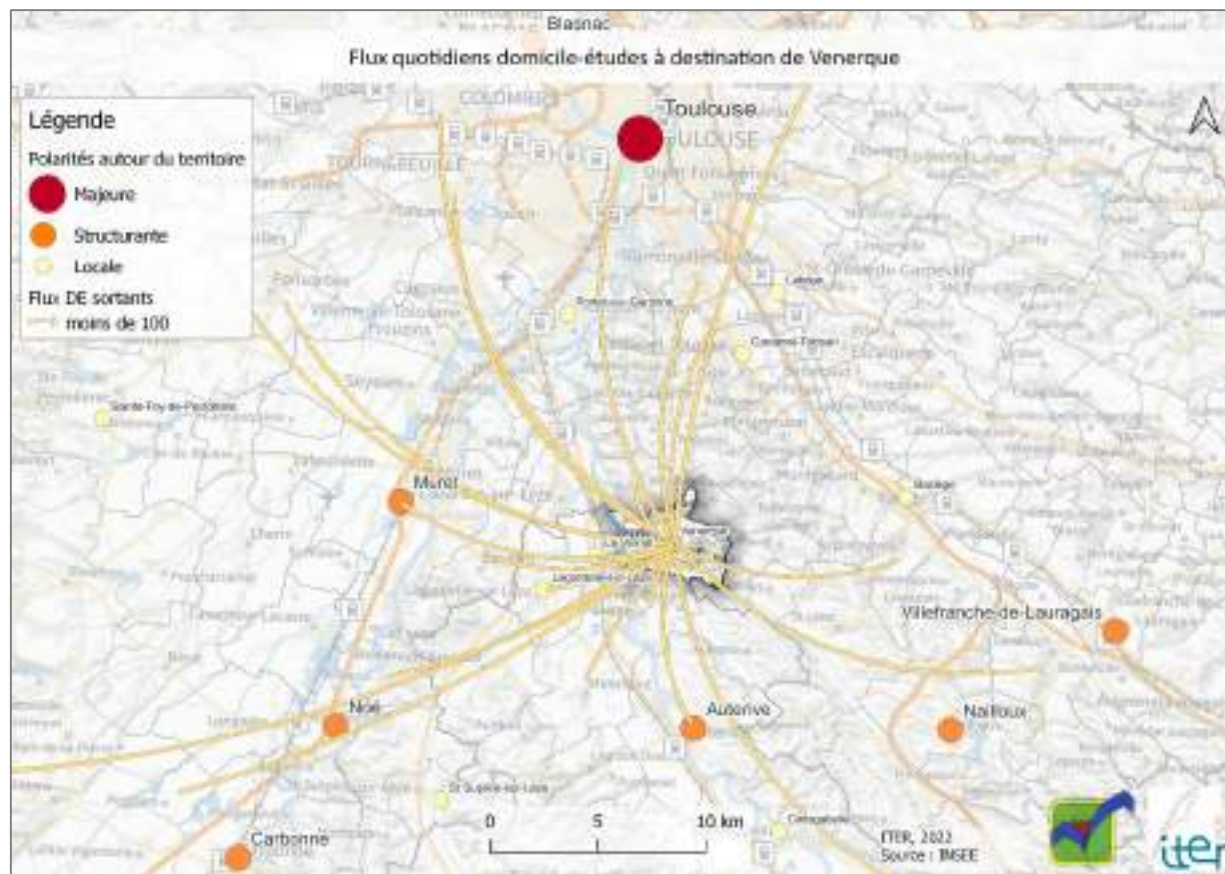
■ Internes ■ Entrants ■ Sortants

Source : INSEE, 2018

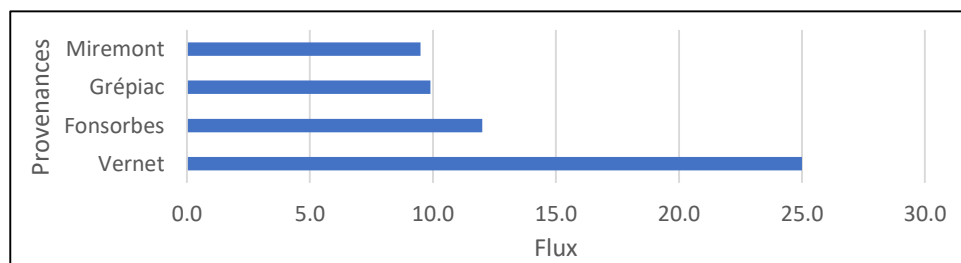
De faibles flux domicile-études entrants

On compte 92 flux domicile-études quotidiens entrants dans Venerque. On remarque que Le Vernet est la commune qui émet le plus de flux entrants avec 25 flux.

Les autres communes émettrices de flux sont moins locales. On note principalement Fonsorbes, (12 flux), ainsi que Grépiac et Miremont (12 flux chacun).



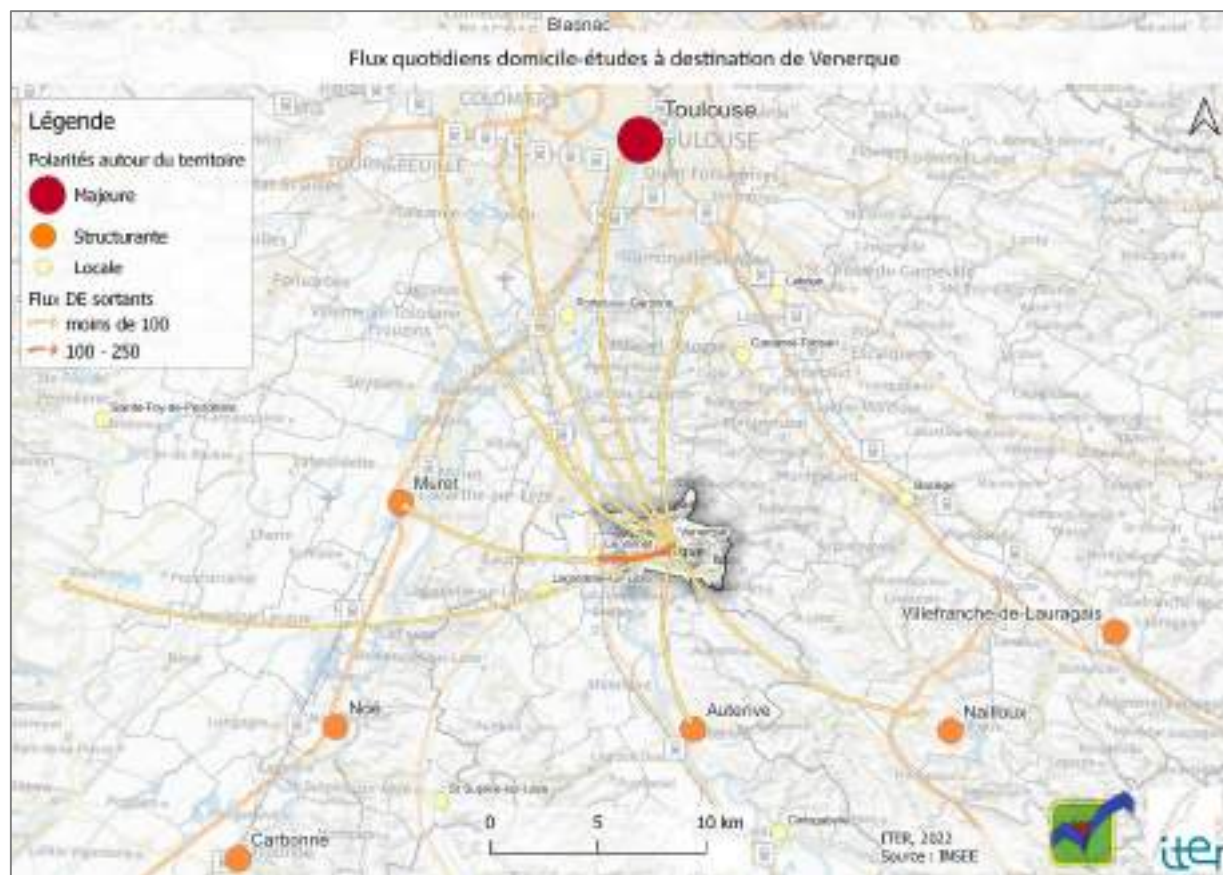
Graphique des quatre premières provenances :



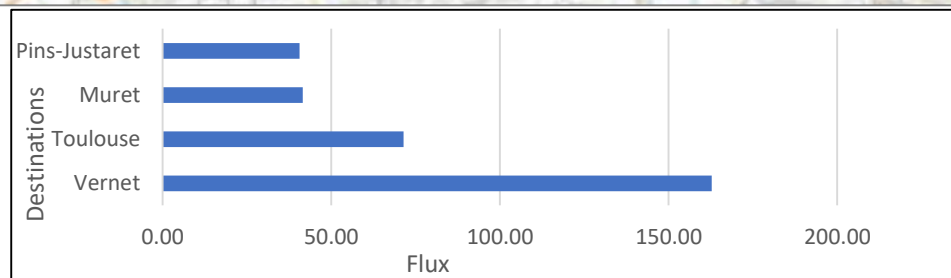
Des flux domicile-étude sortants attirés par la métropole toulousaine

On compte 356 flux domicile-études quotidiens sortants de Venerque. Parmi eux, on remarque une grande **attraction locale de Le Vernet** avec 162 flux sortants (45% des flux sortants). En effet, Le Vernet est doté d'un collège contrairement à Venerque. Le collège se situe à moins de 2km pour la majorité des habitants, le potentiel d'usage de la marche et du vélo est donc élevé.

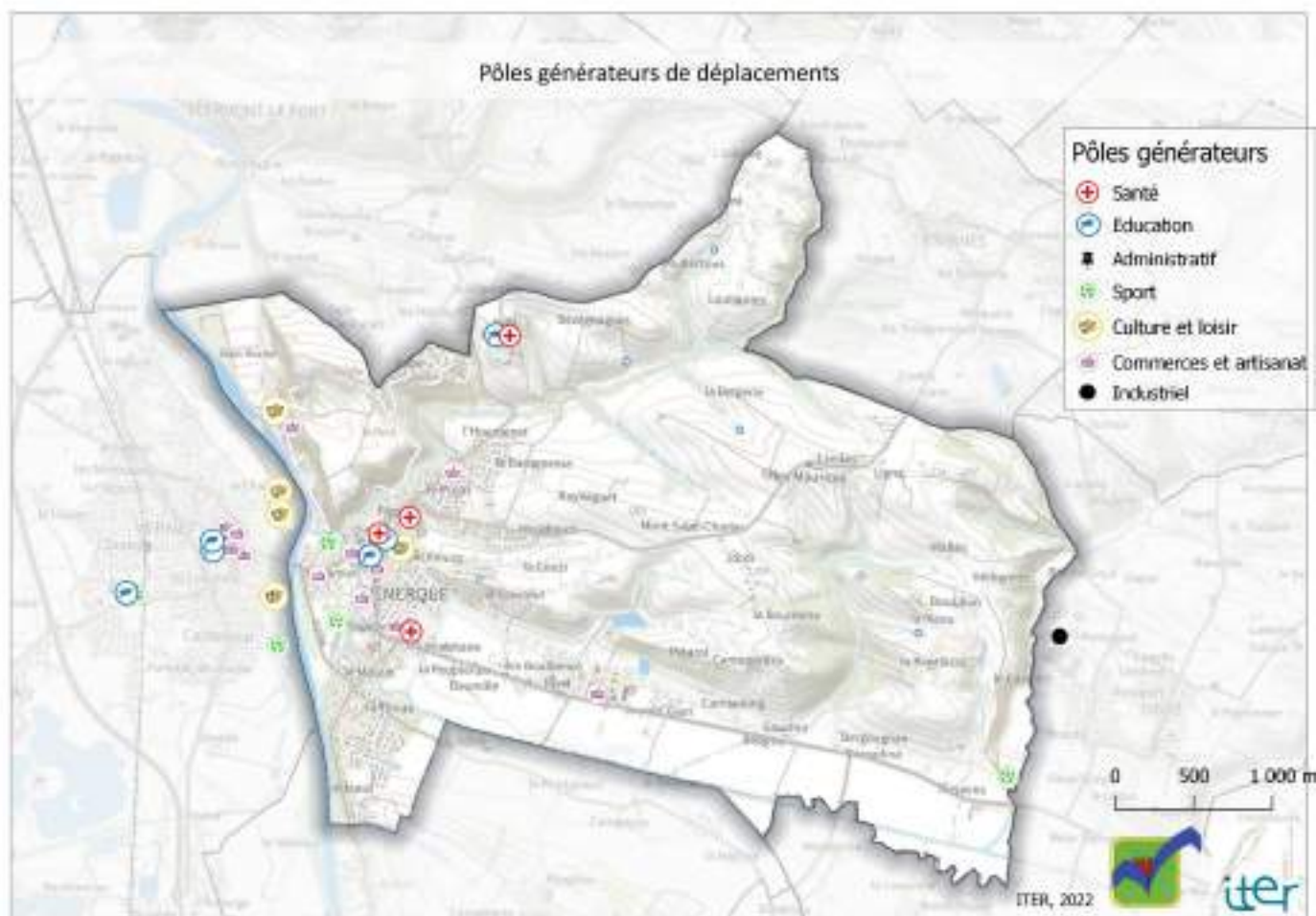
Toulouse, Muret et Pins-Justaret sont les destinations principales d'études des Venerquois(es) après Le Vernet. Ces villes sont celles qui possèdent des lycées ou des lieux d'enseignements supérieurs.



Graphique des quatre premières destinations :



Des polarités concentrées dans un périmètre restreint



Le centre de Venerque, à l'ouest, regroupe la quasi totalité des pôles générateurs de déplacements de la commune. Avec ceux situés rive gauche de l'Ariège, dans la commune de Le Vernet, on observe une concentration des centres d'intérêts mais aussi de population et d'emplois.

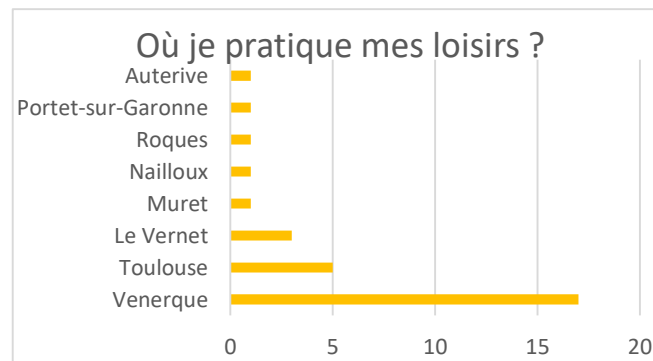
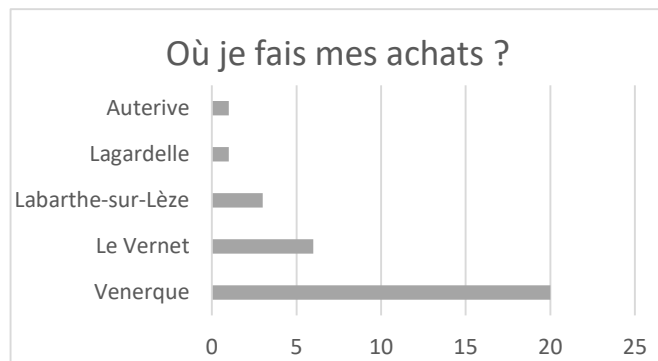
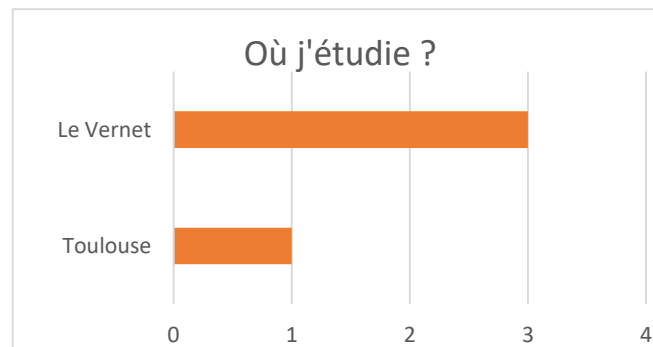
Cette zone est propice aux déplacements de courtes distances, pertinent pour l'utilisation des modes actifs.

Le reste de la commune est peu urbanisé et compte donc logiquement peu de pôles générateurs.

Les enjeux issus de l'atelier du 13 mai 2022

Le 13 mai 2022 se tenait un atelier public encadré par Iter au sein de la commune de Venerque. L'objectif était de recueillir les habitudes de déplacements des Venerquois, leurs connaissances des moyens de mobilité mis à leur disposition ainsi que les potentielles améliorations souhaitées.

Un questionnaire a été distribué pour recueillir des données sur les habitudes des personnes présentes. Les résultats sont exprimés en nombre de réponses, ce qui ne correspond pas au nombre de répondants. En effet, selon les cas de figures, un répondant peut travailler ou faire des achats à deux endroits différents ou encore utiliser deux modes de transport différents. Dans ces cas, toutes les possibilités sont comptabilisées comme valant une réponse. Les résultats sont donc en nombre de réponses.

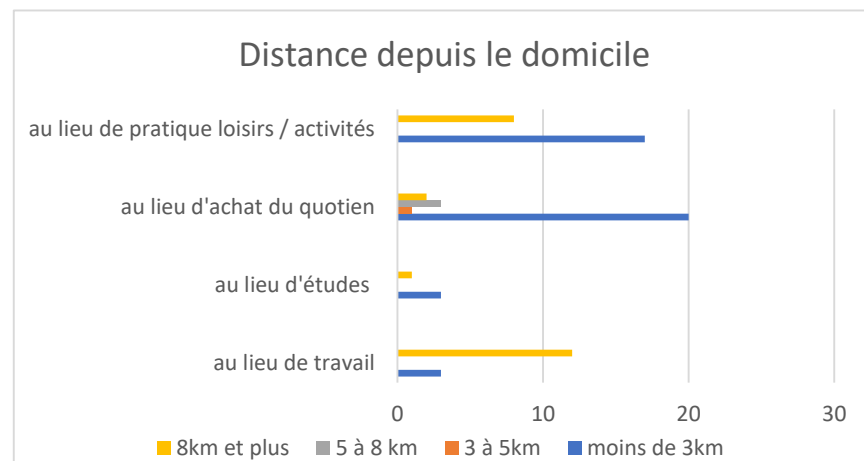


Pour les répondants, Venerque, Le Vernet et Toulouse sont les destinations phares de leur déplacements. Tous ces lieux se situent à des distances atteignables en modes actifs, puis en train ou bus pour Toulouse. Cela traduit un fort potentiel pour les modes actifs.

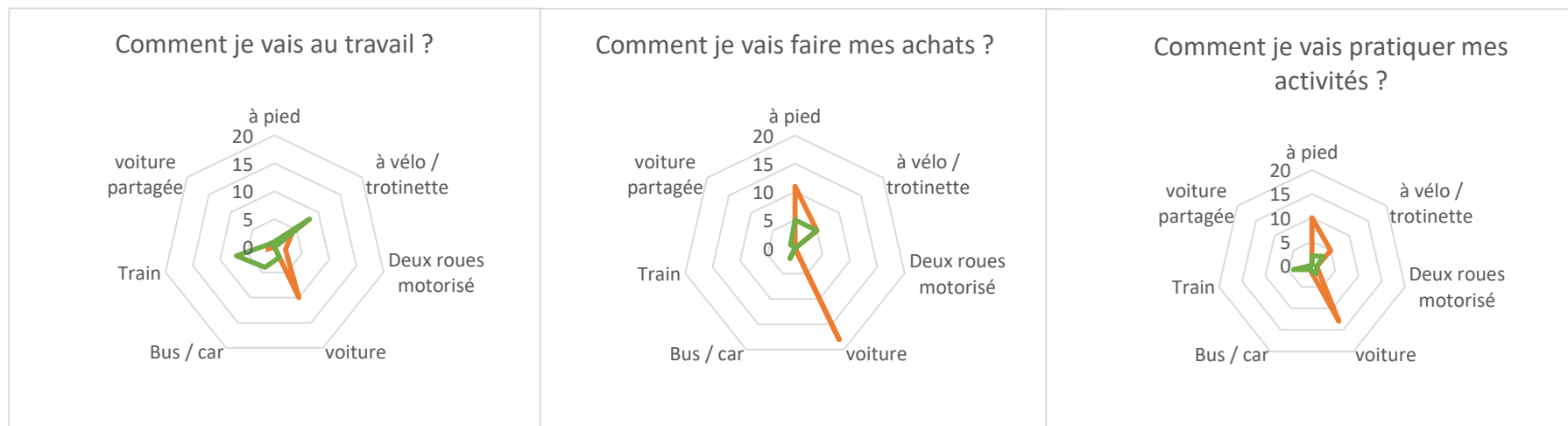
Distances parcourues et modes de transport

Les distances parcourues depuis le domicile sont majoritairement inférieures à 3km et supérieures à 8km. Les courtes distances traduisent un fort potentiel d'utilisation des modes actifs. Les longues distances, elles, encouragent l'utilisation de la voiture si les offres de transport en commun ne sont pas suffisantes ou inexistantes. Le covoiturage est envisageable.

Alors que le vélo, la marche, le train ou encore le bus sont des moyens de transports souhaités par les répondants, la voiture est un mode de transport surreprésenté lorsque l'on interroge les moyens de locomotion pour aller travailler, faire des achats et pratiquer des activités. Voici le nombre de réponses en fonction des modes actuellement utilisés et souhaités.



— Modes souhaités
— Modes actuellement utilisés



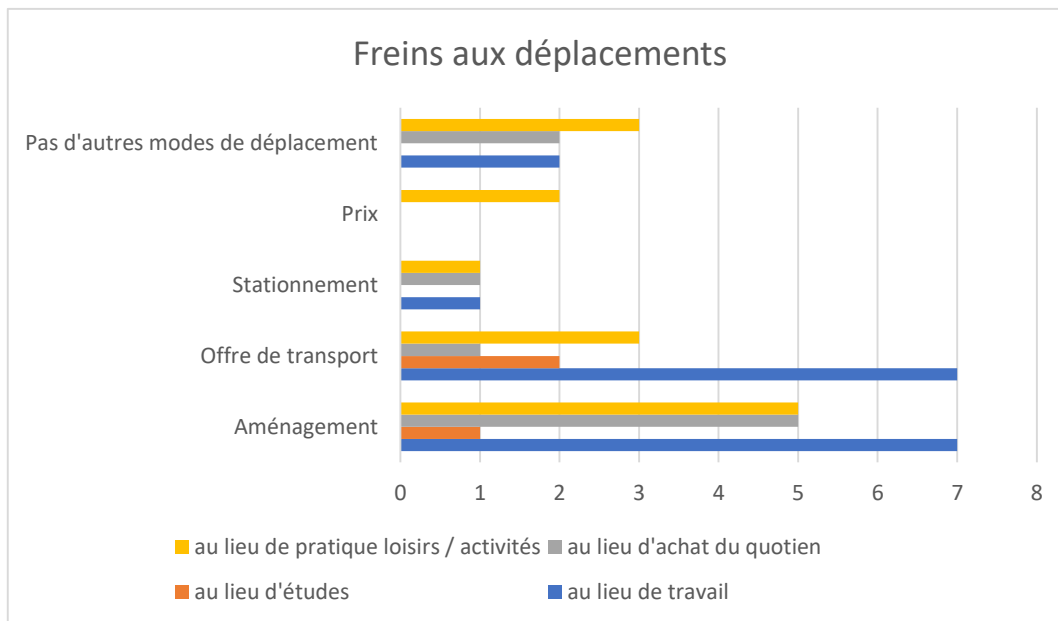
Pour les réponses d'étudiants, le bus est le plus utilisé pour aller au collège de Le Vernet. Le vélo est un moyen souhaité en plus du bus. Pour les étudiants allant à Toulouse, le covoiturage semble attractif car la voiture est actuellement utilisée.

Les freins actuels aux transports vertueux

Les freins aux déplacements montrent un besoin d'aménagements, spécifiquement au niveau cyclable. Le vélotaf (se rendre à vélo au travail) est une pratique souhaitée mais très peu pratiquée par les répondants à cause de l'absence d'aménagement.

Le faible niveau d'offre de transport en commun est également pointé du doigt, notamment pour les bus de la ligne 318 (3 allers-retours par jour dont 2 en heures de pointes).

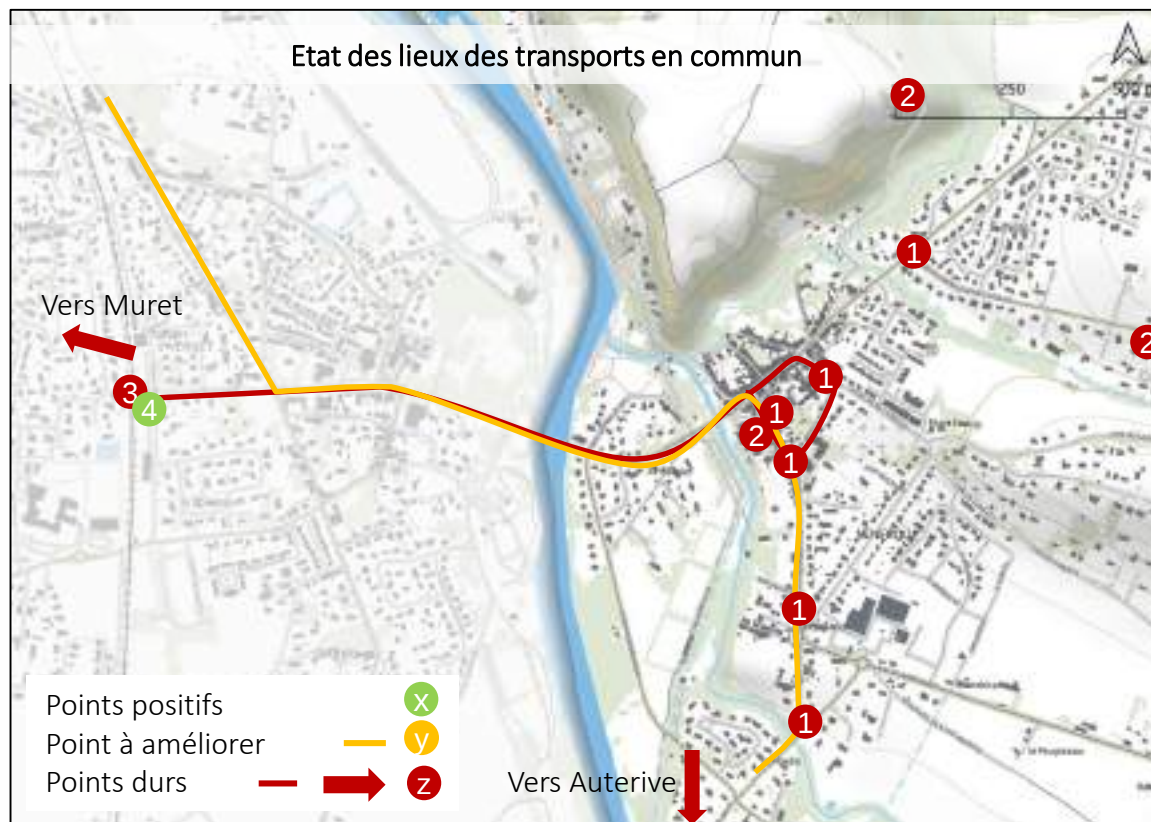
Le train est quant à lui accusé de faible fiabilité. Les loisirs et activité étant ponctuelles, les déplacements en trains se font sans achat d'abonnement, ce qui augmente le prix des sorties.



Carte des points durs et points forts relevés : Transports en commun (synthèse de l'atelier du 13 mai 2022)

Un transport à la demande pour joindre Toulouse est souhaité (Voir annexe « Les besoins recensés par la commune en termes de transport à la demande »).

- Une navette entre le centre ville et la gare est demandée.
- ➔ Des liaisons entre les pôles locaux manquent. Notamment Muret et son cinéma, clinique...
- La ligne 318 passe par Venerque, cependant un meilleur niveau d'offre est attendu ainsi que plus de communication sur l'existence de cette ligne (des habitants ignoraient son existence).
- ① Le ramassage scolaire est très voire trop fréquenté pour le collège, et il n'y a qu'un passage le matin et un le soir.
- ② Le transport scolaire desservant le lycée de Pins-Justaret ne compte que 2 arrêts sur la commune
- ③ Le train est cher pour aller à Toulouse en plus d'être, peu fiable.
- ④ En découle une pratique de covoiturage spontané lorsque le train fait défaut.

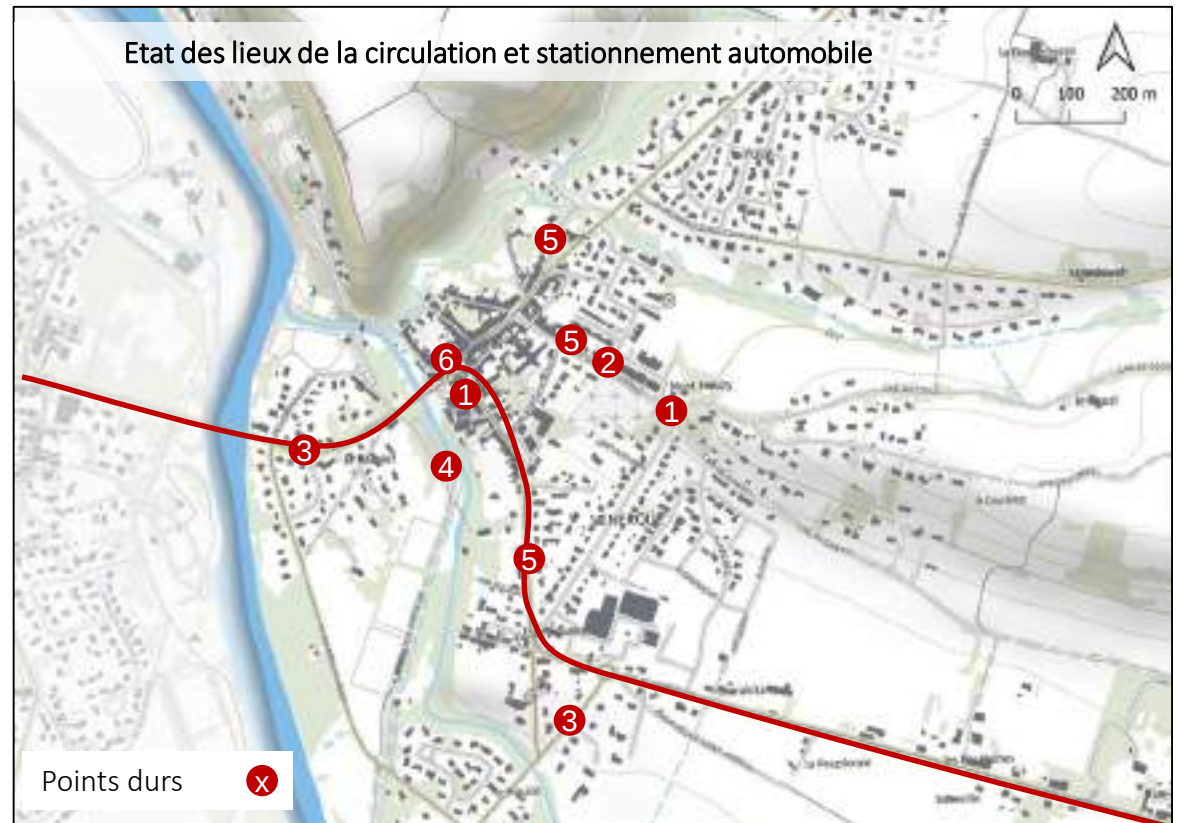


Des offres existent mais il faut en revoir le niveau pour que la ligne de bus 318 devienne attractive et proposer des lignes est-ouest pour joindre les pôles locaux du territoire (Muret). Pour aller à Toulouse, le train est plus rapide et propose beaucoup plus de passage que le bus (17 allers-retours/jours ouvrés de base). Le prix et la fiabilité de ce dernier sont les principaux freins à l'utilisation. Des pratiques de covoiturage s'organisent pour palier à ces problèmes. Le ramassage scolaire en bus pourrait être amélioré en proposant deux passages, ce qui réduirait la saturation du bus. Le lycée de Pins-Justaret n'est accessible en bus que depuis 2 arrêts.

Carte des points durs et points forts relevés : Circulation et stationnement automobile

(synthèse de l'atelier du 13 mai 2022)

- ❶ Manque de visibilité dans quelques intersections et masques de visibilité au niveau de passages piétons.
- ❷ Difficultés de croisement à cause des arbres.
- ❸ Non respect de la réglementation de vitesse en vigueur.
- Un flux de transit de poids lourds important traverse la commune.
- ❹ Manque d'aire de covoiturage et sous utilisation du parking.
- ❺ Stationnement gênant sur trottoir Av. des Pyrénées, Route de Pech David et Av. du Mont-Frouzi.
- ❻ Le carrefour entre Le Quai de Rive d'Eau X Av. Jean Pierre d'Assezat est à sécuriser.



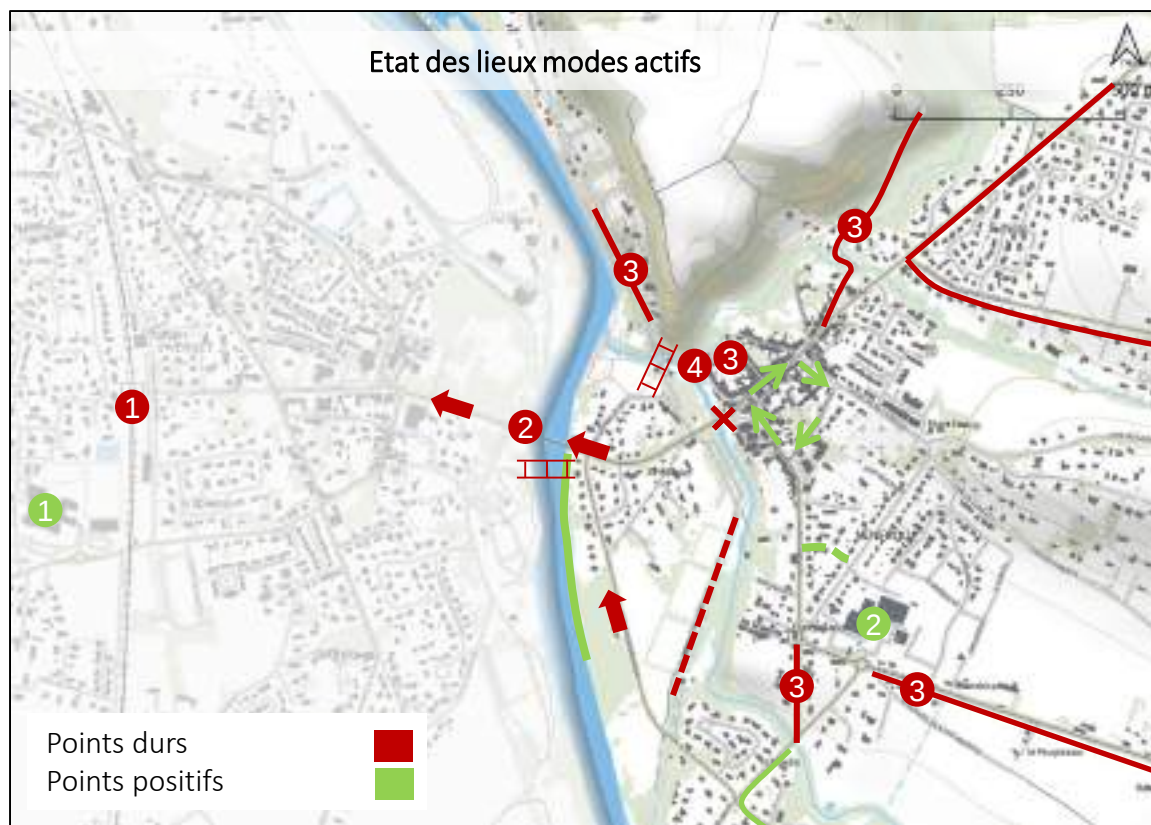
Alors que les parkings en extérieurs au centre bourg sont sous utilisés, du stationnement gênant est relevé dans le centre. Les carrefours sont dangereux de par le manque de visibilité ou de par leur complexité. Un apaisement ou respect des vitesses du trafic routier est nécessaire. Un flux de poids lourds transite sur l'axe traversant Venerque.

Carte des points durs et points forts relevés : Modes actifs (marche ou vélo) (synthèse de l'atelier du 13 mai 2022)

Aucun aménagement cyclable n'est présent sur la commune.

- ① Aucun stationnement vélo au Vernet hormis en gare, un besoin de stationnement sécurisé est ressenti notamment à la gare.
- Absence de trottoir
- ② Gravier sur le trottoir
- ✕ Chute à cause d'une bouche d'égout
- ③ Vitesse du trafic trop importante
- - - Chemin impraticable en poussette
- ➔ Voie en direction du collège et de la gare sans aménagements piétons ou cycles
- ④ Manque de visibilité
- ⌵ Un besoin de passerelle entre les parcs de Venerque et Le Vernet à été formulé.

- ① Il existe du stationnement vélo à l'intérieur du collège.
- ② Intermarché est atteignable en mode actif.
- ➔ Le sens unique est une bonne mesure.
- - - Un chemin piétonnier existera avant 2023.
- Cheminement correctement aménagé pour les piétons



Nous notons un manque d'aménagements piétons et cyclables ainsi qu'un manque de stationnement. Des passerelles pour traverser l'Ariège et la Hyse sont demandées. Un apaisement des vitesses du trafic routier est nécessaire. Il faut aménager en priorité les axes portant les flux vers la gare et le collège de Le Vernet. Les chemins de randonnées sont à baliser. Venerque comporte beaucoup de commerce ce qui permet de faire des achats en local, cela offre un potentiel d'utilisation des modes actifs.

ANALYSE DES OFFRES DE MOBILITÉ

La hiérarchisation du réseau viaire et ses pratiques de covoiturage

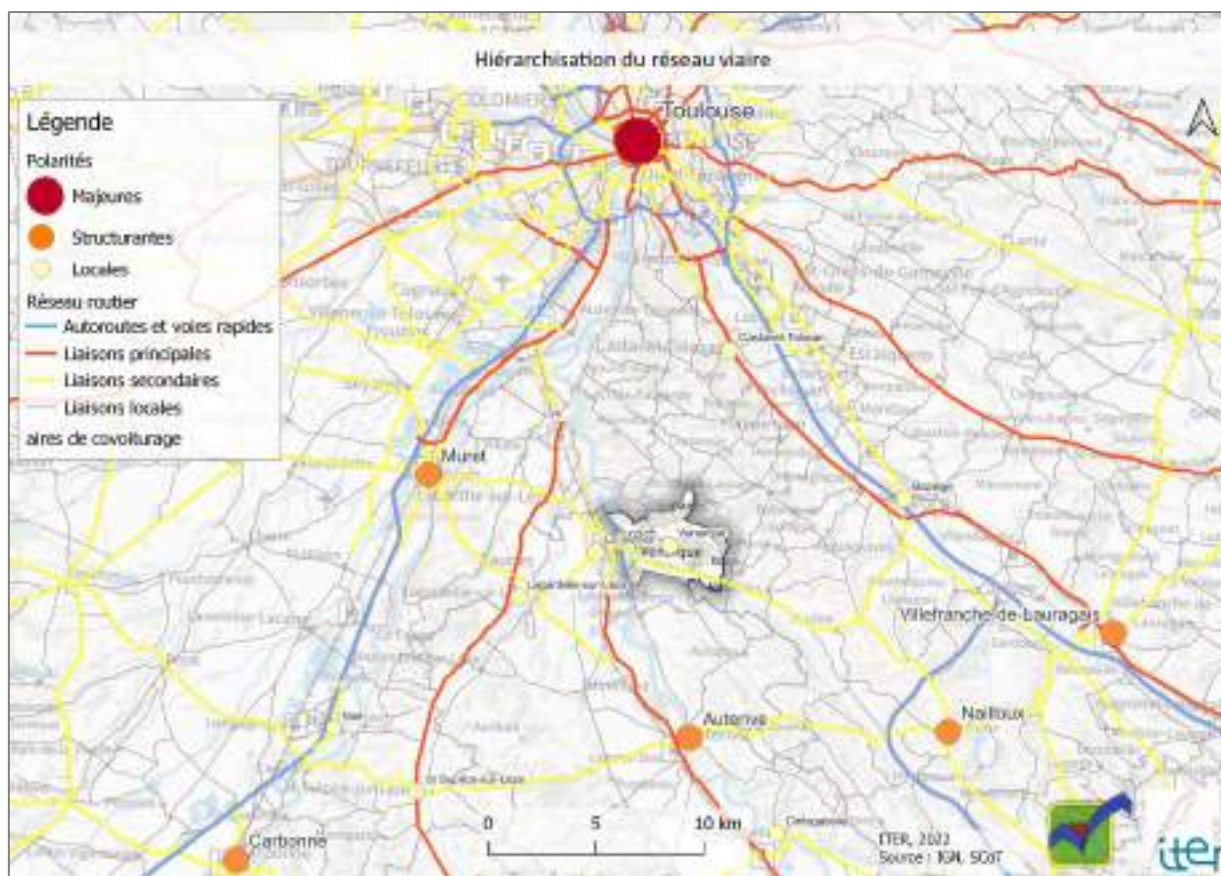
Venerque se situe à 12 km à l'est de l'A64 qui relie Toulouse et Bayonne en passant par Tarbes.

Un réseau national et départemental relie Venerque aux polarités structurantes du territoire : Muret est accessible en 20/25 minutes et Auterive en 15 minutes.

La D19 relie Nailloux au Nord et à l'ouest du territoire en traversant Venerque.

Les temps de parcours vers les principales polarités du territoire en JOB* :

- Terminus métro toulousain
 - 22 minutes en HC*
 - 55 minutes en HDP*
- Aéroport Toulouse – Blagnac
 - 25 minutes
 - 1 heure 15 minutes

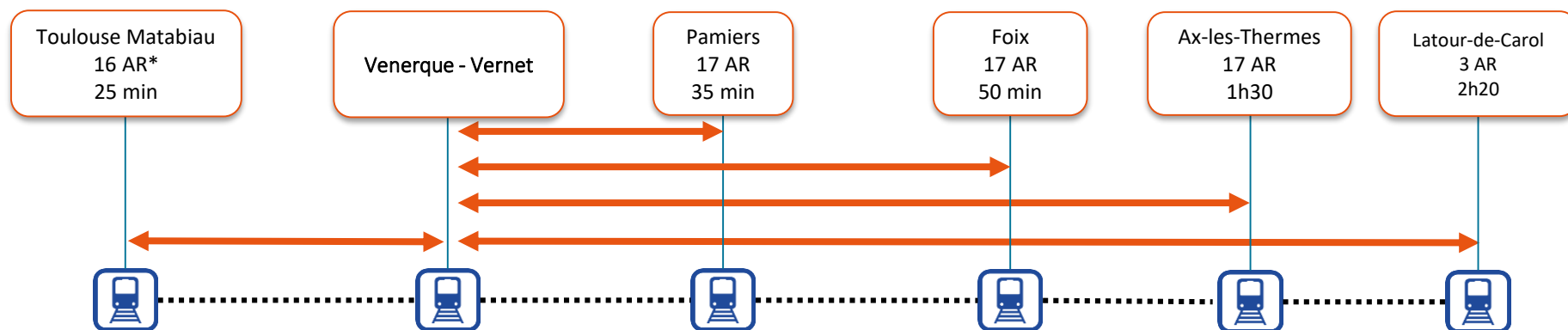


Les temps de parcours sont plus que doublés entre les heures creuses et les heures de pointes. Cela indique une saturation du réseau sur les heures de pointes aux vues des temps de trajets rallongés.

Des pratiques de covoiturage ont été identifiées (sans données précises sur les fréquentations) sur les communes de Venerque et Le Vernet (source : PETR Sud Toulousain, 2016).

* JOB : Jour ouvré de base (mardi et jeudi); HDP : heure de pointe; HC : heure creuse

L'offre de mobilité ferroviaire qualitative



Toulouse Matabiau et Pamiers sont accessibles quotidiennement en moins de 30 min et avec une bonne fréquence.

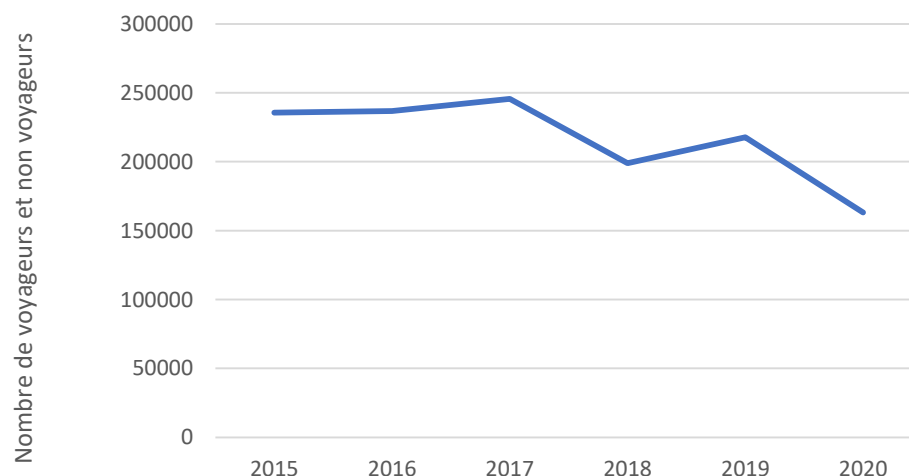
Foix se trouve à 50 minutes de la gare Venerque - Le Vernet. Malgré une fréquence suffisante, cela rend la mobilité quotidienne vers Foix peu attractive.

En 2019, la gare a accueilli 218 000 voyageurs et non-voyageurs. Cette fréquentation a baissé en 2018 et en 2020. La crise sanitaire due à la COVID-19 est à prendre en compte dans cette dernière baisse.

La voie ferrée n'est pas doublée sur cet axe. Il en résulte des perturbations dans les deux sens au moindre aléa. Afin d'augmenter la capacité tout en limitant la probabilité d'aléa, la Région a modifié son matériel roulant sur cette ligne, qui est désormais équipée de rames à double niveaux.

Par ailleurs, cette ligne n'est pas prioritaire par rapport à la ligne en provenance de Pau. Ces deux lignes se rejoignent au nord de Portet. En cas d'aléas, la ligne desservant Venerque est donc pénalisée.

Évolution de la fréquentation de la Gare de Venerque - Vernet de 2015 à 2020 (Voyageurs et non voyageurs)



Source opendatasncf : <https://ressources.data.sncf.com>

* AR : Allers-retours en jour ouvré de base (mardi et jeudi)

Un faible niveau d'offre de transport routier

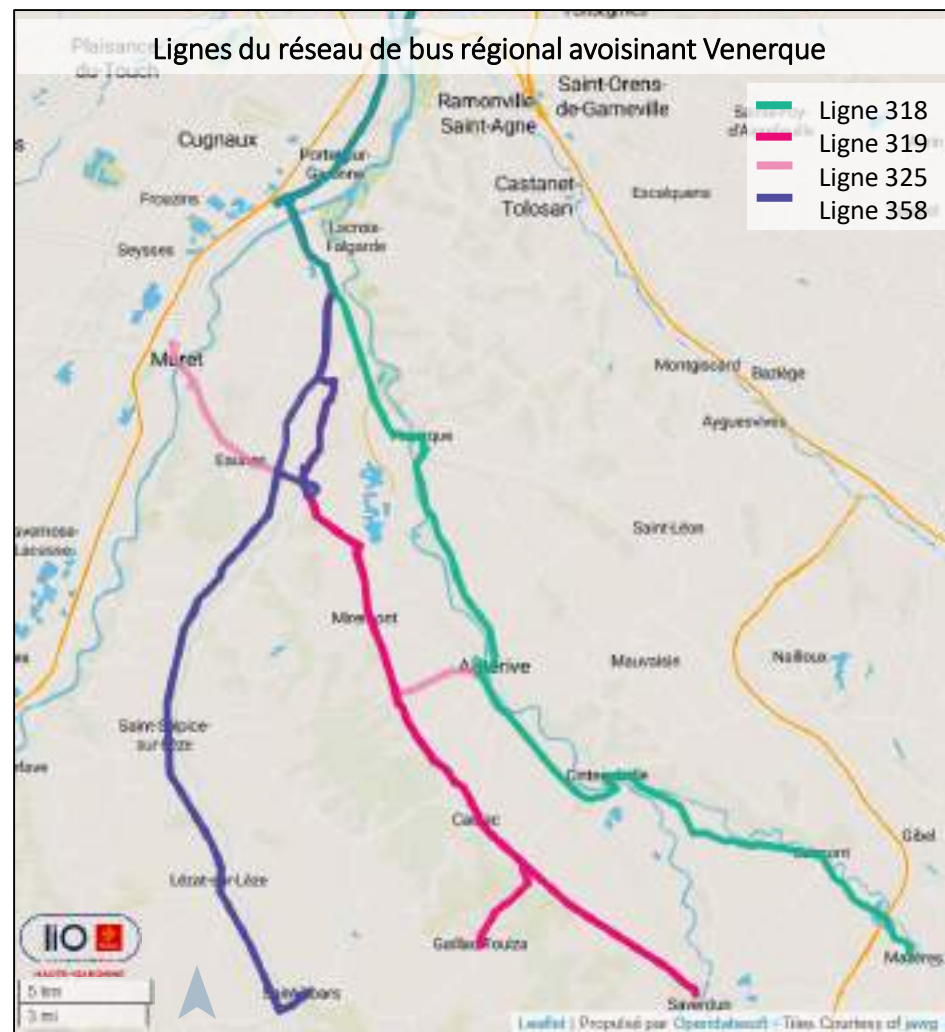
Une ligne du réseau de transport régional de cars IiO Arc-en-ciel dessert Venerque (Ligne HOP! 318 : Mazères - Auterive – Toulouse) et trois lignes desservent des communes environnantes, permettant d'envisager (théoriquement) un éventuel report modal vers le car :

- Ligne HOP! 319 : Saverdun – Miremont - Toulouse
- Ligne HOP! 325 : Auterive - Lagardelle - Muret-SNCF
- Ligne HOP! 358 : Saint-Ybars - Saint-Sulpice – Toulouse

Majoritairement orientés vers Toulouse, les transports collectifs routiers, passant par la commune ou à proximité, visent également à desservir les services situés dans les communes proches. En revanche, les lignes permettent peu de liaisons directes entre les polarités au sein de la Région. Seule le pôle auterivain est directement accessible avec Toulouse.

Aucun service de Transport A la Demande (TAD) ne dessert La CCBA ou le SICOVAL.

Aucune navette SNCF n'est mise à disposition à Venerque.



Source : <https://data.haute-garonne.fr/explore/dataset/lignes-regulieres-format-gtfs/custom/>

Une offre de transport routière de faible niveau

Les données de fréquentation sont indisponibles, cependant elles existaient de 2008 à 2011.

Seule la ligne 318 dessert directement Venerque avec 3AR en JOB*. Cette ligne circule entre la gare routière de Toulouse, Auterive et Mazères. Depuis Venerque, il faut 1h15 pour accéder à Toulouse et 20 minutes pour rejoindre Auterive. Pendant les vacances scolaire, un aller de Mazères vers Toulouse est disponible en plus des 3 allers en période scolaire.

Ligne périurbaine	Nbre AR*/JOB*	Nbre AR / jour en HP*	Nbre AR/ jour en HC*	Amplitude	Période de fonct.	Temps de parcours	Remarques
318 Toulouse<>Auterive <> Mazères	3	2	1	6h00-19h47	Annuelle	2:00	Correspondances avec les lignes 319,325 et 358 possibles à Labarthe-Sur-Lèze.

Source : <https://img-scoop-cms.airweb.fr/uploads/sites/10/20211025-ligne318.pdf>

La tarification en vigueur sur le réseau HOP ! :

- Titre unitaire **2€**
- Carnet de 10 voyages **15€**
- Abonnement mensuel **45€**
(**35€** pour les jeunes de moins de 26 ans)
- Abonnement annuel **390€**
(**290€** pour les jeunes de moins de 26 ans)



Des catégories de Haut-Garonnais peuvent disposer de billets gratuits sur l'ensemble des réseaux de transports collectifs de la Haute-Garonne :

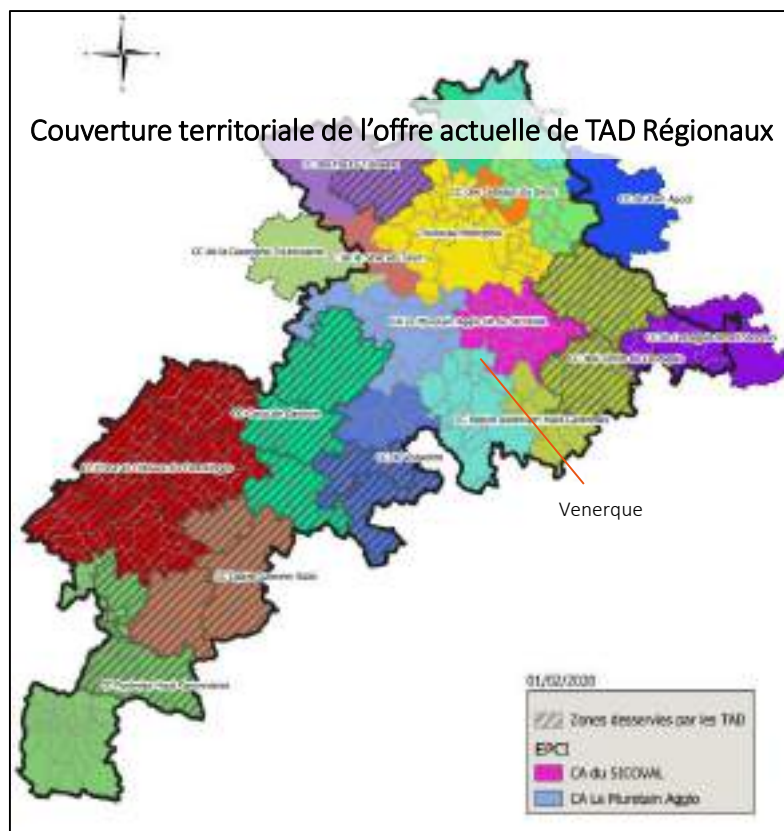
- Les 65 ans et plus non imposables
- Les bénéficiaires du Revenu de solidarité active (RSA)

* AR: aller-retour; JOB : Jour Ouvrable de Base (mardi et jeudi); HP : heure de pointe; HC : heure creuse

Source : Services publique Occitanie transports, 2021

Des négociations pour une potentielle offre Tisséo à Venerque

Des négociations sont en cours avec Tisséo pour une éventuelle étendue territoriale de l'offre (à définir) jusque la commune de Venerque. Aujourd'hui (23/05/2022), la couverture territoriale s'étend jusqu'à Clermont-le-Fort. (Voir Annexe TAD 119)



La Région n'organise pas de service de TAD à Venerque ou aux alentours.

https://lio.laregion.fr/IMG/pdf/carte_epci_31.pdf

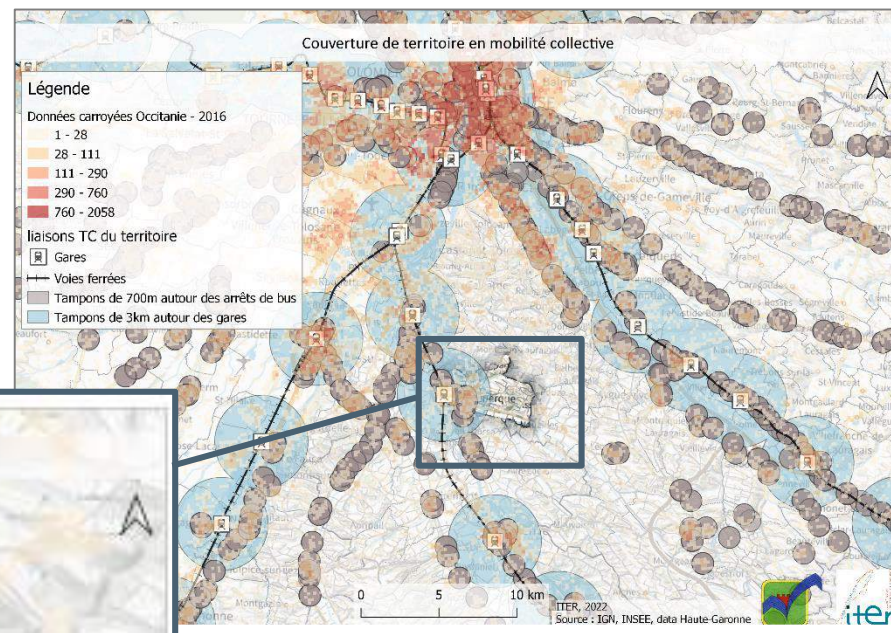
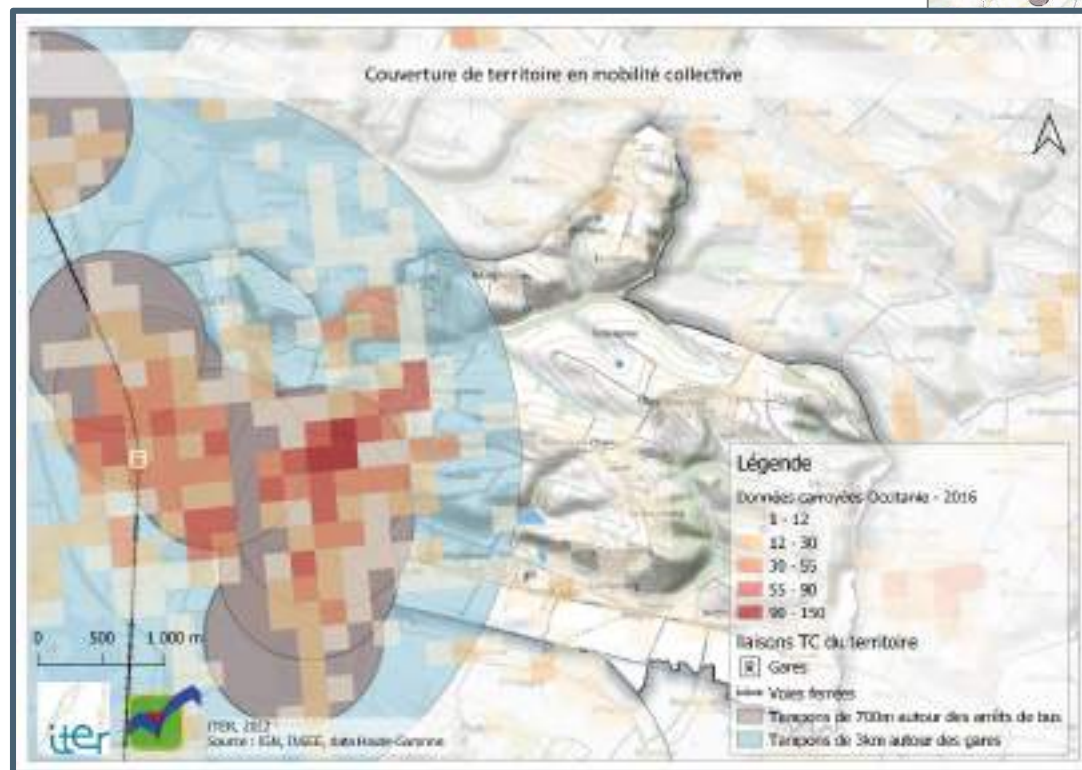


<https://covoiteo.info/sites/default/files/2019-01/TISSEO-Observatoire%20PDE-2017.pdf>

Synthèse – Une couverture de territoire en offre de mobilité collective qui englobe la population Venerquoise

Le niveau d'offre ferroviaire à Venerque est fort, cependant la ligne 318 de bus n'offre qu'un faible niveau de service.

La couverture du territoire en transports collectifs forme des axes concourants à Toulouse.



La population, les emplois et les points d'intérêts de Venerque se concentrent dans un périmètre situé à moins de 3km de la gare. Le potentiel intermodal entre les modes actifs et le train est donc élevé pour la très grande majorité de la population Venerquoise.

La mobilité active, un parent pauvre de l'offre de mobilité

Aucun aménagement cyclable n'est existant sur la commune de Venerque. Seuls des sentiers à travers champs pour piétons et vélos existent.

Dans le PCAET, une fiche action est dédiée à la création d'une voie cyclable (Auterive > ZI Lavigne, numéro de l'action : CCBA.O4.A14.36).

Le plan de mobilité rural de 2016 indique les freins aux déplacements à vélo dans le pays sud toulousain (Voir annexe « freins aux déplacements à vélo dans le PST »).

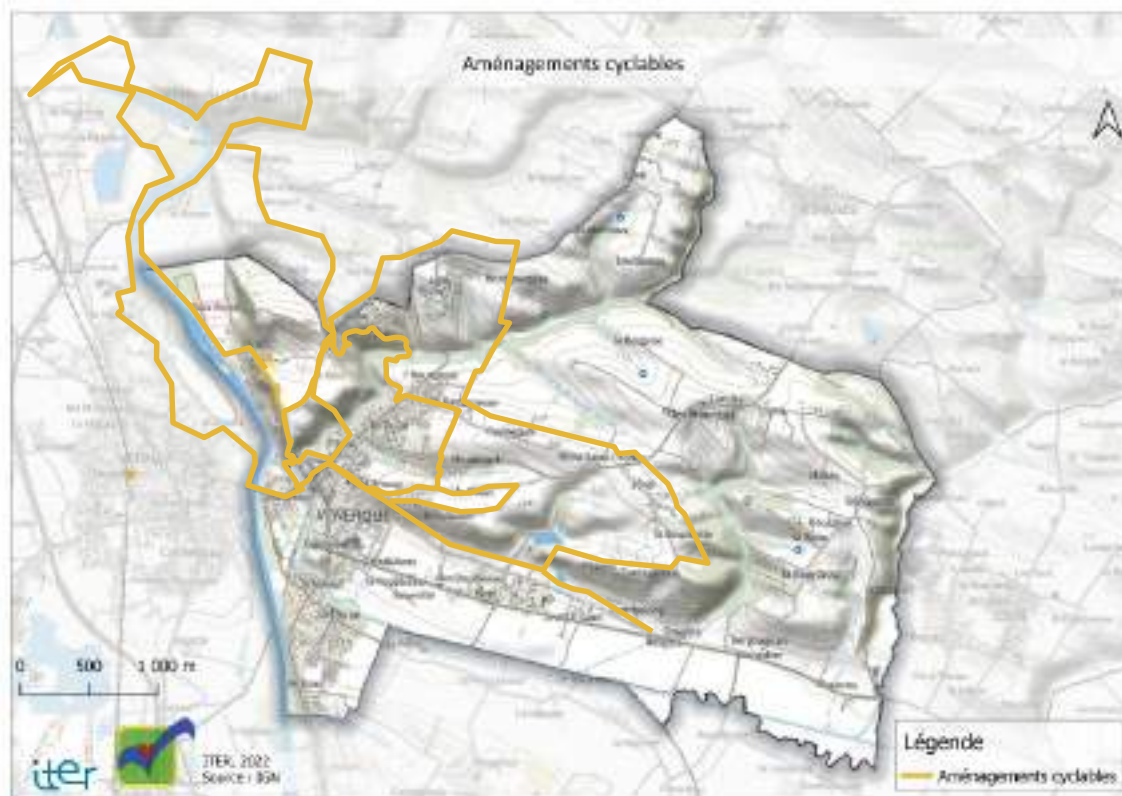
Le SCoT indique qu'il faut permettre aux piétons et aux cycles de traverser plus facilement les infrastructures routières exclusivement consacrées à la voiture. Il encourage également l'aménagement de continuités cyclables afin de permettre leur accessibilité par le plus grand nombre en modes actifs aux services de proximités.

Il existe un service dédié au vélo sur la commune, le magasin « Grupetto-Shop ».

Celui-ci propose à la vente des vélos, des réparations, des équipements et accessoires ainsi que des composants et de l'outillage. Un club de cyclotourisme existe (A.S. Cyclo Venerque).

Parmi les projets, un accès (long d'une centaine de mètre) à l'espace socio culturel de Venerque avec une piste cyclable bidirectionnelle de 3m de large est prévue.

D'après le plan de mobilité rurale du pays sud toulousain de 2016, on signale des « déplacements significatifs » en marche à pied sur la commune de Venerque.



La mobilité active, un parent pauvre de l'offre de mobilité

A noter que quelques stationnement vélos existent, comme l'illustrent ces quelques exemples ci-dessous.



Enceinte de la mairie



Avenue du Mont Frouzi



Allée du Duc de Ventadour



Rue Rémusat

Des aménagements insuffisants pour encourager la marche et le vélo

Intersection route des Cimes / avenue
Mont Frouzi / avenue des côteaux



avenue Mont Frouzi /



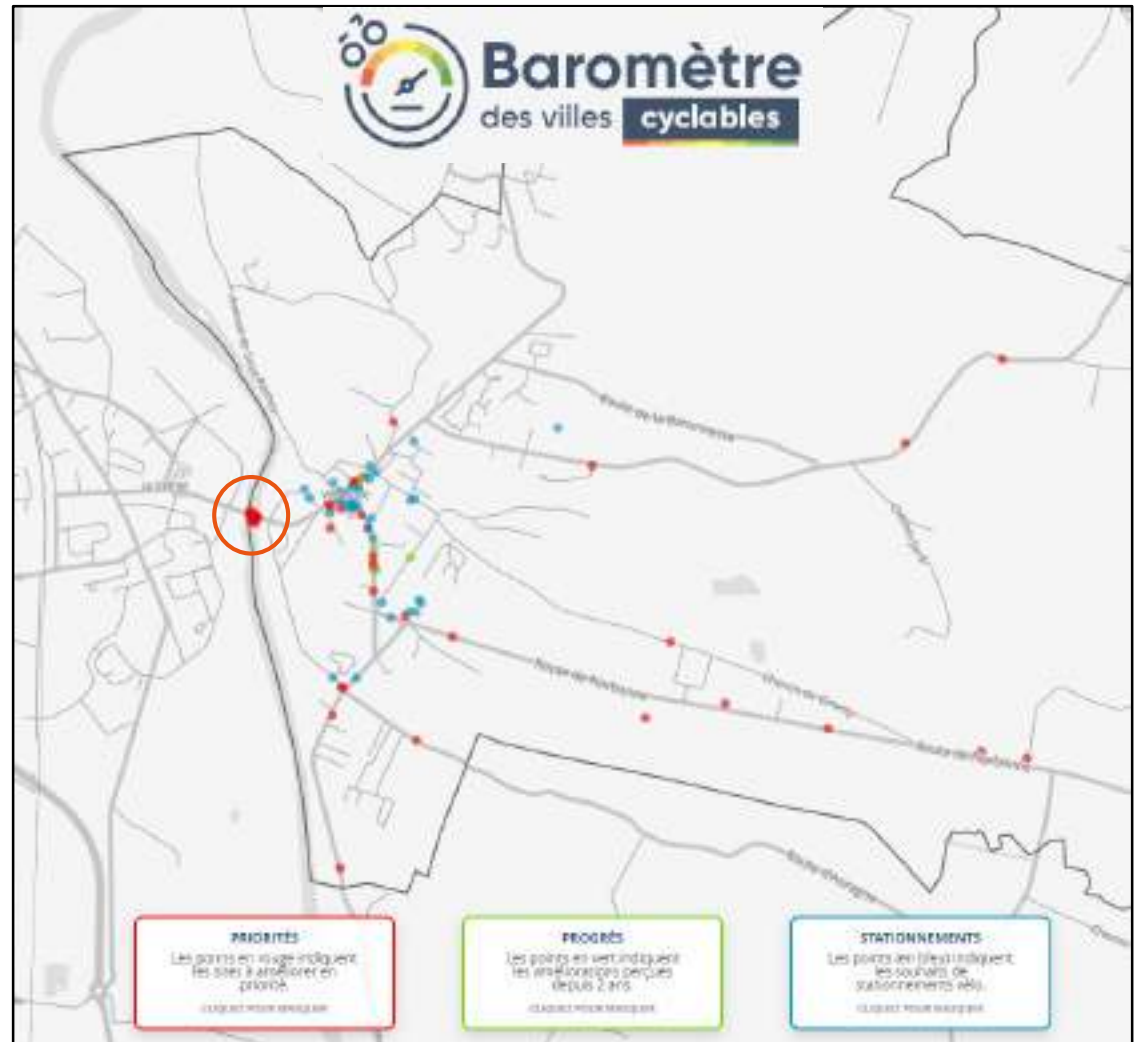
avenue des Pyrénées

Baromètre des villes cyclables

Le Baromètre des villes cyclable permet aux utilisateurs de vélo de signaler les points durs du réseau actuel (en rouge).

On remarque que le pont entre Venerque et Le Vernet (entouré en orange) est très problématique pour les usagers du vélo.

De plus, un besoin de stationnement est relevé au centre bourg.



<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/carte/#13.09/43.42694/1.44546>

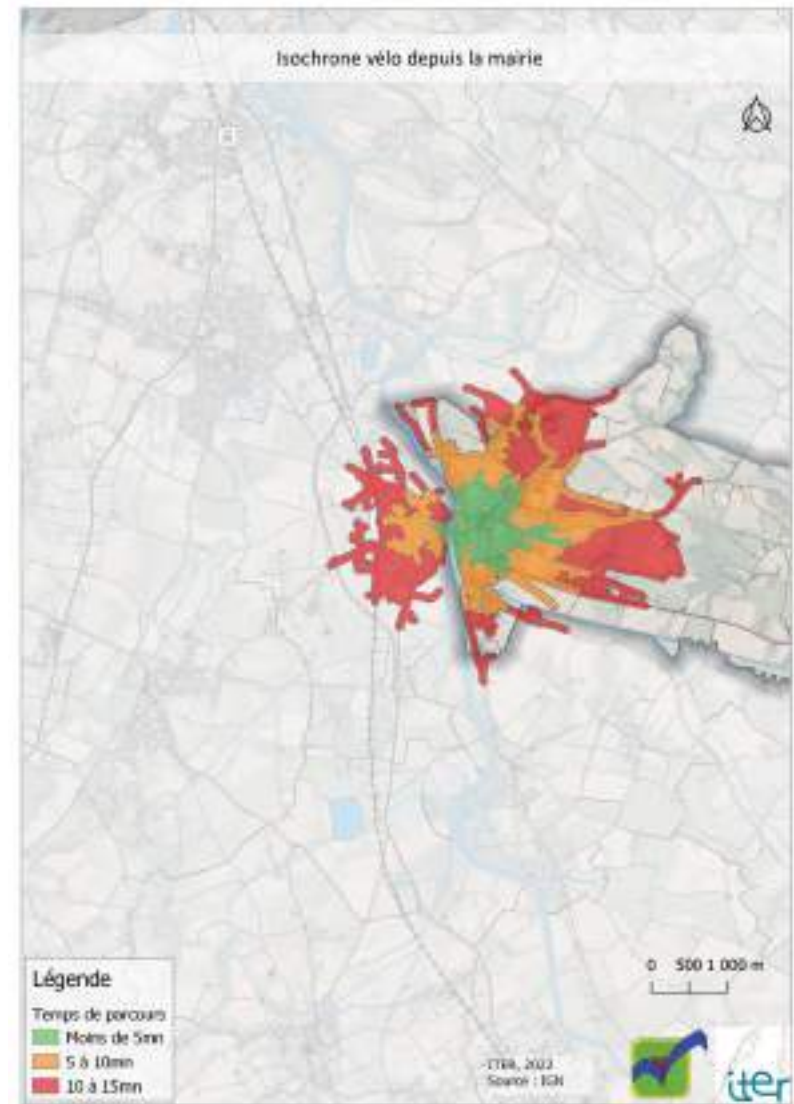
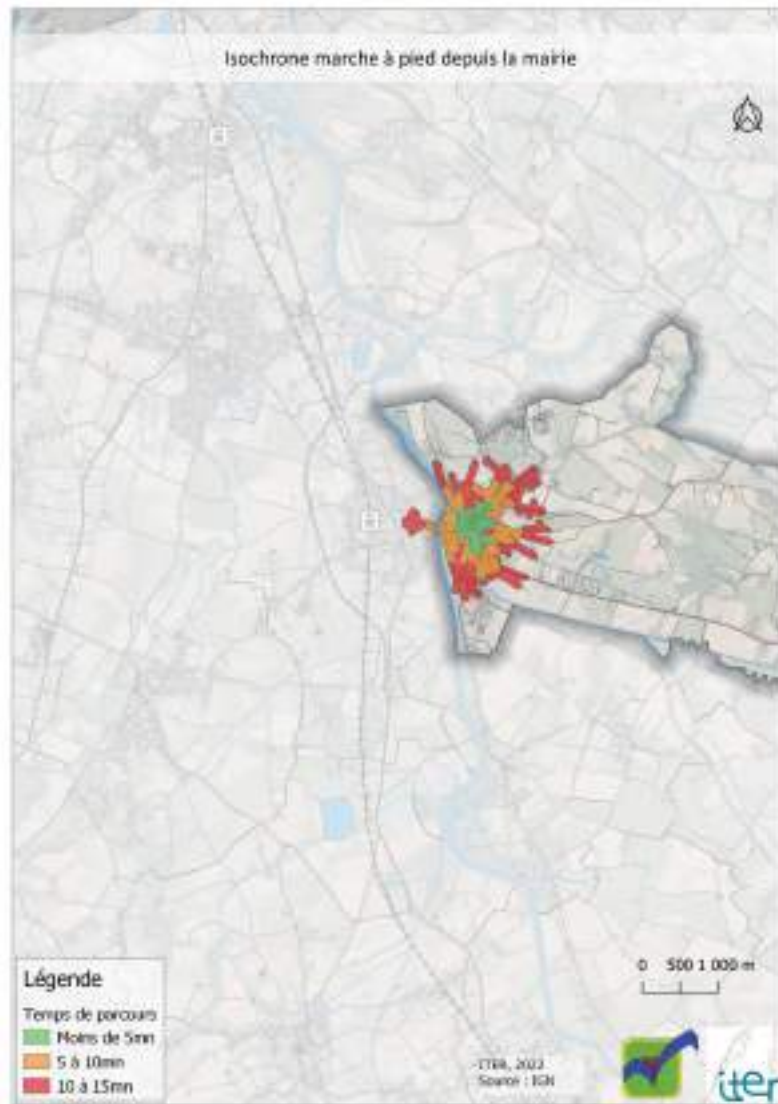
Limiter les déplacements pendulaires domicile-travail et les risques d'accidents en favorisant les démarches dématérialisées est une démarche à étudier dans un plan de mobilité.

Le PCAET est doté de la fiche CCBA.O4.A14.37 qui propose de créer des **tiers lieux et de développer le télétravail**. (cf. annexe « Fiche action « non mobilité » en CCBA)

Les maisons de proximité France services rapprochent les services publics des usagers et donc évitent ou raccourcissent des déplacements pour un motif administratif. Il y a une permanence tous les jeudis matin sur rendez-vous en mairie de Venerque (dépend de la maison France Services d'Auterive). Les maisons de services accessibles en transports en commun routiers ou ferroviaires depuis Venerque sont à Toulouse.

Aucun espace de coworking n'existe à Venerque, il y en a un à Auterive et un en cours de création à Labarthe.

Comparaison entre offre de mobilité individuelle



Comparaison entre offre de mobilité individuelle



Comparaison entre offre de mobilité individuelle



Depuis la Mairie de Venerque, la gare et le collège sont accessibles en à peine plus de 10mn en vélo, moins de 10mn en VAE et 5mn en voiture.

Les potentiels de déplacements intermodaux (train + vélo) pour les flux domicile travail et modes actifs (vélo / VAE / trottinettes, etc.) pour les flux domicile <> études sont donc élevés.

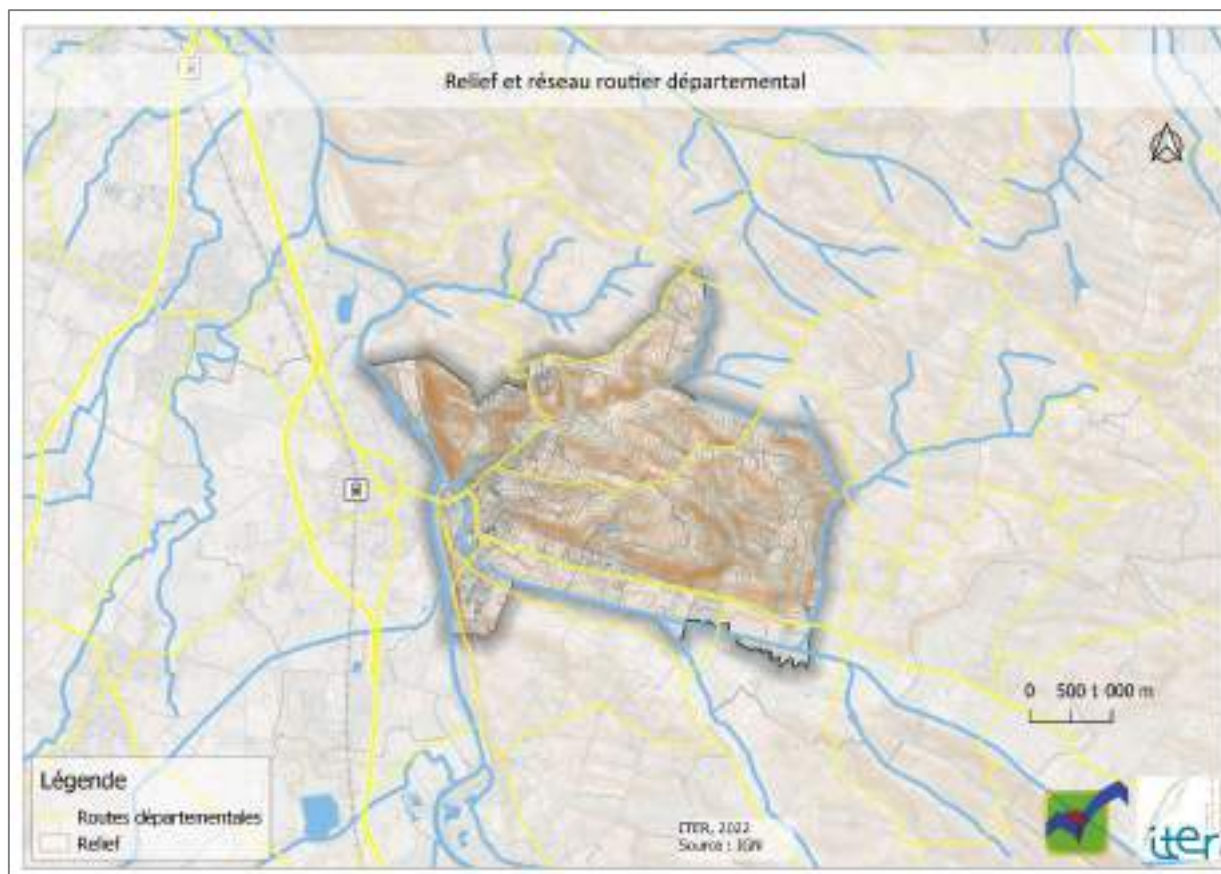
LE FONCTIONNEMENT CIRCULATOIRE ET LE STATIONNEMENT SUR LE CŒUR DE COMMUNE

Une organisation du réseau viaire calquée sur les contraintes naturelles

Au bord de l'Ariège et à la jonction des côteaux du Lauragais avec la plaine de la Garonne, la commune de Venerque est un espace de transition entre deux ensembles morphologiques contrastés (côteaux vs plaines).

Cette configuration structure l'organisation du réseau viaire, avec des routes départementales qui suivent les côteaux ou fond de vallons et se rejoignent à Venerque, en amont du franchissement de l'Ariège.

Cette organisation fait de Venerque un carrefour pour distribuer les flux en direction de l'est du territoire depuis la RD820.



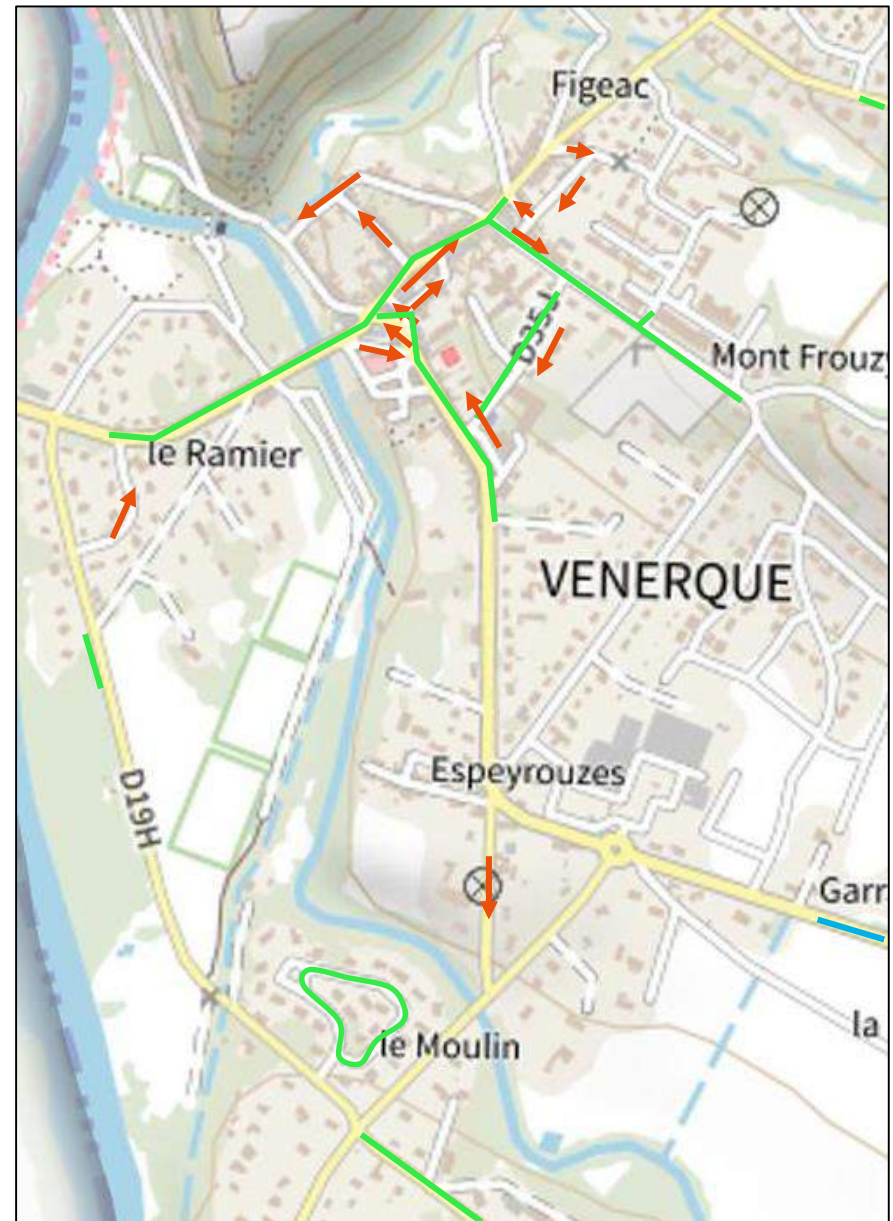
Typologie des axes principaux

Sens unique →

Vitesse limitée à 30 km/h —

Vitesse limitée à 50 km/h : Aucun marquage

Vitesse limitée à 70 km/h —



Le déroulé de l'enquête

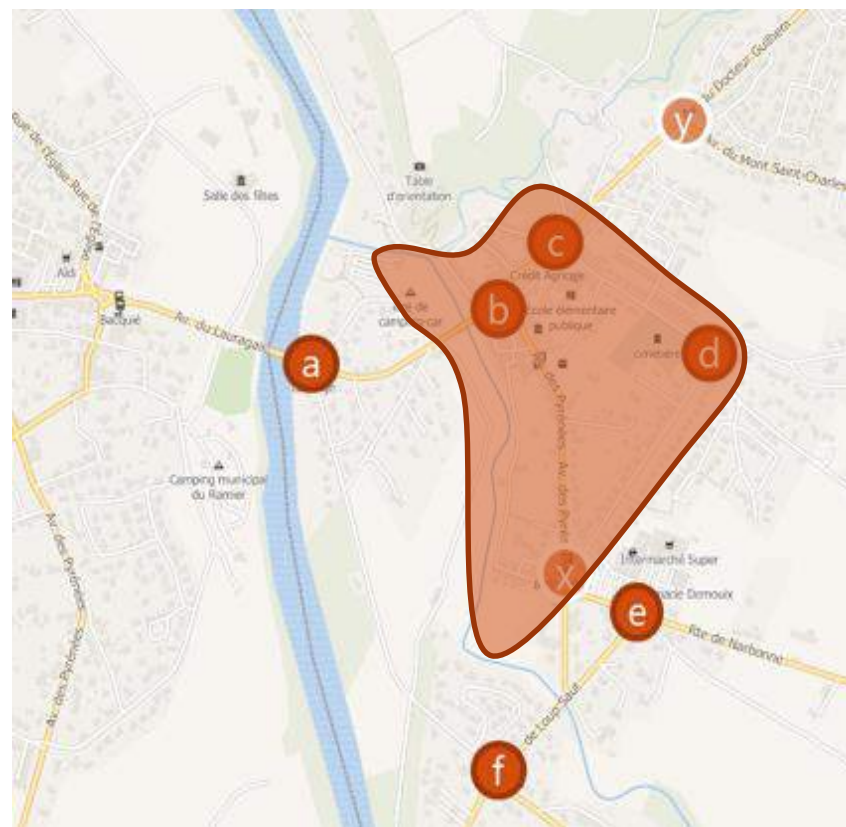
Les comptages directionnels de circulation ont été réalisés via la pose de caméras à 8 carrefours de la commune (les cercles avec des lettres sur la carte ci-contre). La surveillance des caméras et le renseignement des bordereaux ont été assurés par les membres de la commission extra municipale mobilité, les services et les élus de la commune.

L'enquête occupation du stationnement a également été réalisée par les membres de la commission extra municipale mobilité, les services et les élus de la commune. Le périmètre de l'enquête est celui en fond rouge sur la carte.

L'enquête et les comptages ont eu le mardi 17 mai de 6h à 19h. Il n'y avait pas de perturbation météorologique ce jour.

Par contre, la rue du Moulin Vieux était fermée le mardi 17 à partir de 7h30 (pose d'une couche d'enrobé).

Par ailleurs, la caméra posée au carrefour B n'a pas fonctionné le matin.



Analyse circulaire

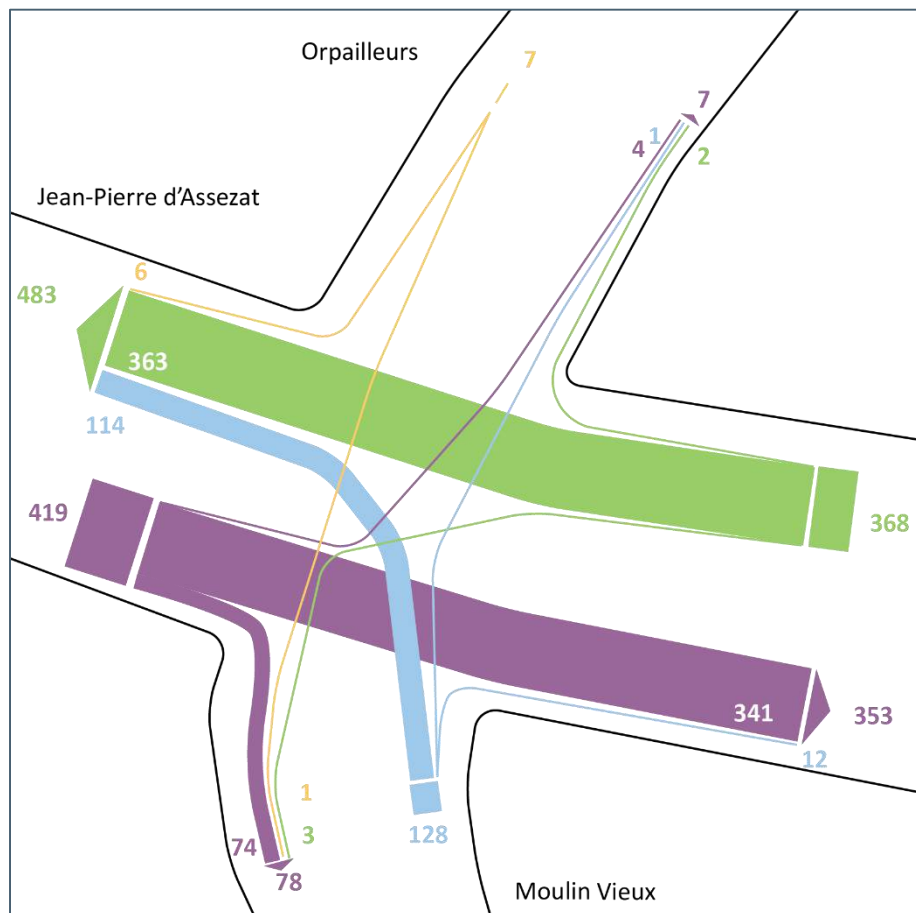
Comptages directionnels en heure de pointe.

Exemple de lecture en heure de pointe du matin : 419 flux sortent de l'avenue d'Assezat et s'éclatent vers la rue du Moulin vieux (tourne à droite, 74 flux), l'avenue d'Assezat (tout droit, 341 flux) et la rue des Orpailleurs (tourne à gauche, 4 flux)

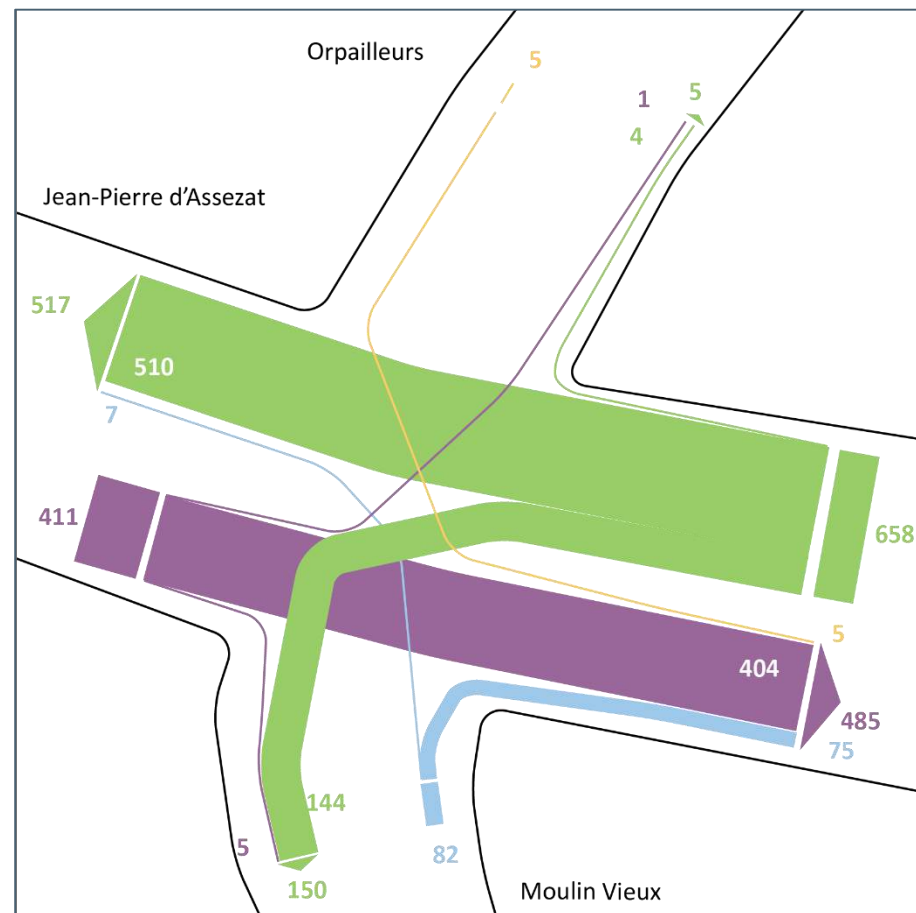
(Les flux sont comptabilisés en Unité de Véhicules Particuliers)



Heure de pointe du matin



Heure de pointe du soir



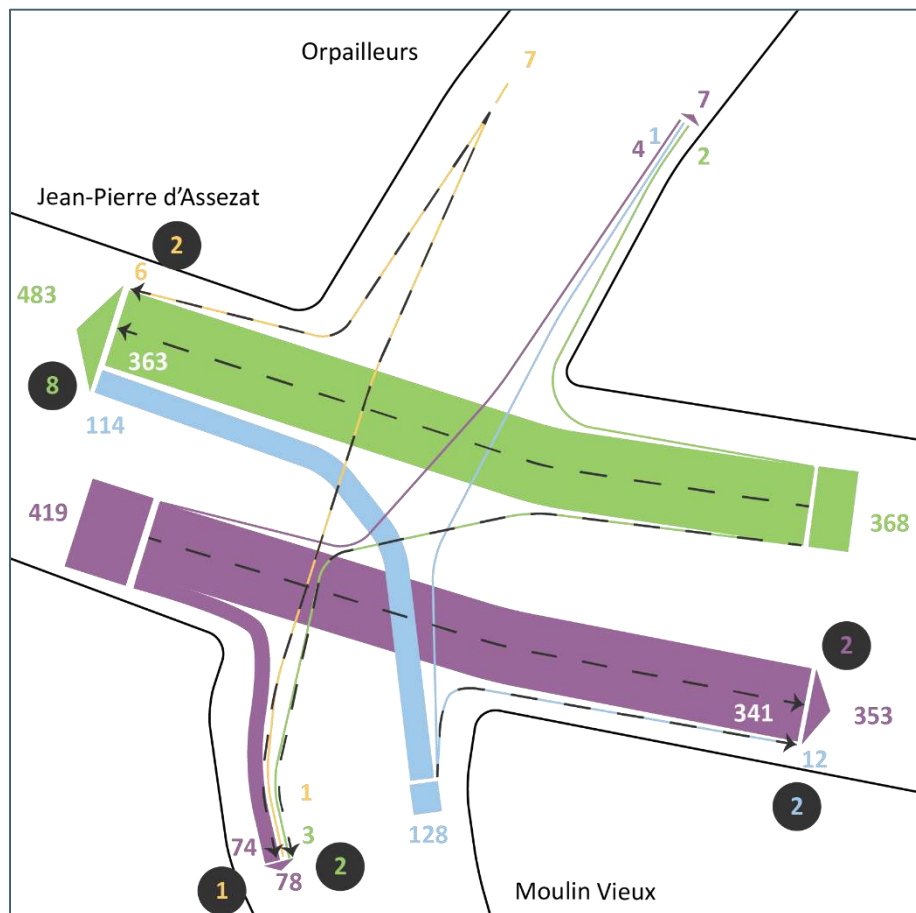
Analyse circulaire

Comptages directionnels en heure de pointe.

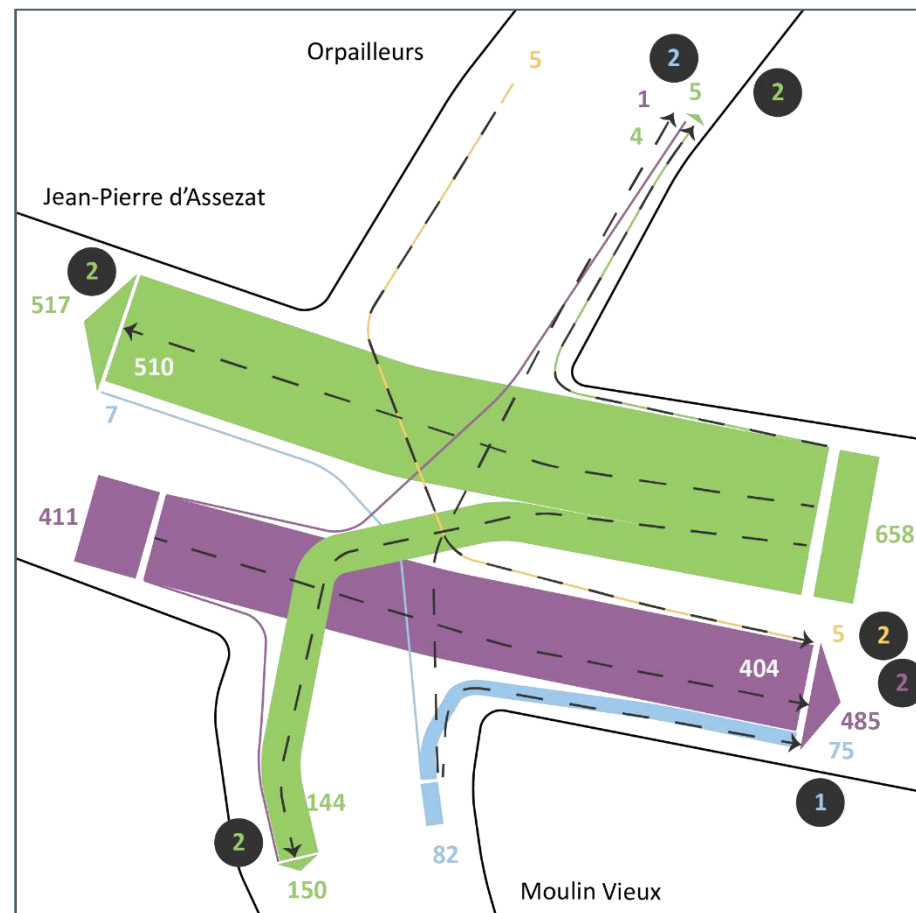
Les traits tiretés et les chiffres dans des cercles au fond noir représentent les flux piétons



Heure de pointe du matin



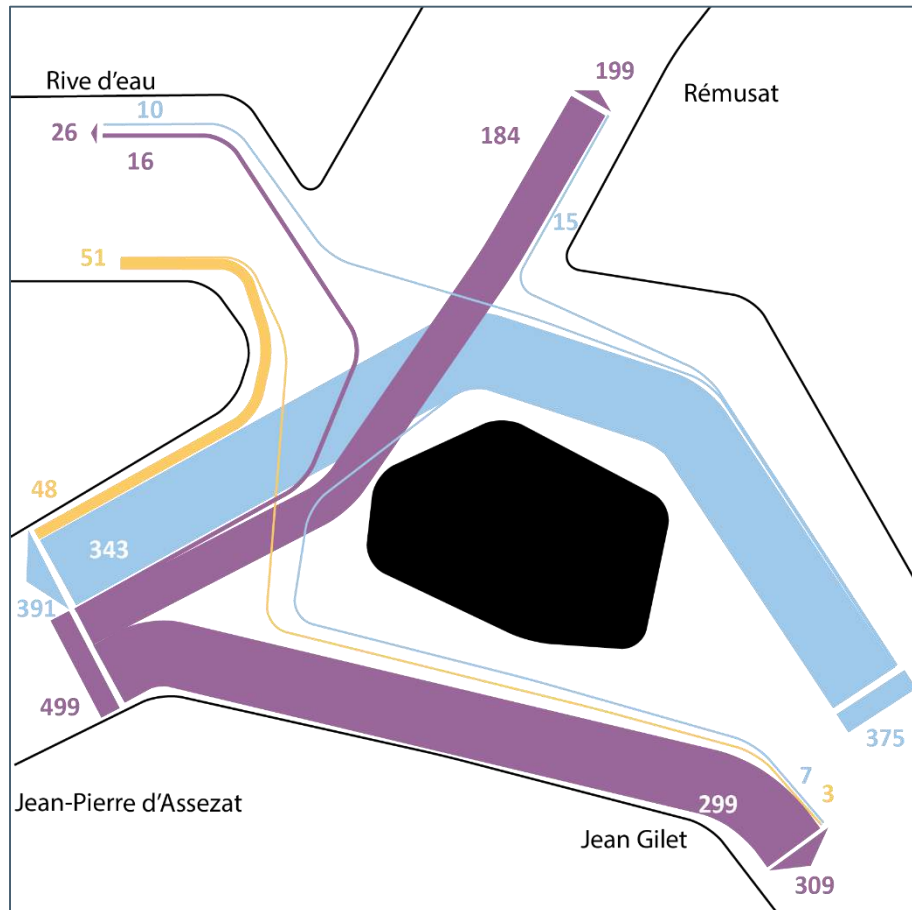
Heure de pointe du soir



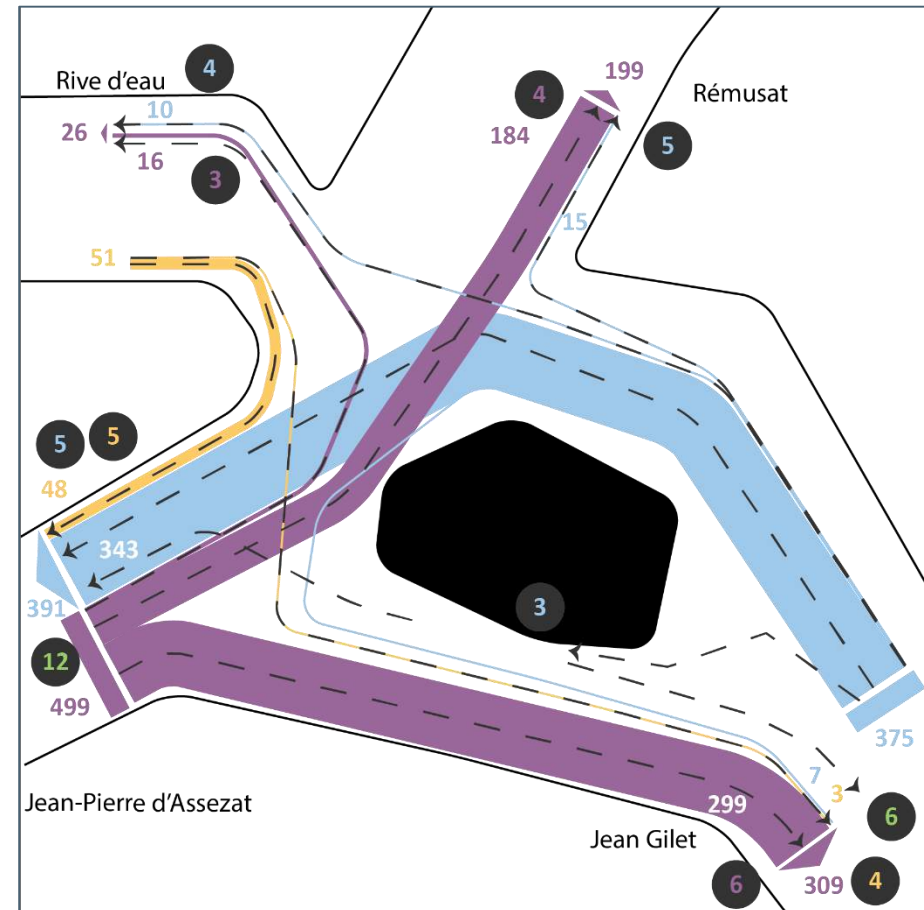
Analyse circulaire



Heure de pointe du soir



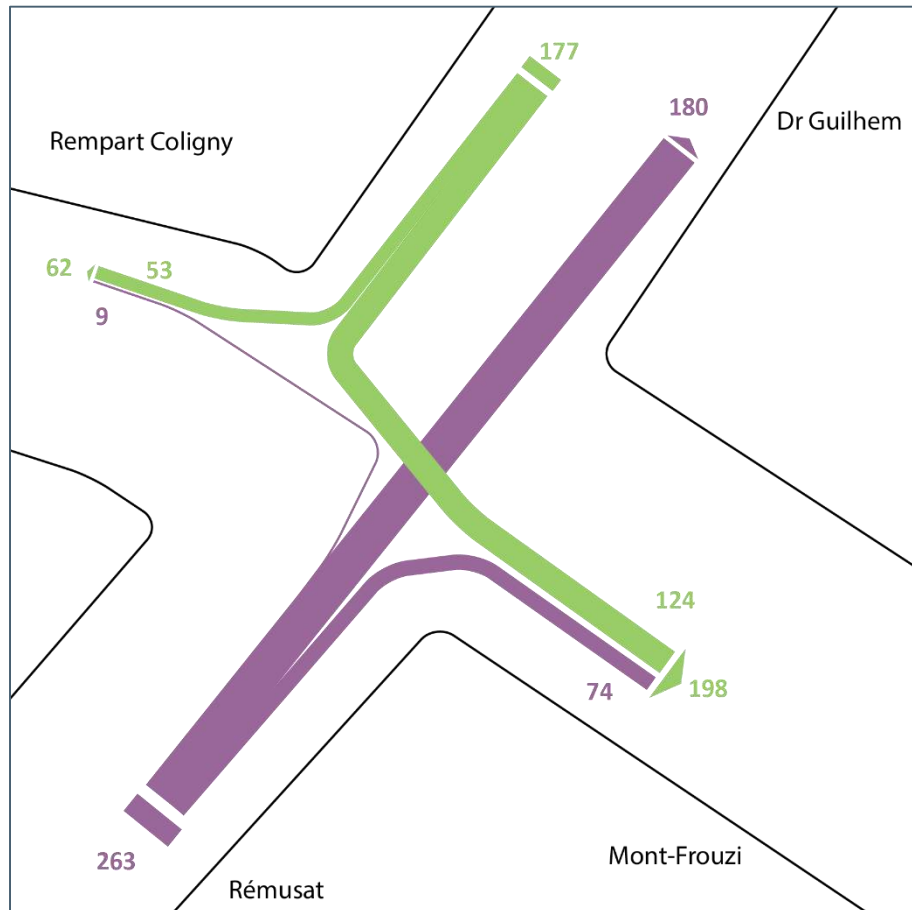
Heure de pointe du soir



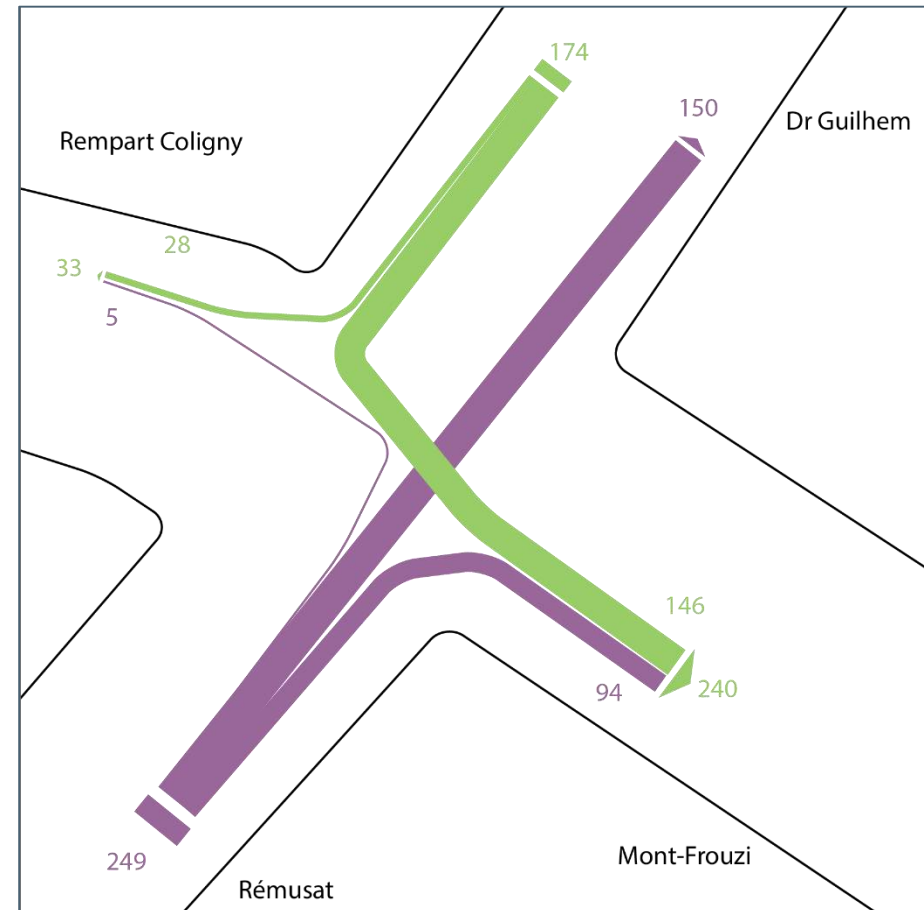
Analyse circulaire



Heure de pointe du matin



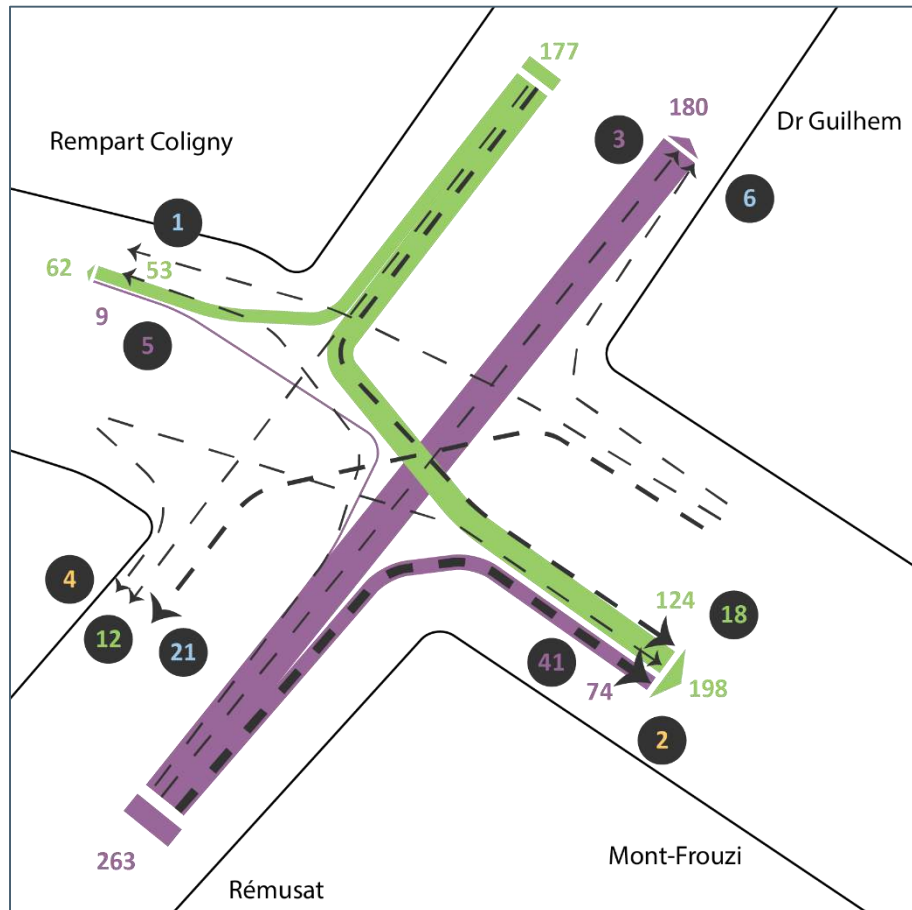
Heure de pointe du soir



Analyse circulaire



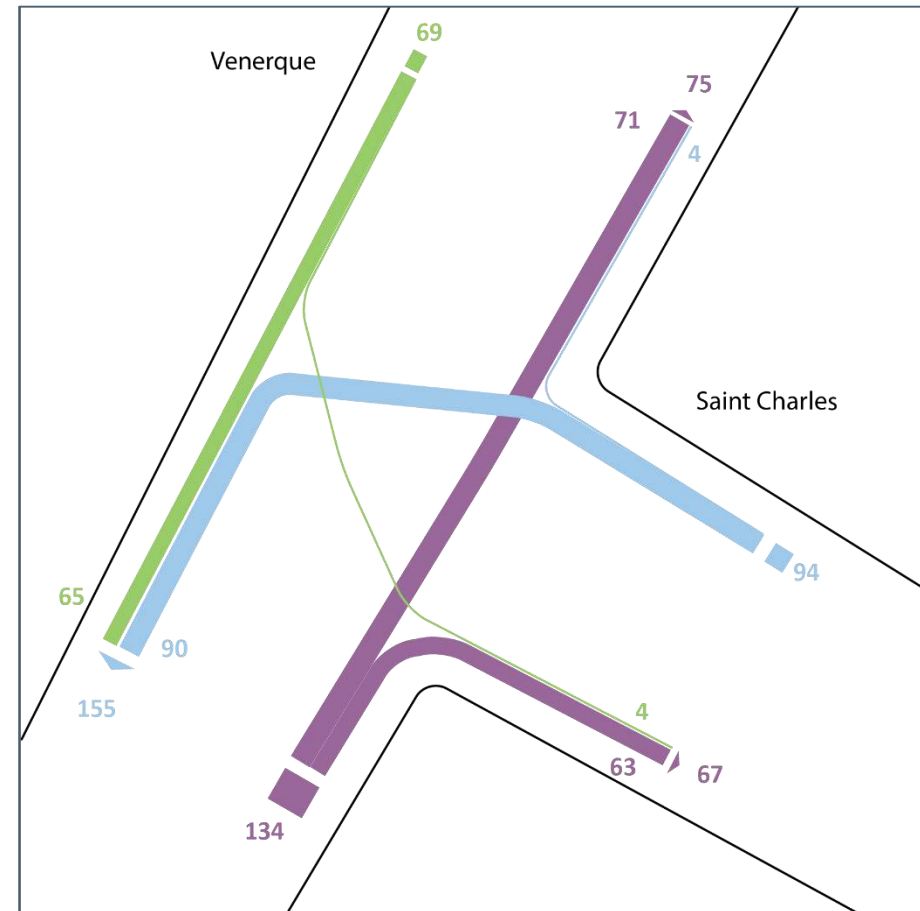
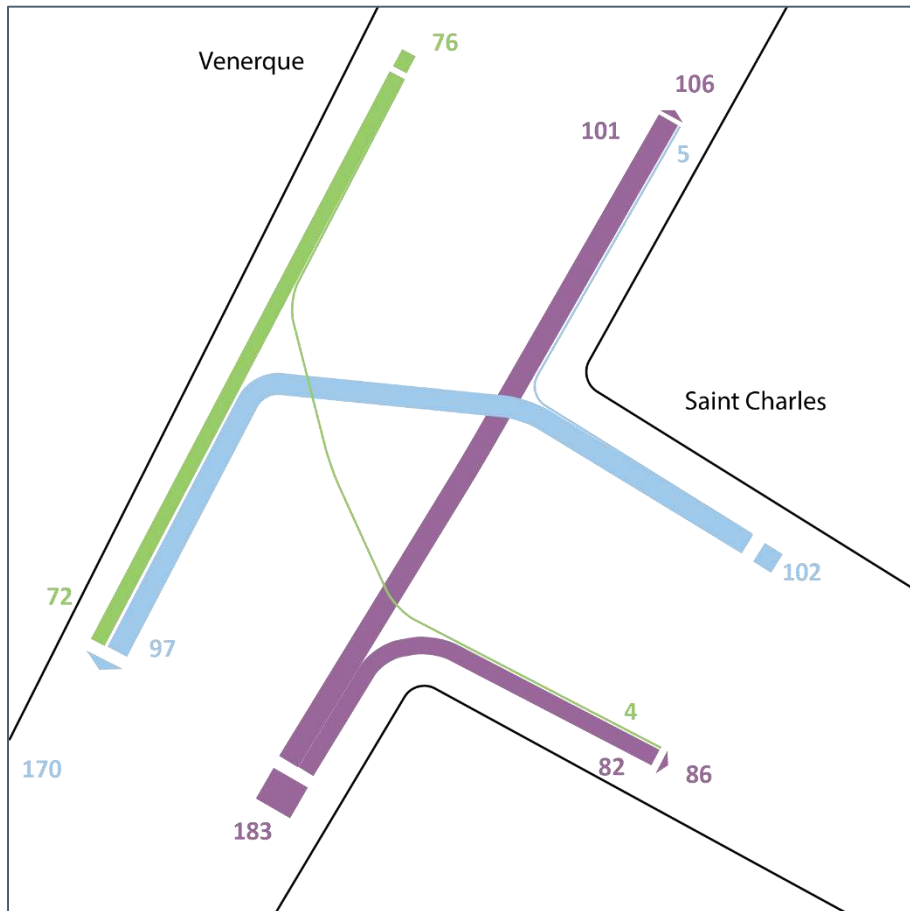
Heure de pointe du matin



Heure de pointe du soir



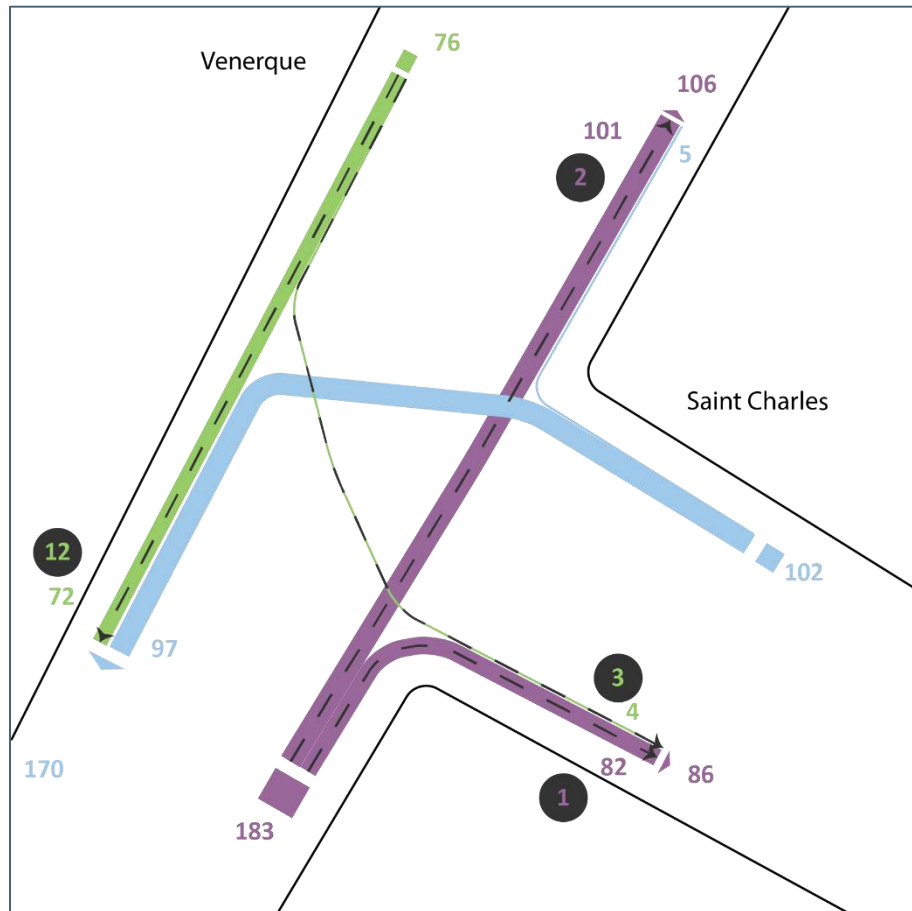
Heure de pointe du soir



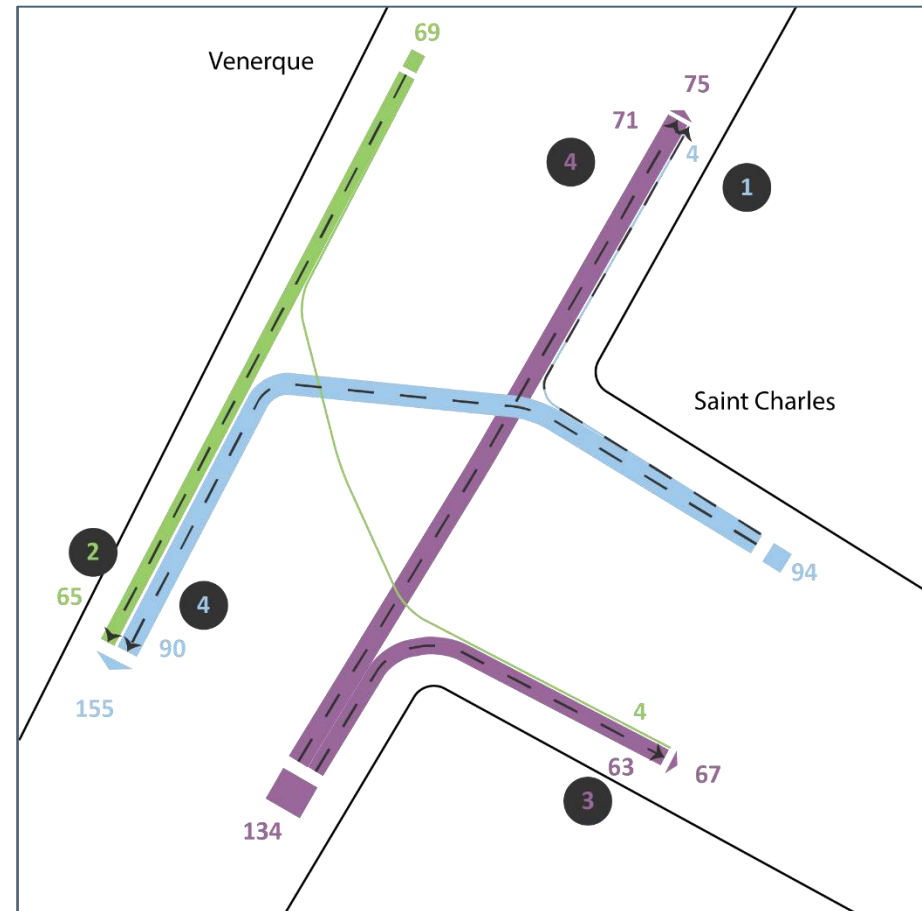
Analyse circulaire



Heure de pointe du matin



Heure de pointe du soir

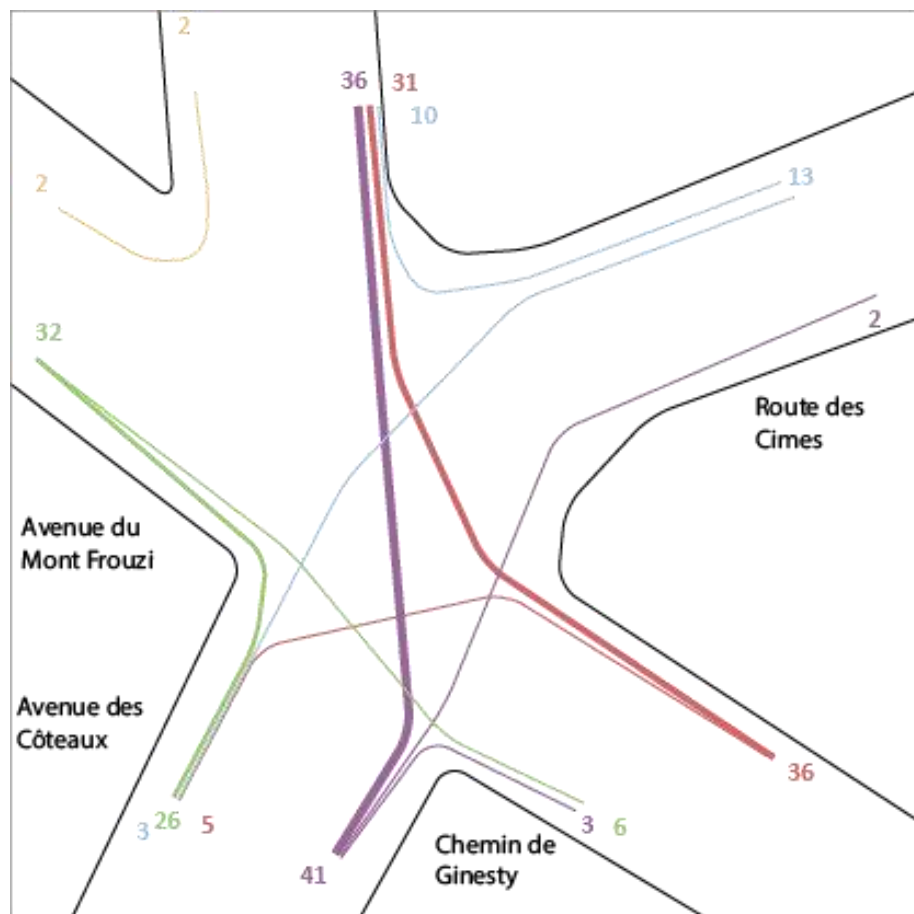


Analyse circulatoire

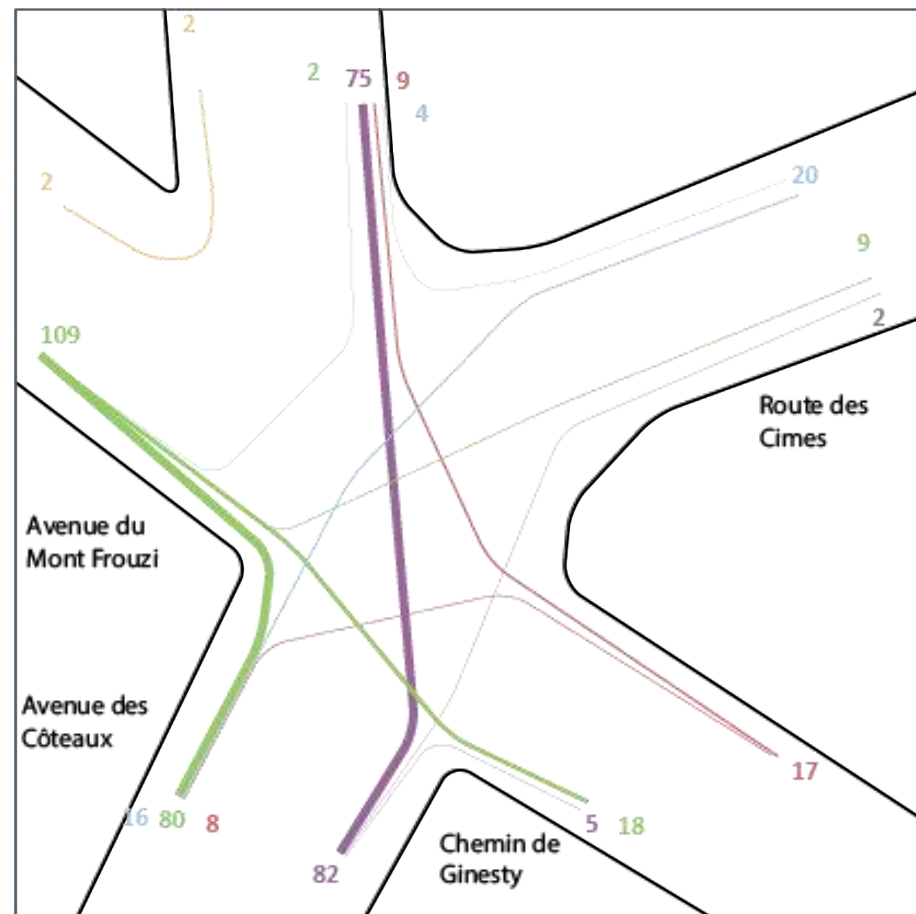
La caméra s'étant éteinte sur le dernier ¼h de l'heure de pointe du matin, l'heure de pointe a été décalée d'1/4h sur ce carrefour (7h45-8h45 au lieu de 8h-9h)



Heure de pointe du matin



Heure de pointe du soir

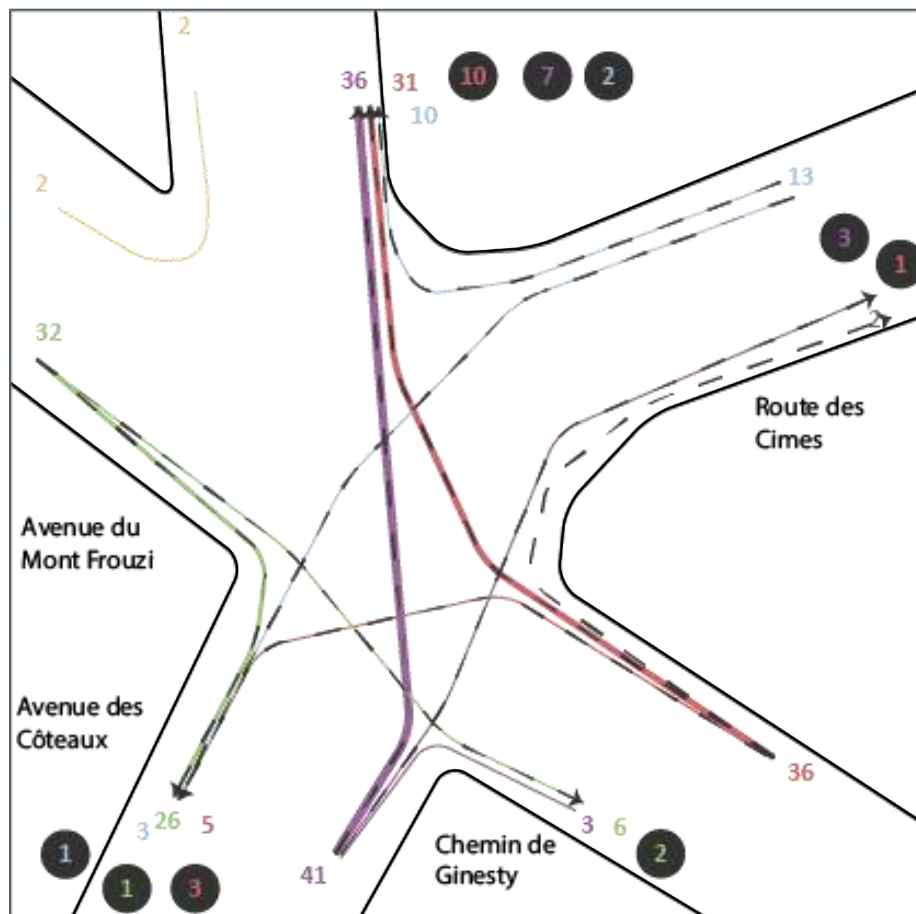


Analyse circulatoire

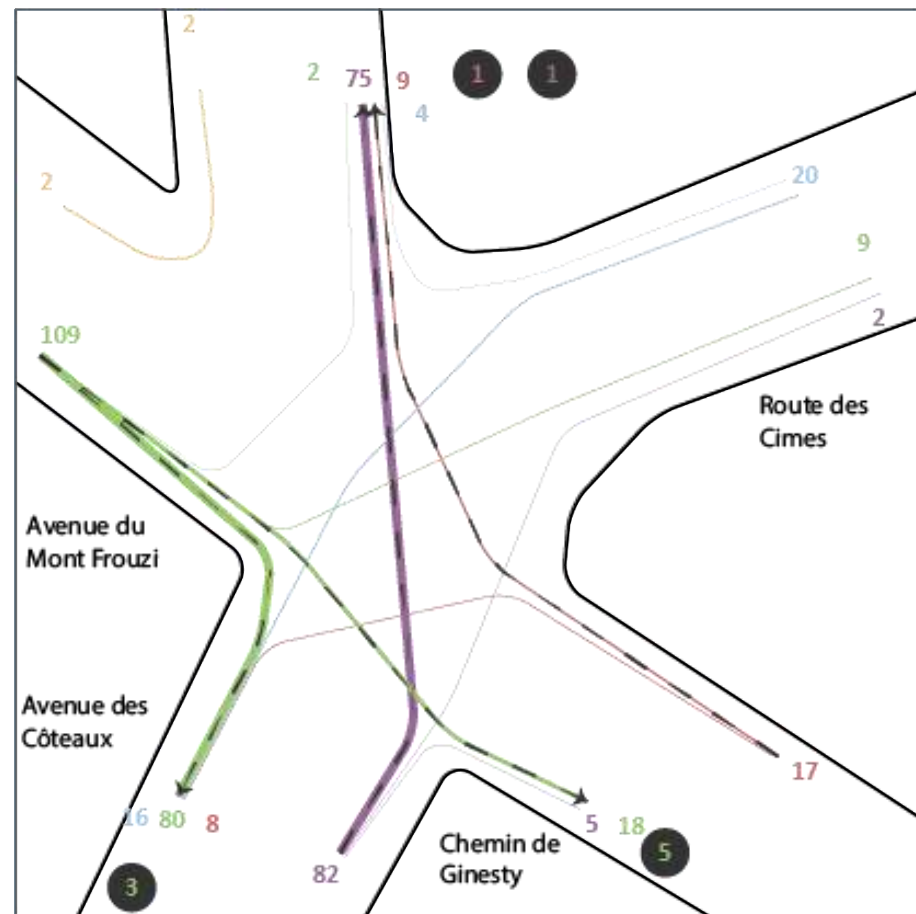
La caméra s'étant éteinte sur le dernier ¼h de l'heure de pointe du matin, l'heure de pointe a été décalée d'1/4h sur ce carrefour (7h45-8h45 au lieu de 8h-9h)



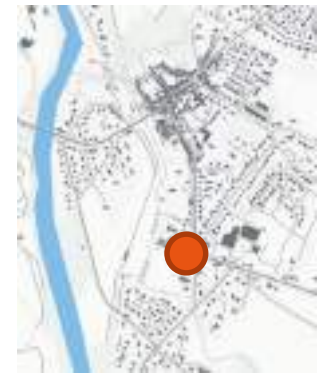
Heure de pointe du matin



Heure de pointe du soir



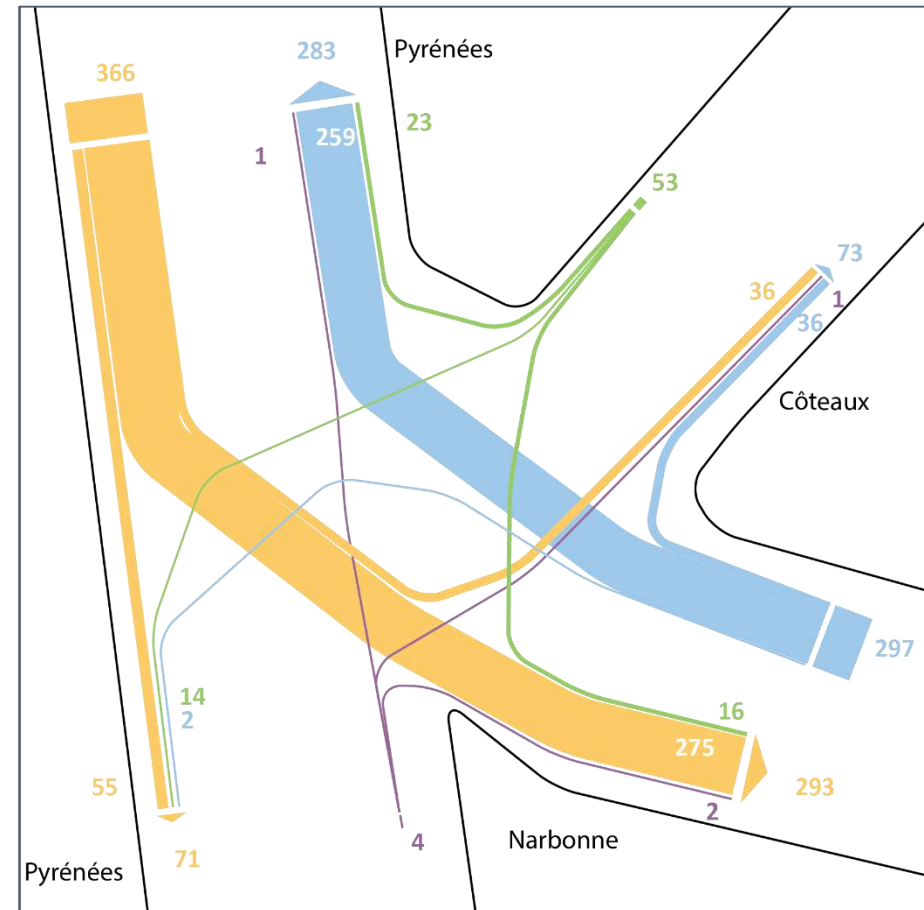
Analyse circulaire



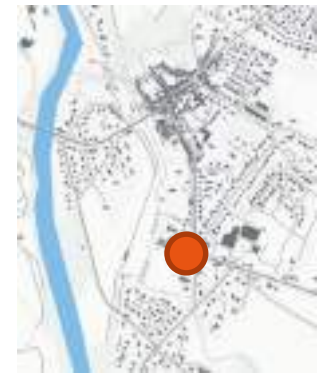
Heure de pointe du matin



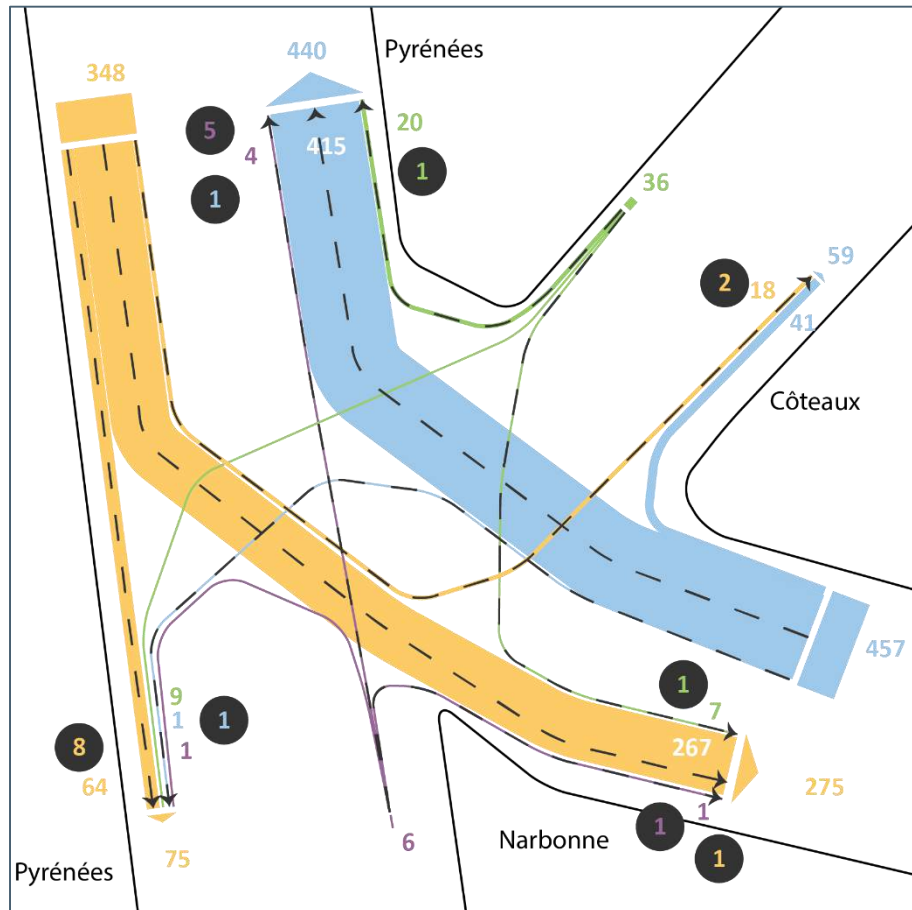
Heure de pointe du soir



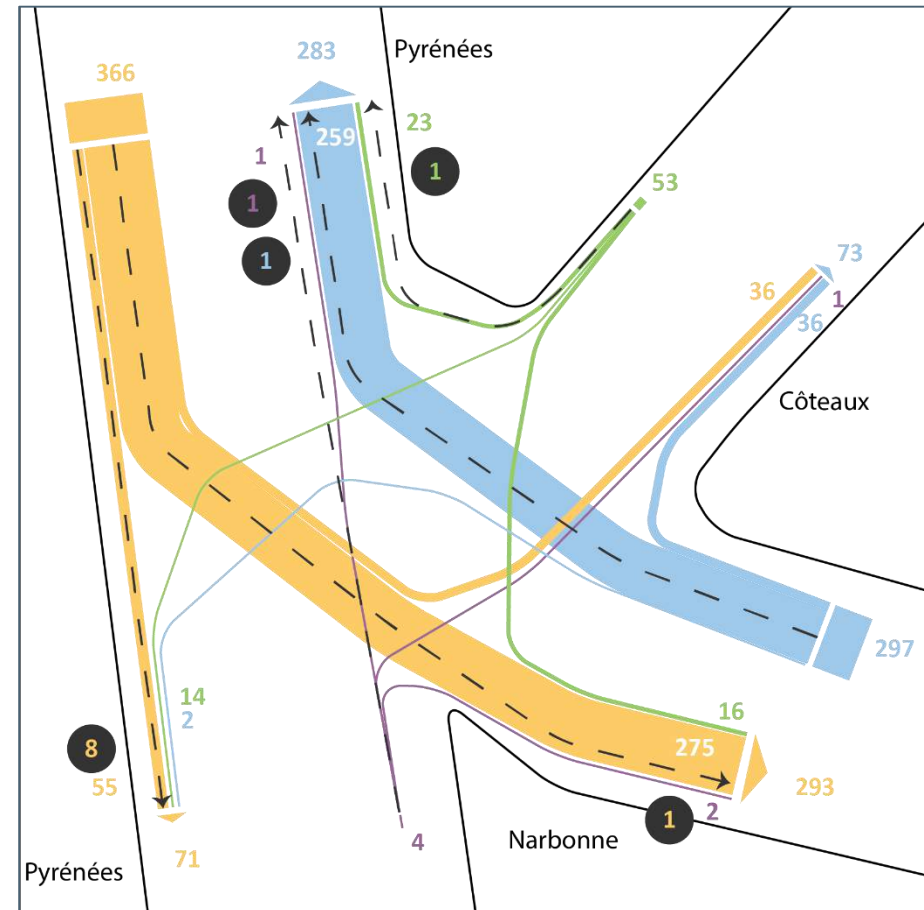
Analyse circulaire



Heure de pointe du matin



Heure de pointe du soir

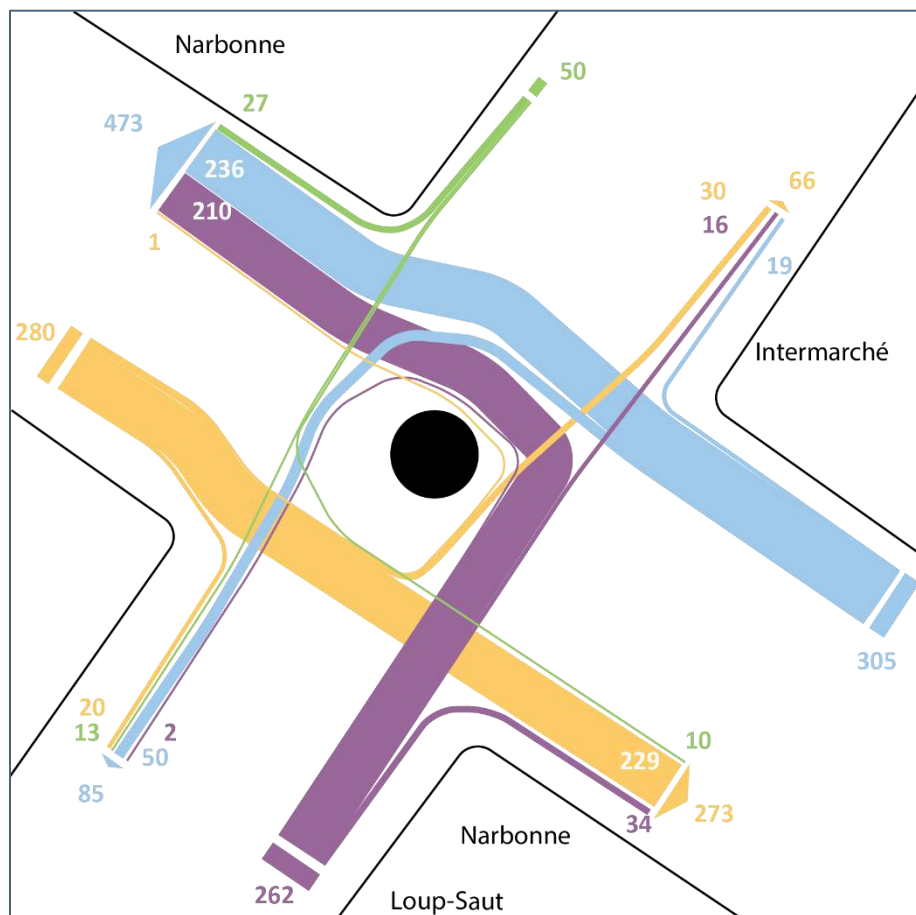


Analyse circulaire

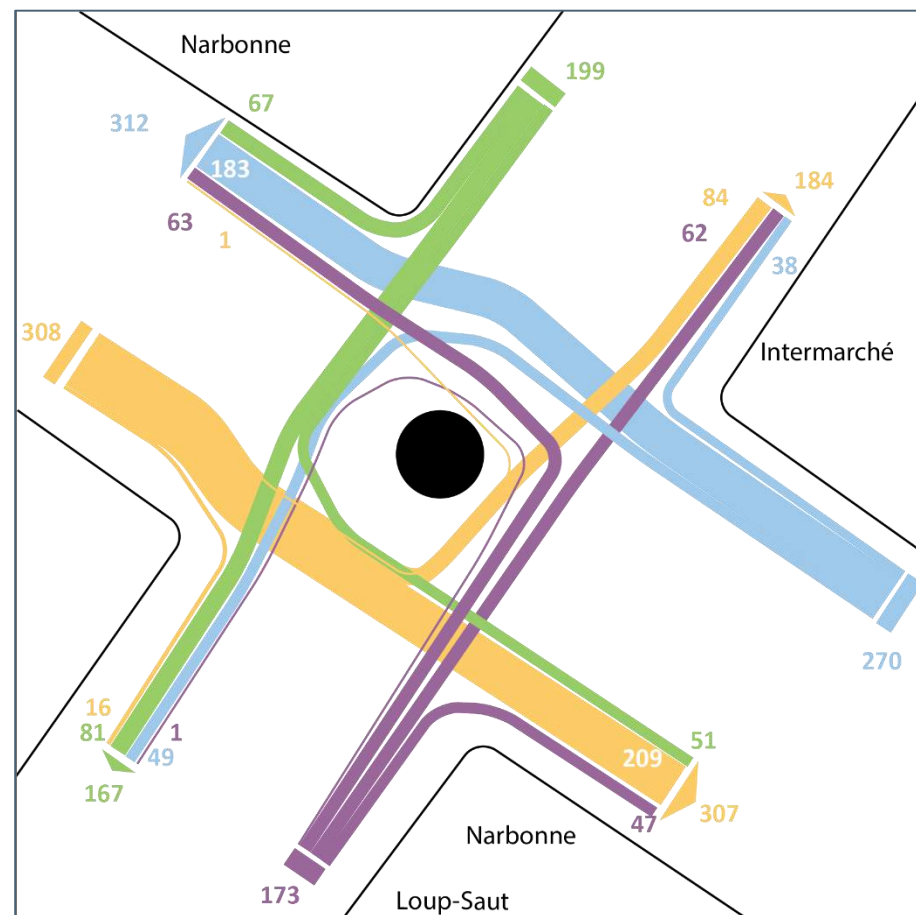
Travaux le matin sur Moulin Vieux →
report de flux Loup-Saut > Narbonne



Heure de pointe du matin



Heure de pointe du soir

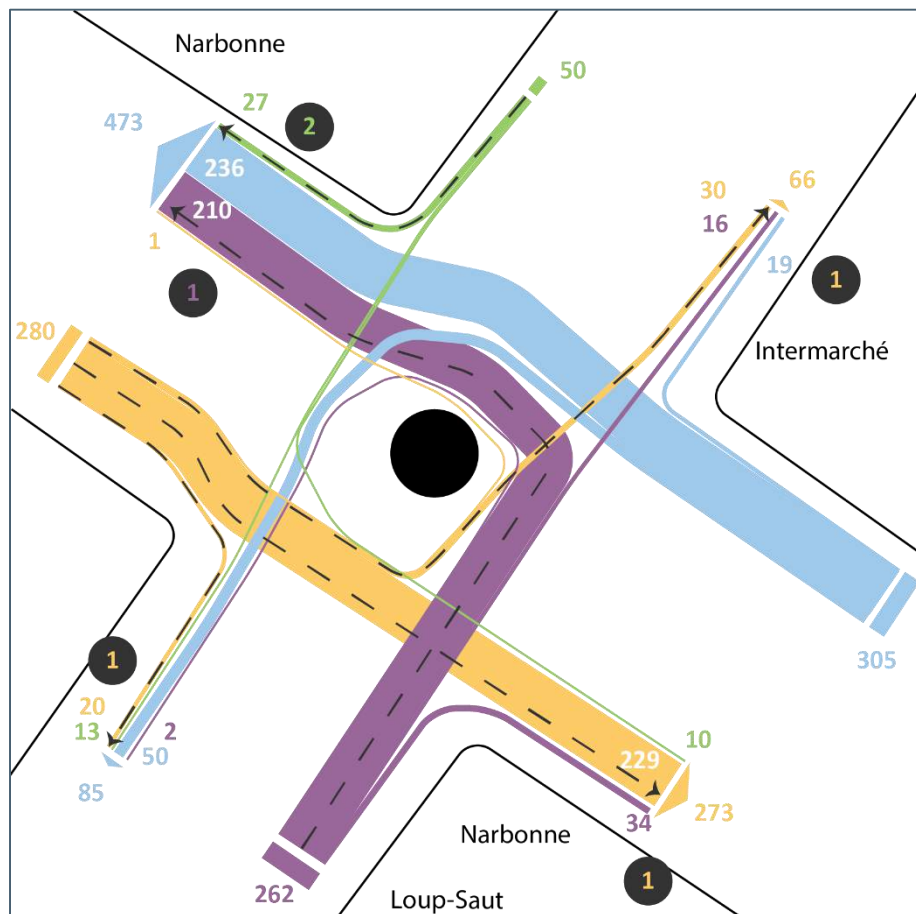


Analyse circulaire

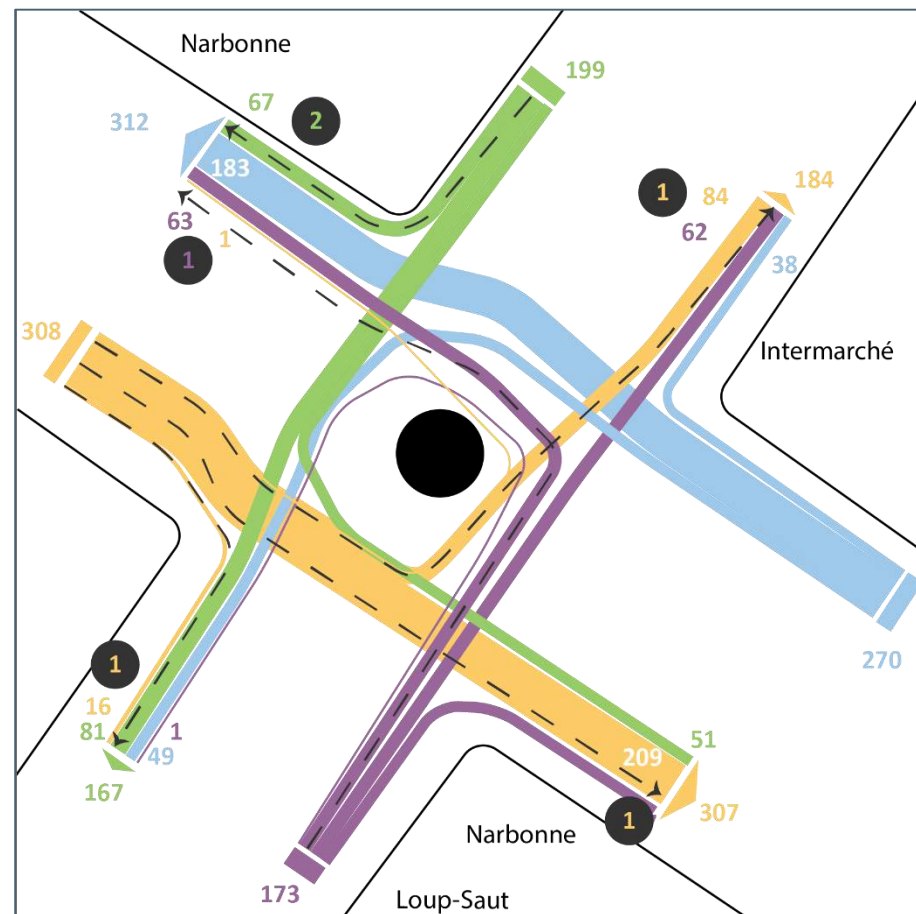
Travaux le matin sur Moulin Vieux →
report de flux Loup-Saut > Narbonne



Heure de pointe du matin

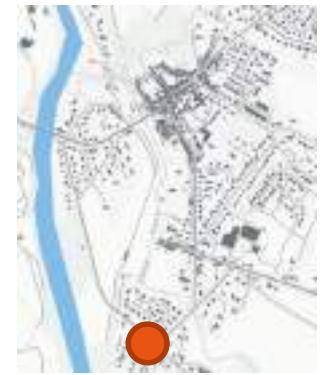


Heure de pointe du soir

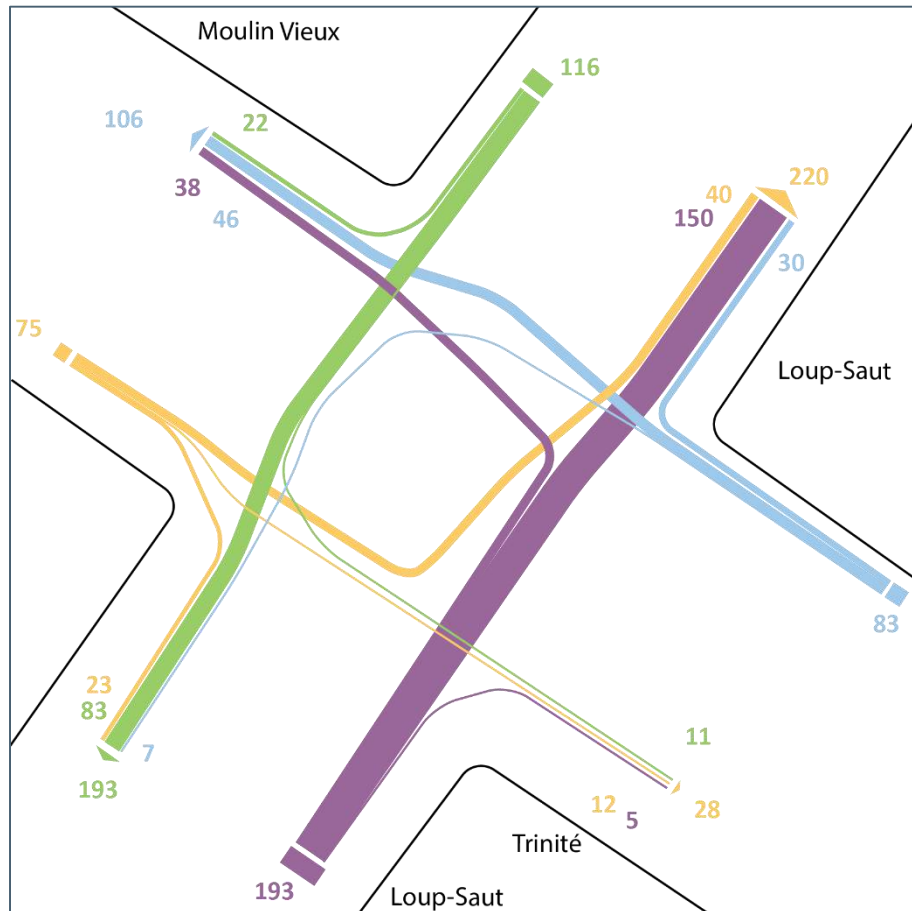


Analyse circulaire

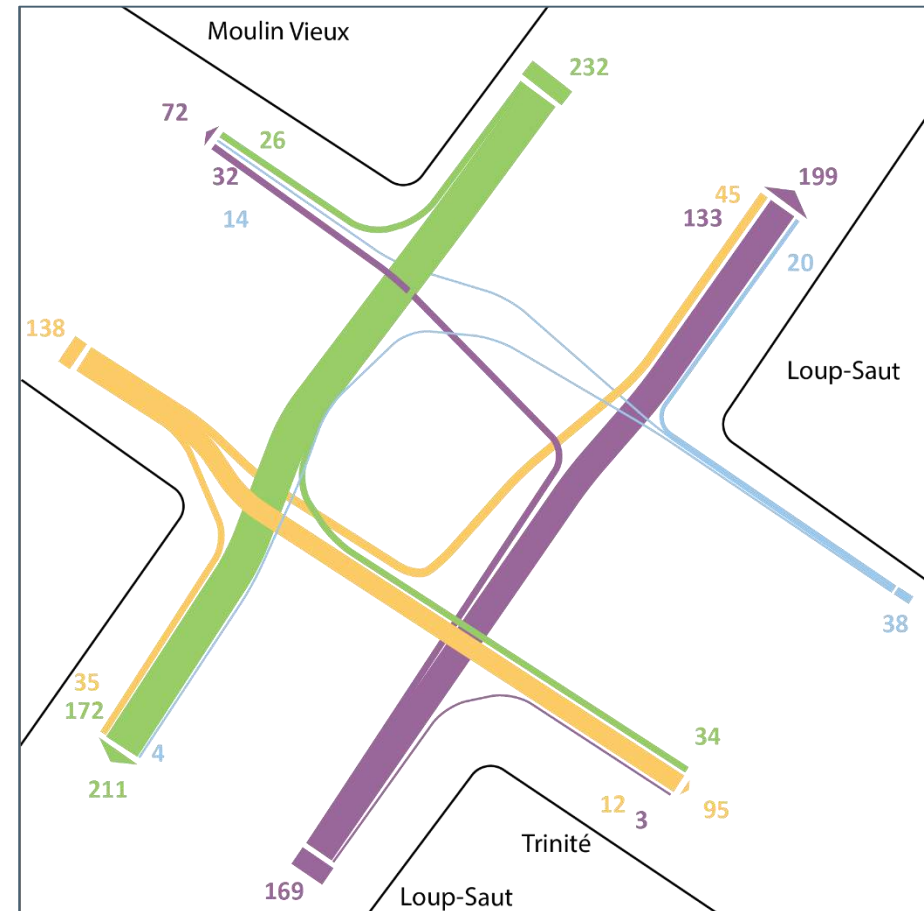
Travaux le matin sur Moulin Vieux →
comptage refait le mardi suivant



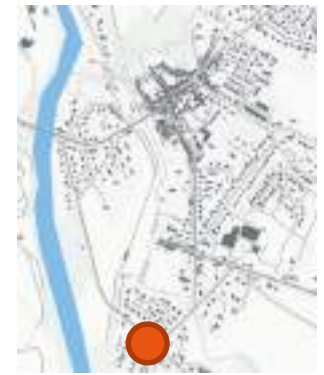
Heure de pointe du matin



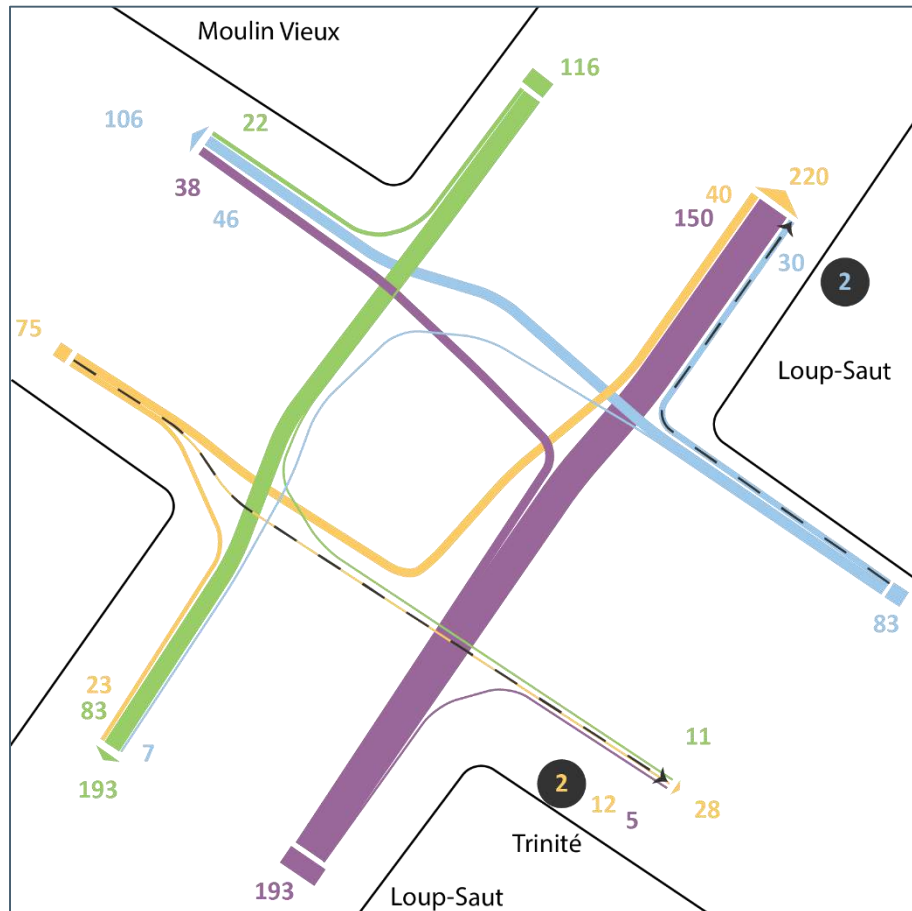
Heure de pointe du soir



Analyse circulaire



Heure de pointe du matin



Heure de pointe du soir



Les enseignements des comptages routiers

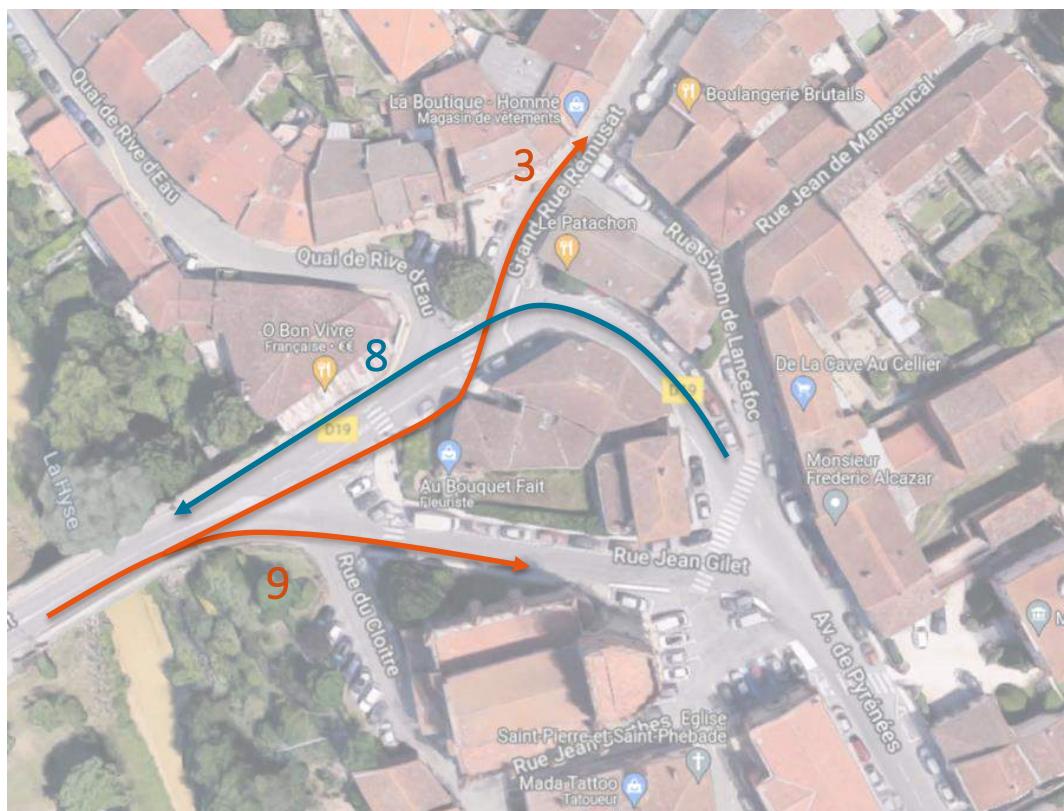


- Un fort trafic de transit circule par l'avenue des Pyrénées pour rejoindre l'Avenue du Lauragais (environ 280 le soir)
- Le trafic arrivant du Nord de la commune emprunte la rue Jean Baptiste Noulet et la rue des remparts Coligny pour traverser la commune (environ 100 véhicules circulant par Jean Baptiste Noulet et 30 véhicules rue des remparts Coligny en HPS)

La multitude des flux (flux de transit, dépose des enfants à l'école), notamment rue Jean Baptiste Noulet **amène une problématique de sécurisation et de priorisation des usages.**

Analyse circulatoire des poids-lourds.

- L'un des carrefour le plus impacté est le carrefour entre l'avenue des Pyrénées, la Grand rue Rémusat et l'avenue du Lauragais.
- En heure de pointe du soir, ce sont 21 véhicules qui circulent par ce carrefour (ce qui représente jusqu'à 1,9% de poids-lourds sur l'avenue du Lauragais).
- Les poids-lourds circulent principalement par l'avenue des Pyrénées étant donné l'interdiction de circuler sur la Grand rue Rémusat. Malgré cette interdiction, 3 PL ont circulé par la Grand Rue Rémusat.
- Les PL arrivent principalement de l'Avenue des Pyrénées pour aller en direction du Vernet (2 PL venant de l'Avenue de Loup-Saut et 4 venant de la route de Narbonne soit 6 sur les 8).
- Pour les PL venant de l'avenue du Lauragais, ceux-ci vont principalement en direction de la route de Narbonne.



La présence de poids-lourds sur la commune reste globalement faible à l'échelle de la commune (maximum 1,9%). Cependant, le flux de transit de poids-lourds est bien présent avec la liaison allant jusqu'à Nailloux.

Analyse du fonctionnement du stationnement

L'offre de stationnement

Le périmètre d'enquête compte 609 places matérialisées, dont :

- 549 libres
- 45 en zone bleue
- 6 en dépose minute
- 1 livraison
- 2 PMR
- 15 réservées aux enseignants

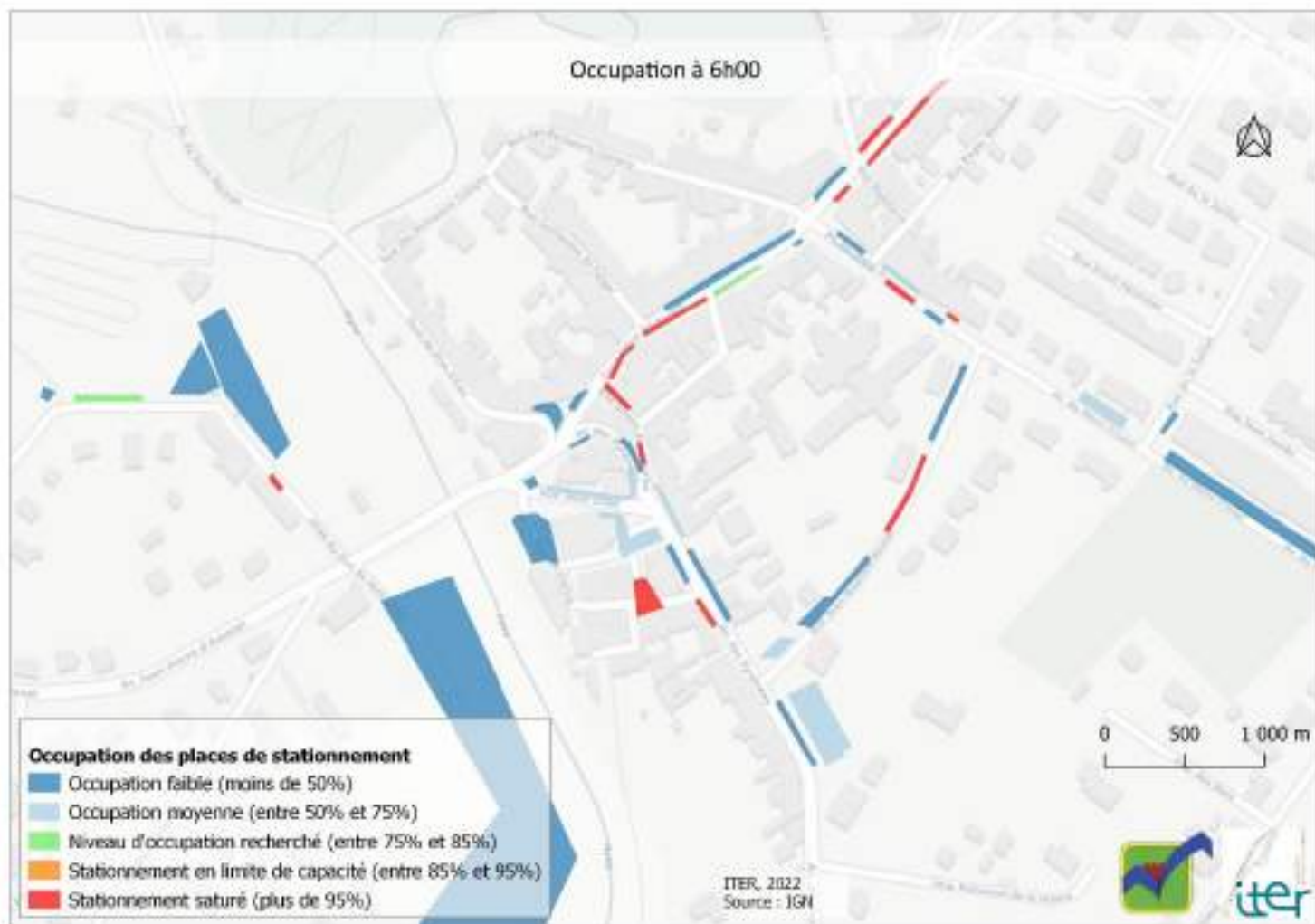


Analyse du fonctionnement du stationnement

L'occupation à 6h

Taux de congestion à 6h :

- La majorité de l'offre est inoccupée, seule quelques sections en centre-ville présentent un taux de congestion > 75% ,
- Au global, seulement 24% de l'offre est occupée à 6h,
- si l'on ne considère pas l'offre des allées du Duc de Ventadour, 59% de l'offre est occupée.

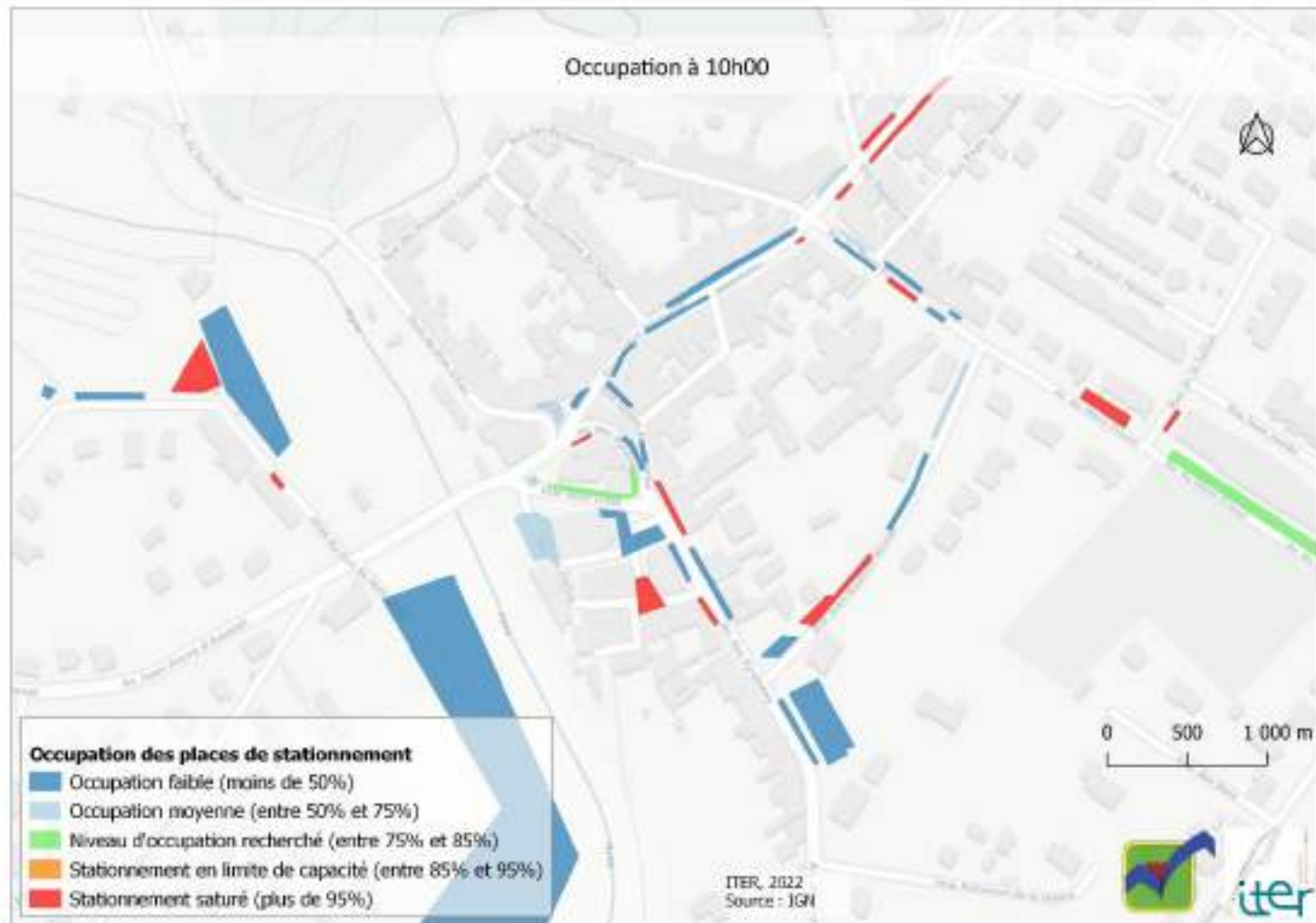


Analyse du fonctionnement du stationnement

L'occupation à 10h

Taux de congestion à 10h :

- La majorité de l'offre est inoccupée, seule quelques sections en centre-ville présentent un taux de congestion > 75% ,
- Au global, seulement 28% de l'offre est occupée à 10h,
- Si l'on ne considère pas l'offre des allées du Duc de Ventadour, 70% de l'offre est occupée.

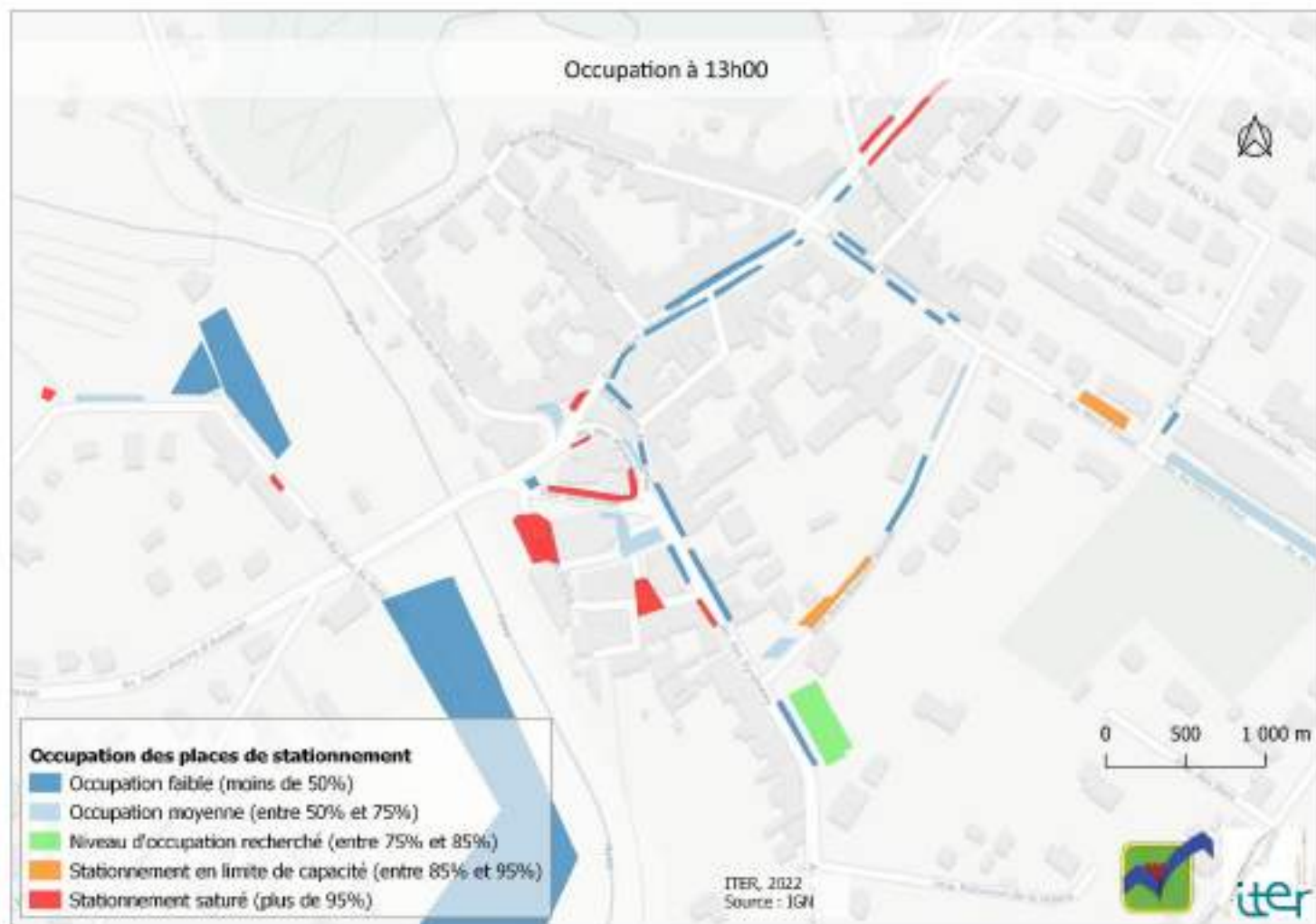


Analyse du fonctionnement du stationnement

L'occupation à 13h

Taux de congestion à 13h :

- La majorité de l'offre est inoccupée, seule quelques sections en centre-ville présentent un taux de congestion > 75% ,
- Au global, seulement 25% de l'offre est occupée à 13h,
- Si l'on ne considère pas l'offre des allées du Duc de Ventadour, 61% de l'offre est occupée.
- Le stationnement à proximité des offres de restauration est en limite de congestion,

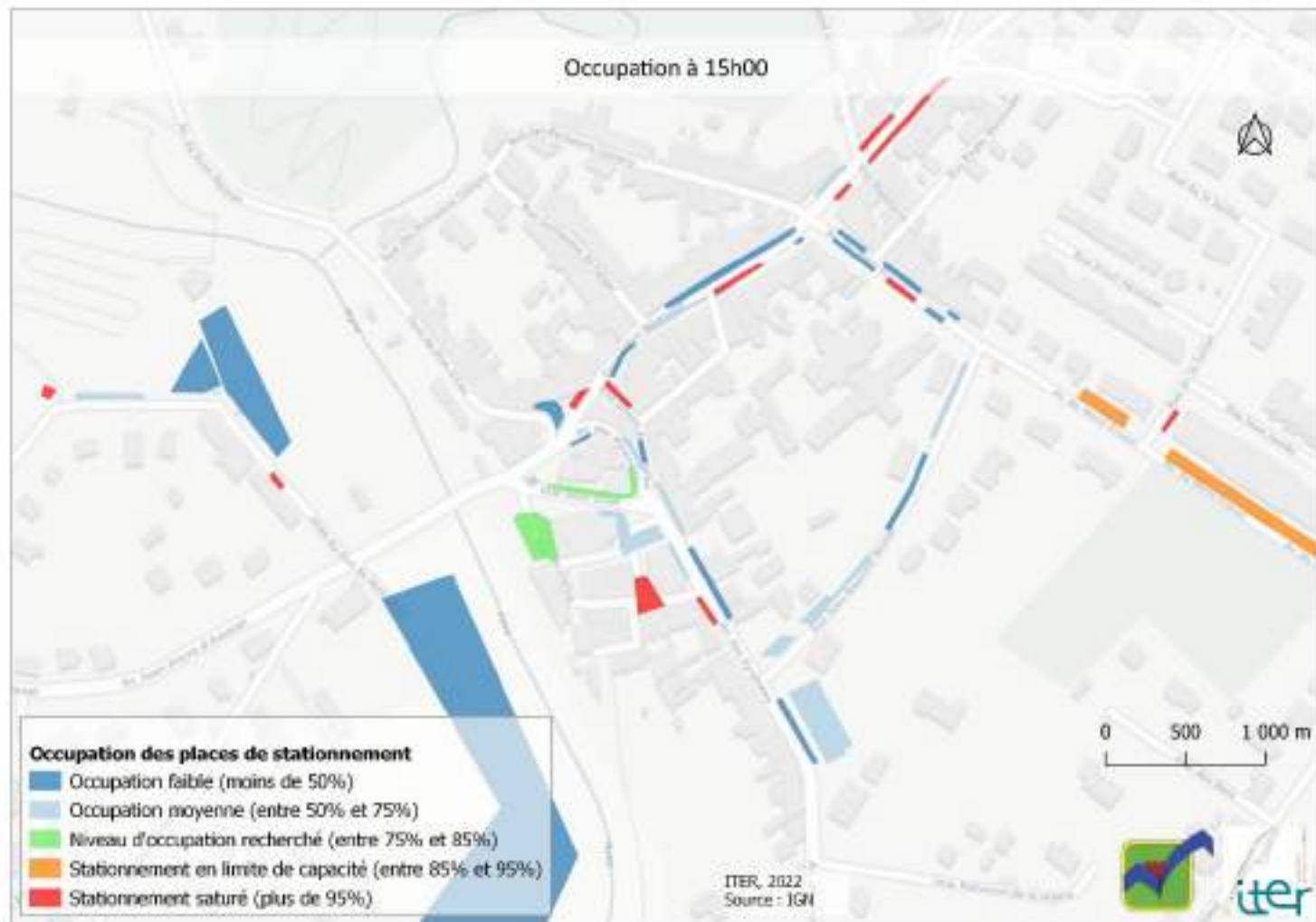


Analyse du fonctionnement du stationnement

L'occupation à 15h

Taux de congestion à 15h :

- La majorité de l'offre est inoccupée, seule quelques sections en centre-ville présentent un taux de congestion > 75% ,
- Au global, seulement 28% de l'offre est occupée à 15h,
- Si l'on ne considère pas l'offre des allées du Duc de Ventadour, 68% de l'offre est occupée.

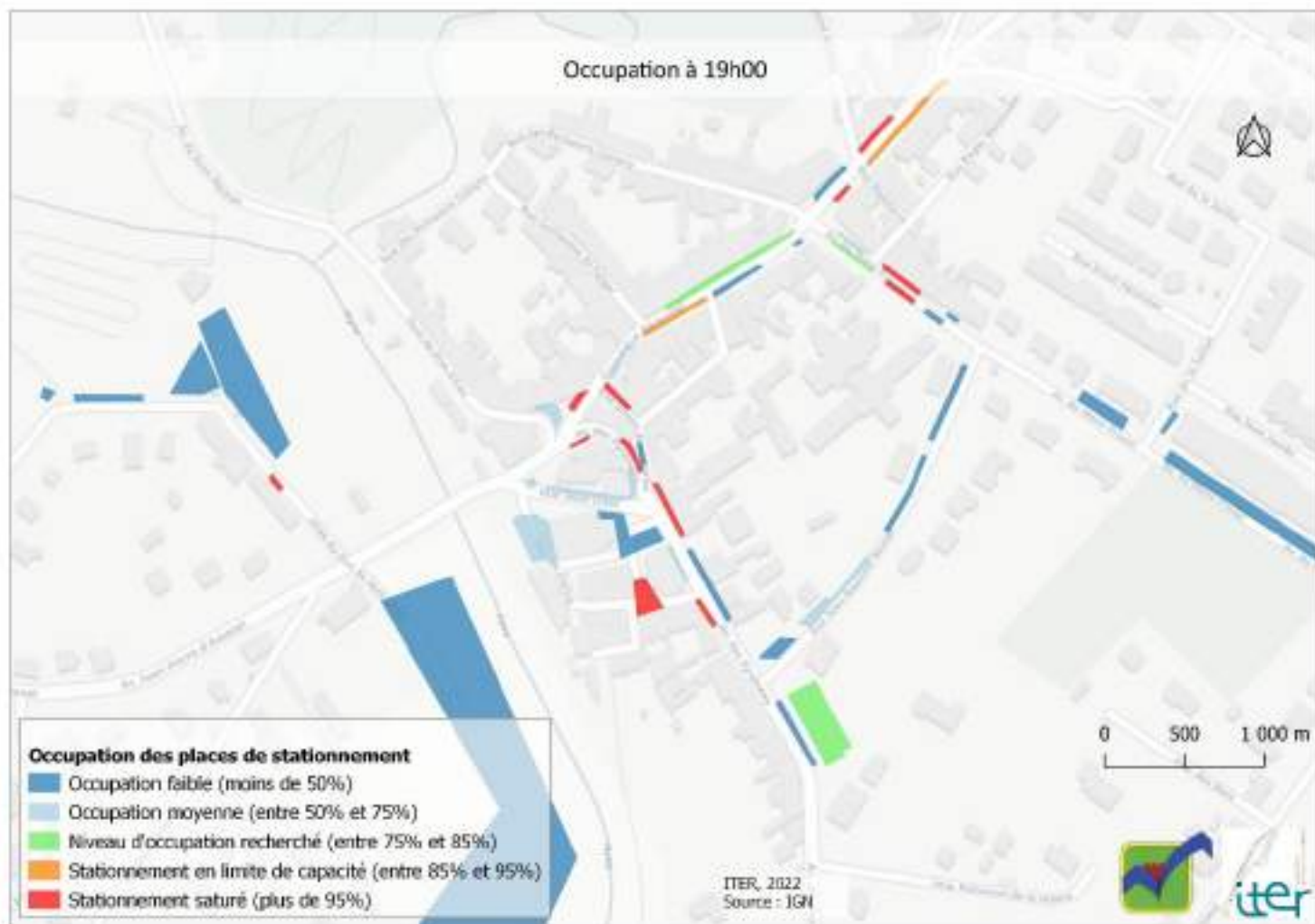


Analyse du fonctionnement du stationnement

L'occupation à 19h

Taux de congestion à 19h :

- La majorité de l'offre est inoccupée, seule quelques sections en centre-ville présentent un taux de congestion > 75% ,
- Au global, seulement 26% de l'offre est occupée à 19h,
- Si l'on ne considère pas l'offre des allées du Duc de Ventadour, 65% de l'offre est occupée.



SYNTHÈSE ET ENJEUX

ATOUTS

- Un potentiel conséquent de flux domicile – travail en intermodalité vélo – train (vers Toulouse principalement)
- Sur le périmètre à enjeux, des volumes de véhicules (en circulation ou en stationnement) qui sont compatibles avec une évolution du plan de circulation,
- Le franchissement modes actifs de la Hyse,
- Des réserves d'offre de stationnement,
- Une population en attente de changement,
- Une dynamique partenariale existante (Région Occitanie, CD31, Pays Sud Toulousain, CCBA)



FAIBLESSES

- La commune n'a ni compétence voirie ni compétence mobilités
- Un potentiel de flux domicile – travail interne limité
- Pas d'aménagements cyclables,
- Des trottoirs parfois sous-dimensionnés
- Un faible niveau de services à destination des cyclistes,
- Une situation de carrefour entre plaine et côteaux avec des axes supportant du trafic de transit
- Un seul pont pour franchir l'Ariège et la Hyse
- Une route départementale sur le Vernet dans le prolongement du pont qui n'offre pas de possibilité de développer des modes actifs
- Une offre TC quasi inexistante



OPPORTUNITÉS

- Le projet de TAD porté par la CCBA
- Des cheminements modes actifs existants au Vernet, permettant de créer une continuité vers la gare ou le collège
- La création programmée par le SAGE d'une piste bidirectionnelle vers l'espace socio culturel
- De nombreux financements existent pour développer des politiques cyclables ambitieuses (aménagement, stationnement, apprentissage du vélo...) → Etat, Région, CEE, etc.



RISQUES

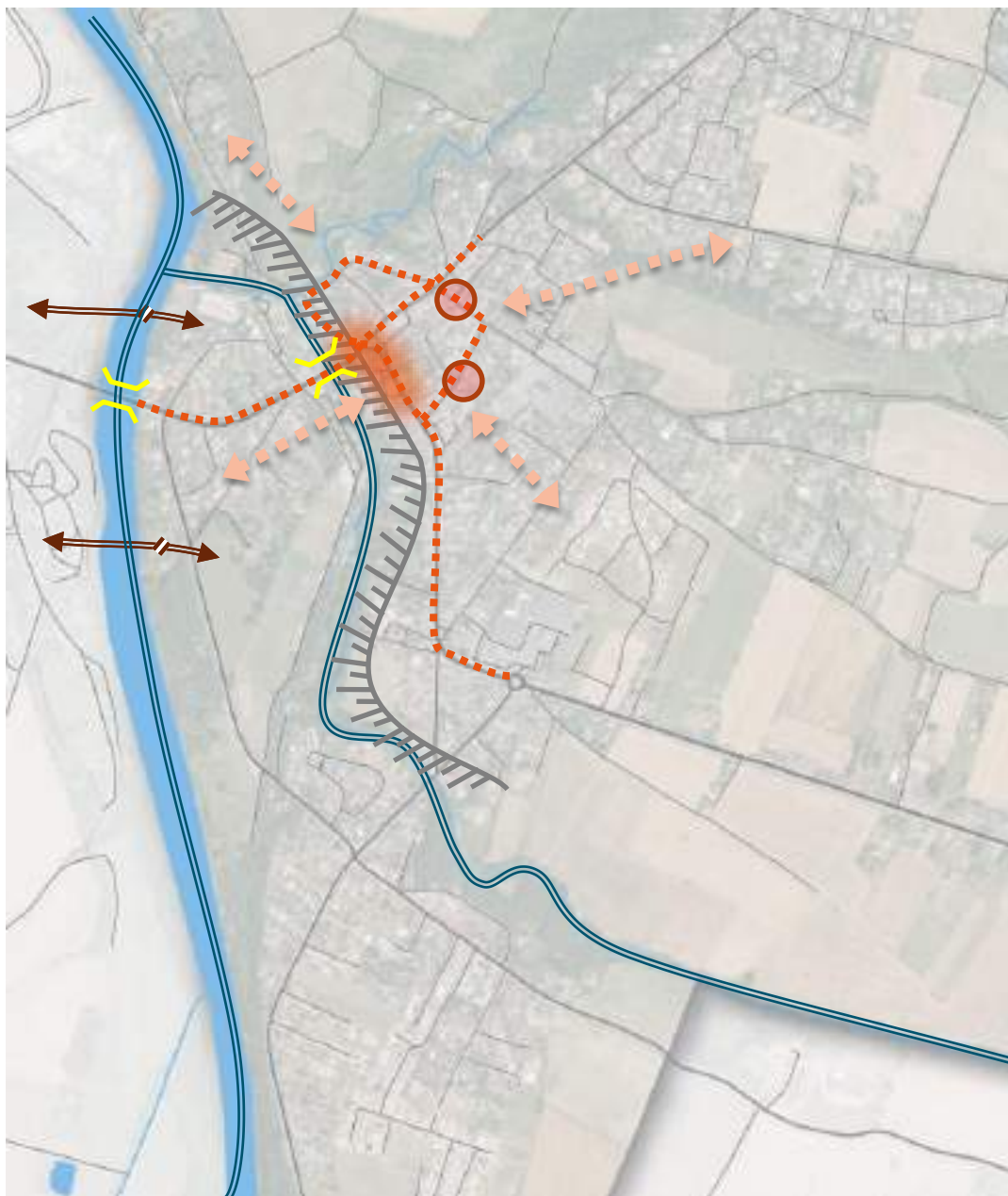
- L'évolution d'un plan de circulation et de stationnement implique un changement d'habitude et de comportement, qui doit être accompagné pour faciliter son acceptation par la population locale.
- L'impact sur les finances des communes



Points faibles

Des côteaux pentus, contraignant l'aménagement du territoire

Des cours d'eau à franchir



Des axes sollicités, notamment par des flux de transit et des vitesses élevées...

Un réseau en entonnoir lié à un unique franchissement d'une frontière physique

Secteur avec une multitude de problématique en matière de circulation et de stationnement (flux de transit, dépose minute à l'école, stationnement résidentiel) pouvant généré des conflits

Une absence de liaison sécurisée vers Le Vernet (gare - collège) pour les modes actifs

Forte densité de piétons et aménagements sous dimensionnés, dangereux (ou absence d'aménagement)

Un manque de liaison douce entre les zones résidentielles de la commune et le centre ville

Points forts

Des côteaux pentus, contraignant l'aménagement du territoire

Des cours d'eau à franchir



Une offre de stationnement libre quasi inoccupée → réservoir d'offre pour accompagner des évolutions de la politique de stationnement en centre-ville

Présence de sens uniques sur la commune permettant de diffuser les flux routiers sur le réseau

Un potentiel de déplacement important avec Le Vernet (en destination ou en rabattement en gare)

Un regroupement des points d'intérêt dans une zone restreinte de la commune.

Présence d'une liaison pour les modes actifs

Des aménagements cyclables existants au Vernet

Synthèse des enjeux et objectifs de mobilité

	Enjeux	Objectifs
	Des déplacements piétons et vélo en toute sécurité	Faciliter et sécuriser les traversées de carrefours (positionnement des traversées, abaissement des trottoirs ou trottoirs traversants, ...) Aménager des circulations piétonnes dans toutes les voies du centre-ville Aménager des itinéraires cyclables
	La marche et le vélo, des modes attractifs	Introduire un jalonement piétons et cyclistes et prévoir des espaces de pause pour les piétons sur ces itinéraires Compléter l'offre de stationnement vélo
	Des aménagements planifiés	Introduire des emplacements réservés dans le PLU pour faciliter l'aménagement des liaisons en modes actifs vers les futures zones à urbaniser ou vers le Vernet
	Un plan de circulation et des limitations de vitesse adaptés à la typologie de la commune	Réduire les vitesses réelles sur les axes fréquentés par les piétons et les vélos Rééquilibrer le partage de l'espace public par l'aménagement de zones de circulation apaisée Limiter le trafic de transit, notamment sur l'avenue des Pyrénées
	Un usage du stationnement rationnel et adapté aux besoins des différents usagers	Limiter ou contrôler l'offre de stationnement pour libérer de l'espace pour d'autres fonctions ou modes de déplacement
	Une offre de transport complémentaire	Avec les partenaires (Région, CCBA), développer une offre de transport à la demande pour les trajets ne pouvant être effectués en vélo (vers Muret, vers Escalquens)

ANNEXES

Les compétences des communes du SAGe

	Eau Potable	Aménagement hydraulique	Assainissement collectif	Voie	Bâtiments Publics	Funéraire
Capens			X			
Eannes	X		X			
Froudes	X	X	X		Gymnase Maison des jeunes	X
Lahastidette			X			X
Lagardelle-sur-Lèze			X			
Lamouquens			X			
Larressou-lacasse			X			
Labarthe-sur-Lèze	X		X			
Le Fauja			X			
Le Vernet	X		X	X		
Longages			X			
Montes	X					
Noé			X			
Pins-Jastaret	X		X			
Pinsquel	X		X			
Portet-sur-Garonne	X	X	X			X
Roques-sur-Garonne	X	X	X			
Roquettes	X		X			
Saint-Clair de Rivière			X			X
Saint-Hilaire			X			
Saubens	X		X			
Seysses	X	X	X		Gendarmerie	X
Vimouque			X	X		
Villote	X		X			
Villeneuve-Tolosane		X			Gendarmerie	

<https://www.sivom-sag.fr/fr/sivom-de-la-saudrune/historique-et-environnement/les-competences.html>

Gestion de la compétence voirie suite à sa restitution par la CCBA le 1^{er} janvier 2019, délibération n°2018-7-3

L'ancien SMIVOM de la Mouillonne détenait la compétence « Création, aménagement et entretien de la voirie », à l'exception des voies d'intérêt communautaire de la CCVA. Suite à l'intégration du SMIVOM, cette compétence était exercée par la CCBA depuis le 1^{er} janvier 2017.

Par délibération n°164/2018, le conseil communautaire a défini l'intérêt communautaire de la compétence « Voirie ». Dans ce cadre, seules les voies desservant les Zones Industrielles (ZI) et les STations d'EPurations des eaux usées (STEP) ont été reconnues d'intérêt communautaire. La définition de l'intérêt communautaire prendra effet le 1^{er} janvier 2019.

Aucune des voies de la commune de Venerque n'ayant été reconnue d'intérêt communautaire, la compétence « Voirie » sera intégralement restituée au 1^{er} janvier 2019.

Trois options sont possibles pour l'exercice de cette compétence :

- 1- La gestion par la commune avec, le cas échéant l'appui d'un maître d'œuvre
- 2- Le transfert de la compétence « Voirie » au SIVOM SAGe, auquel la commune a déjà transféré la compétence assainissement
- 3- La gestion par la commune avec un actionariat à la Société Publique Locale (SPL) « Les eaux SAGe » à laquelle la commune pourrait confier des missions de maîtrise d'œuvre

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal décide à l'unanimité :

Article 1 : de donner un accord de principe sur le transfert de la compétence « Voirie » au SIVOM SAGe à l'issue de sa restitution à la commune le 1^{er} janvier 2019.

Article 2 : d'autoriser Monsieur le Maire à engager toutes les démarches afférentes à ce transfert.

Vous souhaitez rénover un logement, faciliter les circulations douces, revitaliser un centre-bourg, agir en faveur de la santé, préserver la biodiversité, valoriser le patrimoine, organiser un événement culturel, etc. Le Pays Sud Toulousain met à votre disposition son **ingénierie technique et financière**, c'est-à-dire son personnel qualifié et ses sources de financement, pour vous permettre de concrétiser vos projets.

L'équipe technique du Pays Sud Toulousain est naturellement à **disposition prioritaire des collectivités locales du territoire** (Communautés de Communes et Communes). En ce sens, elle assume ce qu'il est convenu d'appeler une **Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO)**, qui consiste en un **accompagnement personnalisé** des projets publics passant par du **conseil**, de l'**orientation** et du **suivi**, tant sur les plans techniques que financiers. Un **formulaire de sollicitation** leur est tout spécialement mis à disposition ci-dessous, à renvoyer par courriel (accueil@payssudtoulousain.fr) ou par courrier. Les agents du Pays ne manqueront pas d'y répondre dans les plus brefs délais.

L'équipe technique du Pays Sud Toulousain est aussi **susceptible de mobiliser toutes les ressources à disposition au service de porteurs de projets privés**. Ainsi est-elle à l'écoute des **associations, entreprises et autres structures non publiques sur les thématiques du programme LEADER en Pays Sud Toulousain** ([voir la sous-rubrique "Europe"](#)). Mais elle peut aussi accompagner **les ménages sur le plan énergétique**, en particulier les travaux de construction ou de rénovation à travers le Guichet Rénov'Occitanie ([voir la rubrique "Economie d'énergie"](#)).

Dans tous les cas, et **dans la limite de ses moyens**, elle s'efforcera de vous aider à écrire votre projet, à trouver des partenaires, à établir un plan de financement, à monter les dossiers et à réaliser in fine votre souhait.

Sollicitez un accompagnement en téléchargeant le document ci-joint :

[Formulaire de sollicitation](#)

Aides départementales pour études prospectives

Une agence PROCHE DE VOUS

Des conseils, informations et assistance au quotidien
et en proximité



Conseil et assistance dans les domaines de la gestion locale, des marchés publics et de l'intercommunalité

Contrats, police administrative, gestion des biens, voirie, services publics, responsabilité des collectivités et des élus, aide à la rédaction des actes (délibérations, arrêtés, règlements, statuts, conventions, autorisations...), assistance à la passation des marchés publics, assistance dans le domaine de l'intercommunalité.

Informations des élus

Diffusion d'informations actualisées sur des locaux, « ATD Actualité » tous les mois, « Infolettre » de un fois par mois, « Conseil en Direct » en ligne sur un sujet spécifique, site internet www.cd31.fr avec une base de données documentaire accessible aux adhérents.

Conseil et assistance en informatique

Conseil et assistance pour des logiciels métiers, pour l'équipement en matériel, en réseaux informatiques, maintenance de l'1^{er} niveau de certains logiciels métiers (matérialisation, gestionnaire, formation et déploiement), réalisation de sites internet et intranet (programme DSI DSD 11), évaluation de données cadastrales, prestations de mise en conformité RDP.

Conseil et assistance en urbanisme

Urbanisme réglementaire (autorisations de droit des sols, certificats d'urbanisme, L, linéairement de l'urbanisme), action foncière.

Une AIDE à la décision et au montage de VOS PROJETS

Des conseils et appuis techniques pour vos projets

Étude d'opportunité

Accompagnement méthodologique et technique, conseil sur l'opportunité du projet dans son environnement territorial et aide à la décision sur les questions de mise en œuvre d'un projet.



Conseil et assistance dans le domaine des finances locales

Études financières rétrospectives et prospectives communales et intercommunales, études financières applicatives pour l'intercommunalité, conseil en matière de finances publiques (fiscalité directe, FDI, dépenses, suivi budgétaire, comptabilité, emprunts, tarification, règles comptables...).

Aide au montage de projets

Conseils, recherche de financement (État, Région, Département, Europe...), aide au montage de projet, mobilisation d'experts autour de votre projet, implantation d'un bâtiment public, projets de centres de loisirs, projets innovants...), rédaction de cahier des charges pour faire appel à un prestataire.

Travaux d'urbanisation

✎ POLITIQUE PUBLIQUE OU DOMAINE Voie

✎ OBJET Aménagement, sécurisation et entretien des routes départementales en traversée d'agglomération

✎ TYPE DE BÉNÉFICIAIRES Acteurs publics

✎ CONDITIONS D'ATTRIBUTION

Posséder la légitimité en matière de sécurisation du domaine public

✎ PIÈCES JUSTIFICATIVES

Pour les acteurs publics :

- Délibération de l'organe délibérant ou décision de l'exécutif,
- Plan de financement,
- Estimation du coût de l'opération,
- Note explicative du projet en investissement,
- Justificatifs de financement des partenaires le cas échéant,
- Projet de convention de travaux RD (original signé par le maître d'ouvrage en 2 ou 3 exemplaires selon le nombre de signataires),
- Plans techniques du projet,
- Justificatif foncier, le cas échéant.

✎ CALÉNDRIER

Recensement des demandes : automne de chaque année N-1

Attribution des subventions : en Commission Permanente au fil de l'année N

Versement des subventions : régime général des subventions d'investissement

✎ CADRE RÉGLEMENTAIRE DE RÉFÉRENCE

- CG du 22 juin 2011 (aménagement, sécurisation et entretien des routes départementales en traversée d'agglomération)
- CG du 29 janvier 2014 (dispositions en matière d'aide aux travaux d'urbanisation)
- Décision de la Commission permanente du 19 nov 2014 (convention type d'autorisation d'occupation du domaine public routier départemental)
- Décision de la Commission permanente du 2 octobre 2013 (révision des plafonds de référence)

Transports et Infrastructures

Qu'il soit routier, ferroviaire ou maritime, le transport est essentiel pour le développement économique d'un territoire et pour la qualité de vie de ses habitants. Dès 2017, renforcée par la Loi NOTRE, la Région est devenue compétente en matière de transports scolaire et interurbains. Elle est également cheffe de file de l'intermodalité et Autorité organisatrice du transport ferroviaire et routier non urbain.

La Région mutualise aujourd'hui ses compétences en matière de transport en un même service public : lio.



La Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée souhaite homogénéiser ses offres de transport, pour proposer des moyens de déplacement alternatifs à la voiture. Elle gère les TER, aménage, entretient et gère des aéroports civils.

Autorité organisatrice de transports, la Région a tracé sa feuille de route ferroviaire grâce aux États généraux du rail et de l'intermodalité (EGRIM). La concertation citoyenne a permis fin 2016 de dégager 10 chantiers sur les trains du quotidien, d'équilibre du territoire, les lignes à grande vitesse LGV, le fret et les gares. La Région soutient également les aéroports régionaux et participe à des projets routiers structurants.

Le transport routier



Le SRADDET pose les nouvelles orientations en faveur des routes départementales, transfert de compétence dicté par la loi NOTRe. Au titre du CPER 2015-2020, la Région intervient sur des projets routiers nationaux. Ainsi la Région prend en considération :

- Le financement partiel des infrastructures routières départementales
- L'intervention sur le réseau routier national
- L'organisation des transports non-urbains depuis janvier 2017
- La gestion des transports scolaires depuis septembre 2017

https://www.haute-garonne.fr/system/files/2020-01/guide_des_subventions_departementales.pdf

Dispositif d'aides pour l'installation de 100 bornes de recharge bidirectionnelles - Flexitanie

Publié le 21 octobre 2020 - Mis à jour le 29 avril 2021

La Région soutient l'installation sur le territoire régional de 100 bornes bidirectionnelles pour alimenter des flottes de véhicules électriques professionnels, dans le cadre de l'opération Flexitanie aux côtés d'EDF, de l'ADENE et d'ADYOCIC (...)

"Eco-chèque mobilité" - Bonus forfait mobilité durable

Publié le 1er juillet 2020 - Mis à jour le 27 décembre 2021

La Région Occitanie met en place le dispositif d'aide à l'achat "Eco-chèque". Limitez votre empreinte environnementale et réduisez vos dépenses de déplacement en investissant dans un vélo classique ou un vélo à assistance électrique (...)

Dispositif de soutien à l'acquisition de véhicules professionnels utilisant l'hydrogène

Publié le 28 mai 2020 - Mis à jour le 19 mai 2021

La Région Occitanie met en place un dispositif d'accompagnement au déploiement de véhicules hydrogènes pour un usage professionnel (transport de personnes ou de marchandises). Contexte et objectifs Le dispositif de soutien à l'acquisition (...)

Dispositif "Eco-chèque mobilité Parcs Naturels de la Région Occitanie"

Publié le 13 février 2020 - Mis à jour le 27 décembre 2021

Sur le même modèle que les Eco-chèques mobilité mis en place par la Région Occitanie, ce dispositif est à destination des Parcs Naturels. Contexte et objectifs Dans le cadre du Plan Mobilités III voté en Assemblée Plénière du 19 décembre 2019, (...)

Dispositif "Eco-chèque mobilité Parcs Naturels de la Région Occitanie"

Publié le 13 février 2020 - Mis à jour le 27 décembre 2021

Sur le même modèle que les Eco-chèques mobilité mis en place par la Région Occitanie, ce dispositif est à destination des Parcs Naturels. Contexte et objectifs Dans le cadre du Plan Mobilités III voté en Assemblée Plénière du 19 décembre 2019, (...)

Dispositif "Eco-chèque mobilité" - Collectivités

Publié le 7 février 2020 - Mis à jour le 27 décembre 2021

Sur le même modèle que les Eco-chèques mobilité mis en place par la Région Occitanie, ce dispositif est à destination des collectivités. Contexte et objectifs Dans le cadre du Plan Mobilités III voté en Assemblée Plénière du 19 décembre 2019, (...)

"Eco-chèque mobilité" - Achat d'une voiture électrique ou hybride rechargeable d'occasion

Publié le 20 février 2019 - Mis à jour le 27 décembre 2021

Dans le cadre du plan d'actions en faveur de la mobilité, de l'environnement et du pouvoir d'achat, la Région Occitanie a institué un **dispositif d'aide financière** pour inciter ses administrés à acquérir une voiture électrique ou hybride rechargeable.

"Eco-chèque mobilité" - Achat d'un vélo à assistance électrique

Publié le 20 février 2019 - Mis à jour le 27 décembre 2021

La Région Occitanie souhaite favoriser le développement de la pratique du vélo; elle s'est engagée à poursuivre sa politique de soutien au développement des modes de transports propres. Ce dispositif a été mis à jour pour l'année 2022. Avant (...)

Fiche horaires ligne 318



Ligne 318 : Mazères - Auterive - Toulouse

(anciennement ligne 18)

Horaires valables du 25-10-2021 au 31-08-2022

Tous ces services sont réalisés par **AUTOCARS A FAUR**.

Tous les véhicules de cette ligne sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

Principaux arrêts desservis en direction de TOULOUSE		Lun Mar Mer Jeu Ven	Lun Mar Mer Jeu Ven	Lun Mar Mer Jeu Ven	Lun Mar Mer Jeu Ven Sam
N° de Service		31888 (1)	31892 (1)	31810 (1+2)	31886 (3)
Mazères (Place)		06:00	06:40	06:50	12:15
Calmont (Mairie)		06:06	06:46	06:56	12:21
Cintegabelle (Picarou)		06:13	06:53	07:03	12:28
Cintegabelle (Le Port)		06:16	06:56	07:06	12:31
Cintegabelle (Mairie)		06:18	06:58	07:08	12:33
Cintegabelle (Les Baccarès)		06:23	07:03	07:13	12:38
Auterive (Le Boudat) (2)		06:28	07:08	07:18	12:41
Auterive (Eglise)		06:29	07:09	07:19	12:44
Auterive (Pelletan) (2)		06:30	07:10	07:20	12:45
Grepjac (Gallard-Tournié) (2)		06:35	07:15	07:25	12:50
Grepjac (Mairie)		06:38	07:18	07:28	12:53
Venerque (Square Du 11 Nov)		06:44	07:24	07:34	12:59
Vernet (Bacquès) (2)		06:46	07:26	07:36	13:01
*Clermont-Le-Fort (La Riverotte)		06:51	07:31	07:41	13:06
*Pins-Justaret (Justarette) (2)		06:56	07:36	07:46	13:09
*Roques-Sur-Garonne (Centre Commercial) - (4)		06:59	07:39	07:49	13:14
*Portet-Sur-Garonne (Centre Commercial) - (4)		07:06	07:46	07:56	13:21
*Toulouse (Gare Routière) (2)		08:00	08:40	08:50	14:00

Les périodes de vacances scolaires correspondent à l'organisation et aux éventuelles adaptations du calendrier scolaire de la zone C approuvées par le Recteur de l'Académie de Toulouse.

Les horaires inscrits sur fond gris circulent uniquement en période scolaire.

Les services ne sont pas assurés les jours fériés.

Pour les horaires de passage des autocars, il est conseillé de se présenter à l'arrêt quelques minutes avant l'heure indiquée.

* Arrêt du Périmètre des Transports Urbains Tisséo.

Consulter également la fiche horaire de la navette 325 et des lignes 319 et 358

* (1) : Correspondance à l'arrêt Pins-Justaret "Justarette" avec la ligne 319 en provenance de Severdun

* (2) : Ce service circule uniquement en vacances scolaires

* (4) : Cet arrêt est un arrêt de dépose qui est desservi à la demande

Pour tout renseignement

Points informations - Billetterie à la Gare routière de Toulouse-Voyageurs située 68-70, boulevard Pierre Sémain 31500 TOULOUSE

infos.clients@rdt31.fr

N° Vert : 0 800 511 883

Autonobus 31

Services de substitution pour les personnes en situation de handicap sur cette ligne.

Tel : 0 800 31 31 33

Fiche horaires ligne 318



Ligne 318 : Mazères - Auterive - Toulouse

(anciennement ligne 18)

Horaires valables du 25-10-2021 au 31-08-2022

Tous ces services sont réalisés par **AUTOCARS A. FAUR**.

Tous les véhicules de cette ligne sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

Principaux arrêts desservis au départ de TOULOUSE	Lun Mar Mer Jeu Ven	Lun Mar Mer Jeu Ven Sam	Lun Mar Mer Jeu Ven
N° de Service	31833 (3)	31831 (3)	31835 (3)
*Toulouse (Gare Routière)	12:45	17:15	18:10
*Portet-Sur-Garonne (Centre Commercial)	13:10	17:45	18:40
*Roques-Sur-Garonne (Centre Commercial)	13:15	17:50	18:45
*Pins-Justaret (Justarette)	13:20	18:00	18:50
*Labatthe-Sur-Leze (La Riverotte)	13:25	18:05	18:55
Vernet (Le Moulin)	13:27	18:07	18:57
Vernet (Bacqué)	13:31	18:11	19:01
Venerque (05-Mai-45)	13:33	18:13	19:03
Grepjac (Poste)	13:39	18:19	19:09
Grepjac (Galland-Tourmet)	13:42	18:22	19:12
Auterive (Pellevoix)	13:48	18:28	19:18
Auterive (Stade M. Soulan)	13:58	18:30	19:20
Auterive (Le Bouet)	13:51	18:31	19:21
Cintegabelle (Les Baccarets)	13:53	18:33	19:23
Cintegabelle (Mairie)	13:58	18:39	19:28
Cintegabelle (Le Port)	14:06	18:41	19:30
Cintegabelle (Picanrou) - (4)	14:06	18:44	19:36
Calmont (Mairie)	14:11	18:51	19:41
Mazères (Place)	14:17	18:57	19:47

Les périodes de vacances scolaires correspondent à l'organisation et aux éventuelles adaptations du calendrier scolaire de la zone C approuvées par le Recteur de l'Académie de Toulouse.

Les horaires inscrits sur fond gris circulent uniquement en période scolaire.

Les services ne sont pas assurés les jours fériés.

Pour les horaires de passage des autocars, il est conseillé de se présenter à l'arrêt quelques minutes avant l'heure indiquée.

* Arrêt du Périmètre des Transports Urbains Tisséo.

Consulter également la fiche horaire de la navette 325 et des lignes 319 et 358

* (3) : Correspondance à l'arrêt Pins-Justaret "Justarette" avec la ligne 319 à destination de Savèrdu

* (4) : Cet arrêt est un arrêt de dépôt qui est desservi à la demande

Pour tout renseignement

Points informations - Billetterie à la Gare routière de Toulouse-Voyageurs située 68-70, boulevard Pierre Sémard 31500 TOULOUSE

infos.clients@rdt31.fr

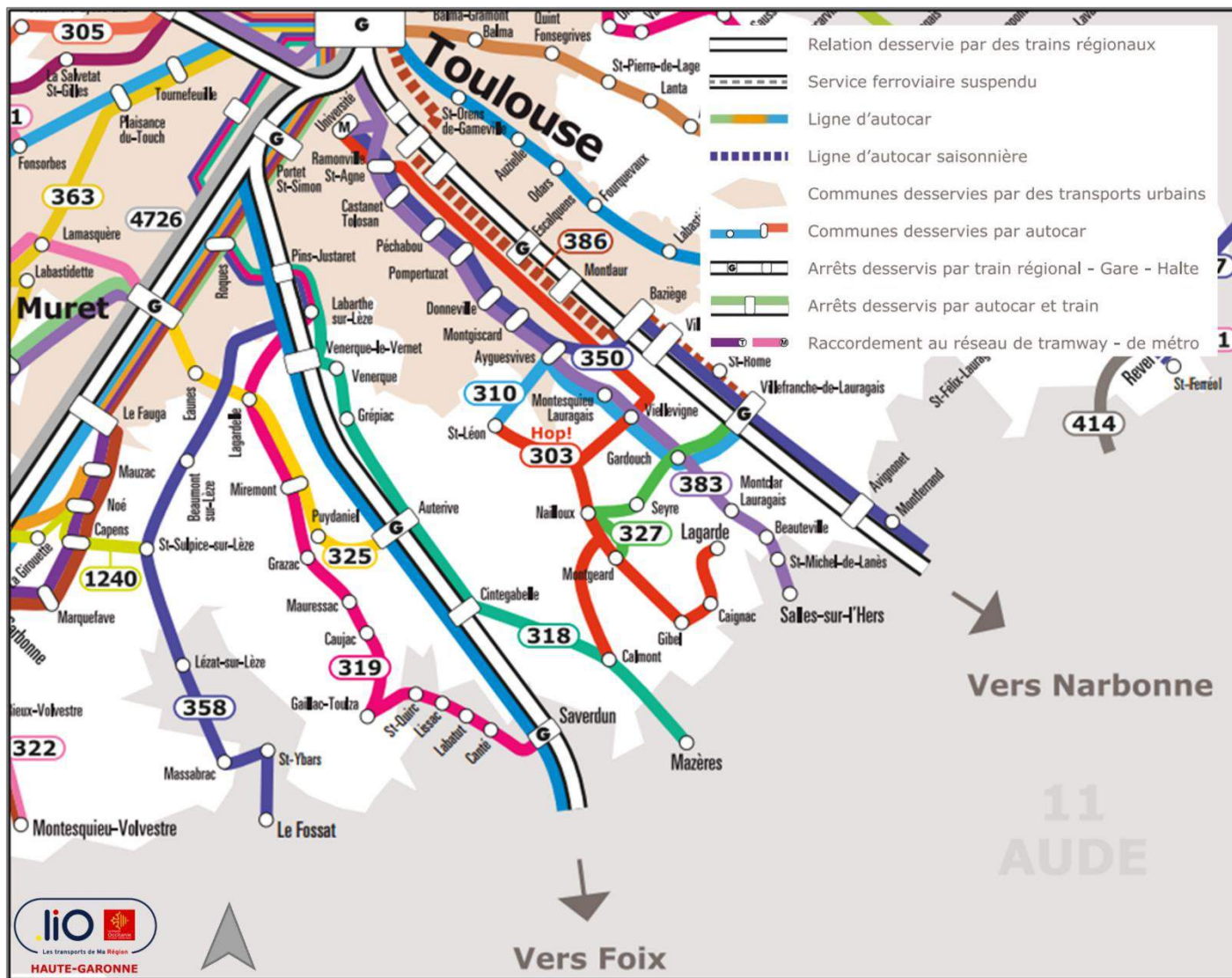
N° Vert : 0 800 511 883

Autonobus 31

Services de substitution pour les personnes en situation de handicap sur cette ligne.

Tel : 0 800 31 31 33

Plan des lignes en Haute-Garonne au sud de Toulouse



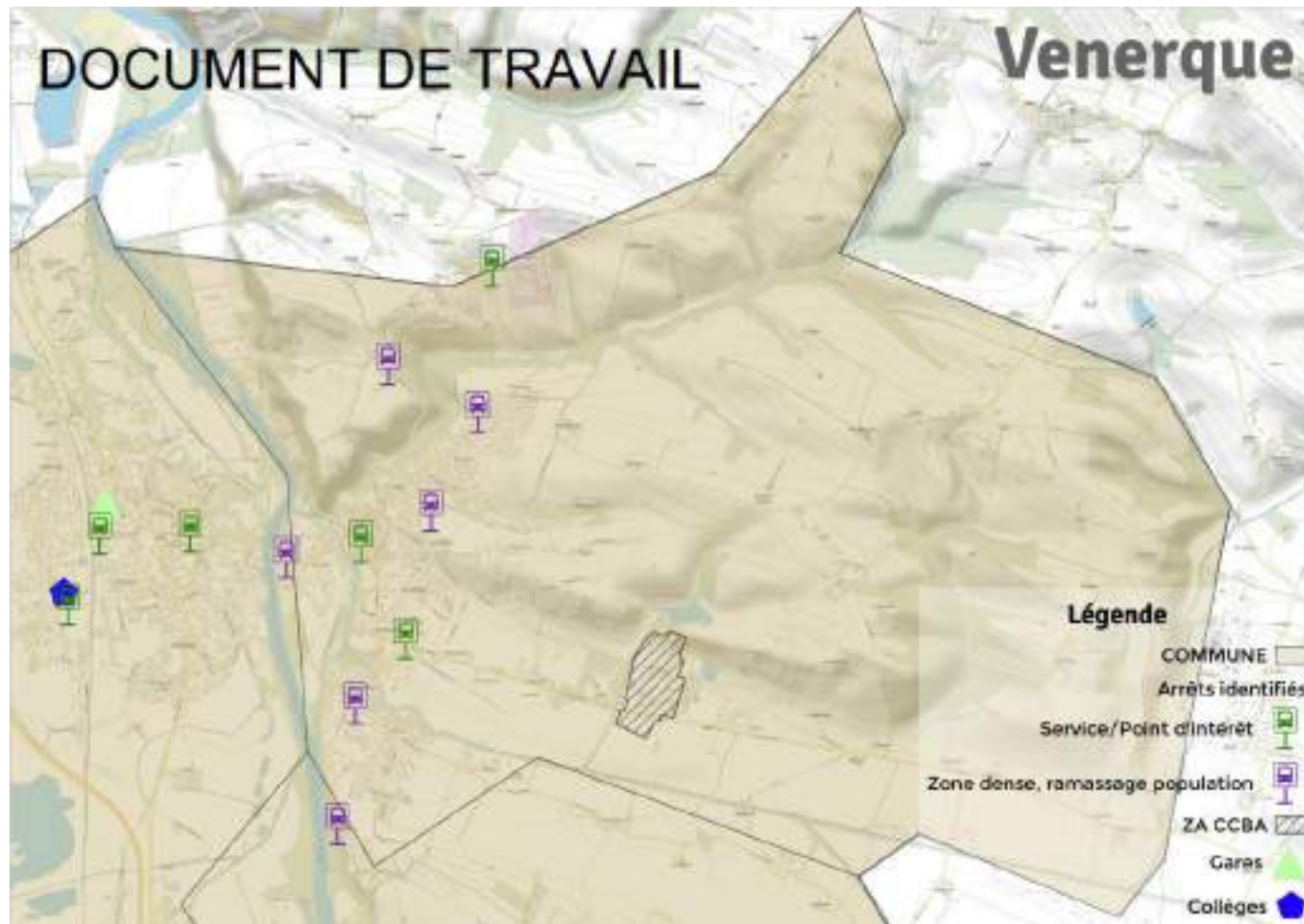
<https://www.mestrajets.lio.laregion.fr/documents/>

Transport A la Demande : TAD 119



https://www.tisseo.fr/sites/default/files/fh/Tisseo_TAD_119web.pdf

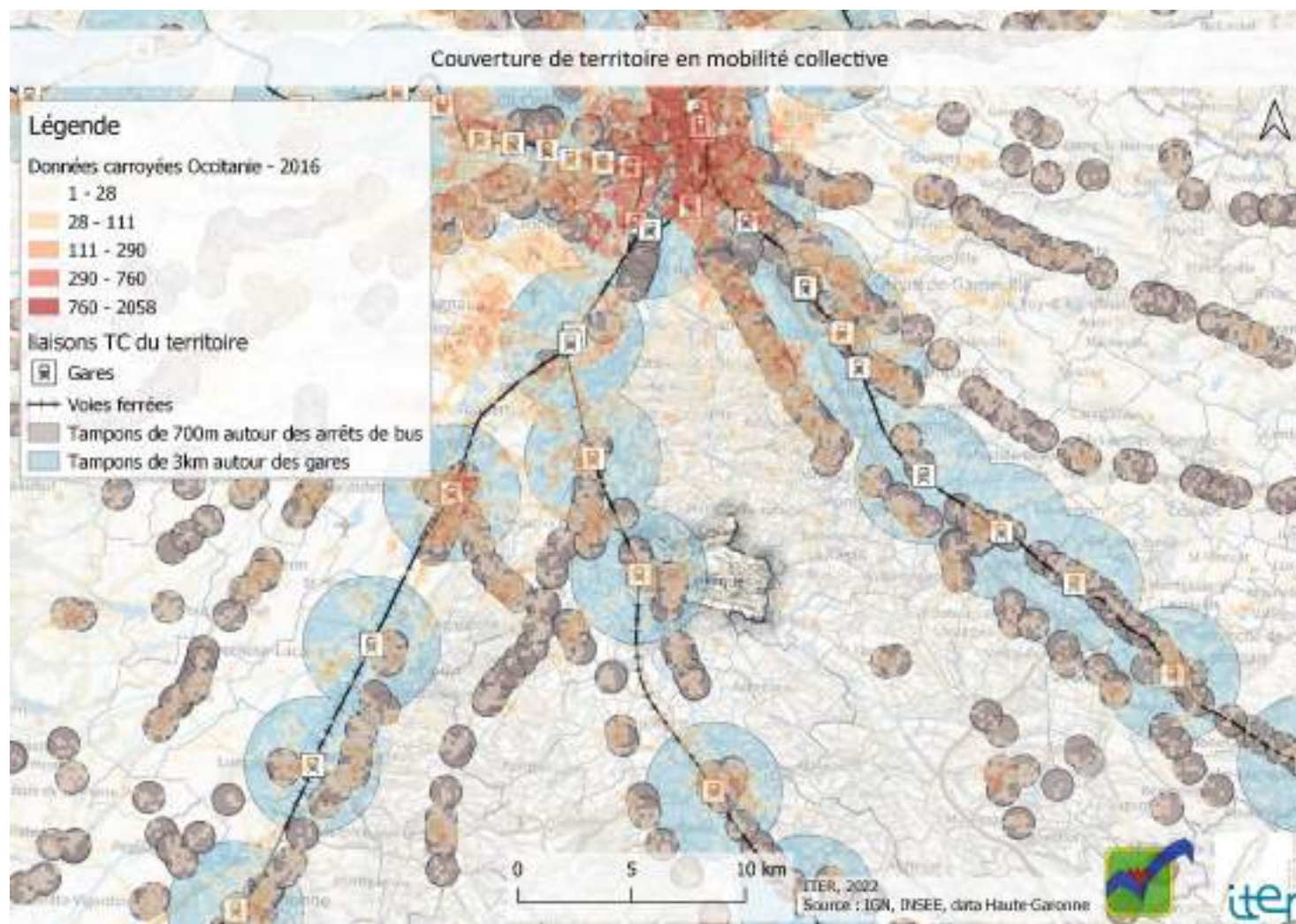
Les besoins recensés par la commune en termes de transports à la demande



Carte référençant les besoins recensés par les communes en termes de transport à la demande

Source : CCBA31

Couverture réseau de transport collectif



- Les freins au développement des déplacements à vélo restent ainsi nombreux :
 - **Manque d'aménagements cyclables** dédiés et sécurisés ;
 - **Dangerosité des liaisons** structurantes où la circulation est dense et rapide ;
 - **Diffusion spatiale** de l'habitat, de l'emploi et des services qui allonge les distances à parcourir ;
 - **Topographie** contraignante.
- Néanmoins, plusieurs démarches locales ont été initiées en faveur des déplacements à vélo :
 - Des **schémas directeurs cyclables locaux** ont été élaborés en 2012 par le Conseil Départemental en partenariat avec le PETR autour des gares du territoire et à Rieumes et ont donné lieu pour la plupart à des aménagements aujourd'hui opérationnels qui ont bénéficié d'aides financières ;
 - **Carbonne** et **Saint-Élix-le-Château** ont lancé l'élaboration d'un schéma des modes de déplacements doux, tandis que **Venerque** les intègre dans le cadre de l'élaboration de son plan de circulation ;
 - La plupart des communes enquêtées ou rencontrées déclarent prendre en compte les besoins d'aménagements cyclables dans le cadre de projets spécifiques ou à l'occasion des travaux de voirie qu'elles réalisent, en particulier autour des gares et des établissements scolaires ;
 - Une **démarche de vélobus** a été signalée à Carbonne ; mis en place par l'association Vélo 107, celui-ci concerne ponctuellement une vingtaine d'enfants ;
 - L'association Véloterive organise des **ateliers de réparation de vélos** à Auterive, notamment auprès des jeunes.
 - La commune de Montbrun-Bocage envisage d'acquérir une **flotte de vélos à assistance électriques** (VAE) qu'elle proposera en test aux habitants pour une somme modique.



4.2 Diffuser en ancrer l'attention portée aux mobilités alternatives

Porteur	N°Action	Titre de l'action	2019-2020	2021-2022	2023-2024
PST	PST.04.A11.15	Créer un poste de conseiller en mobilité	Oui		
PST	PST.04.A11.16	Promouvoir les mobilités alternatives via une communication multicanale	Oui		

4.3 Faciliter et amplifier les mobilités alternatives

Porteur	N°Action	Titre de l'action	2019-2020	2021-2022	2023-2024
PST	PST.04.A12.17	Optimiser le desserte des transports collectifs régionaux	Oui		
PST	PST.04.A12.18	Développer les transports collectifs locaux	Oui		
PST	PST.04.A12.20	Favoriser les usages vertueux de l'automobile	oui		
CCBA	CCBA.04.A12.11	Développer une flotte de véhicules propres		A définir	A définir
CCBA	CCBA.04.A12.32	Développer les transports collectifs locaux	Oui		
CCBA	CCBA.04.A12.32	Favoriser un système de vélo' intercommunal (commune)	Oui		
CCBA	CCBA.04.A12.33	Favoriser les usages vertueux de l'automobile	Oui		
CCBA	CCBA.04.A12.34	Favoriser le développement des aires de covoiturage		A définir	A définir
CCBA	CCBA.04.A12.35	Favoriser l'éco-conduite		A définir	A définir
CCV	CCV.04.A12.26	Développer les transports collectifs locaux	Oui		
CCV	CCV.04.A12.27	Favoriser les usages vertueux de l'automobile : autostop organisé			
CCV	CCV.04.A12.28	Favoriser les usages vertueux de l'automobile pour les déplacements domicile-travail	Oui		
CCV	CCV.04.A12.29				
CCV	CCV.04.A12.30	Favoriser les usages vertueux de l'automobile par un programme d'éco-conduite			Oui
CCV	CCV.04.A12.31	Développer une flotte de véhicules propres au sein des collectivités	Oui		
CCV	CCV.04.A12.32	Faciliter les modes de déplacements doux	Oui		
CCCG	CCCG.04.A12.22	Développer les transports collectifs locaux	Oui		

CCCG	CCCG.04.A12.23		Oui		
CCCG	CCCG.04.A12.24	Favoriser les usages vertueux de l'automobile	Oui		
CCCG	CCCG.04.A12.25			A définir	
CCCG	CCCG.04.A12.26	Faciliter les modes de déplacements doux	Oui		
CCCG	CCCG.04.A12.27				
ACTEURS SCOP-BOULEVARDIERS	ACTEURS SCOP-BOULEVARDIERS.04.A12.31	Développer les aires de covoiturage - Conseil Départemental 31	oui		

4.4 Lever les freins aux déplacements des publics rencontrant des problèmes de mobilité

Porteur	N°Action	Titre de l'action	2019-2020	2021-2022	2023-2024
PST	PST.04.A13.21	Innover dans la mobilité	Oui	0	0

4.5 Aménager le territoire au service des mobilités alternatives et limitant les déplacements

Porteur	N°Action	Titre de l'action	2019-2020	2021-2022	2023-2024
PST	PST.04.A14.22	Permettre la "non mobilité" via la mise en place de services dédiés	Oui		
PST	PST.04.A14.23	Améliorer la prise en compte de la mobilité dans les documents de planification	Oui		
CCBA	CCBA.04.A14.30	Encourager la création d'une voie cyclable (Avenir > 23 km/h)	Oui		
CCBA	CCBA.04.A14.37	Permettre la "non mobilité" via la mise en place de services dédiés	Oui		
CCV	CCV.04.A14.33	Permettre la "non mobilité" via la mise en place de services dédiés - Le Télétravail	Oui		
CCV	CCV.04.A14.34	Permettre la "non mobilité" via la mise en place de services dédiés - Les Tiers lieux	Oui		
CCCG	CCCG.04.A14.28	Permettre la "non mobilité" via la mise en place de services dédiés	Oui		
ACTEURS SCOP-BOULEVARDIERS	ACTEURS SCOP-BOULEVARDIERS.04.A14.31	Le télé travail dans les Tiers-lieux - Relais d'Entreprises	oui		

Fiche action schéma cyclable en CCBA (Auterive – ZI Lavigne)

PCAET CC Bassin Auterivain - Fiche action

  Numéro de l'action : CCBA_04_A14_36

Orientation : Un territoire favorisant les mobilités responsables et solidaires pour une meilleure qualité de l'air

Axis : Favoriser les territoires au service des mobilités citoyennes et pour limiter les déplacements

Titre de l'action : Encourager la création d'une voie cyclable (Auterive > ZI Lavigne)

Co-bénéfices attendus : 0

Objectifs et Description de l'action : Encourager la création d'une voie cyclable (Auterive > ZI Lavigne) en lien avec la ville d'Auterive.

Acteurs :

Partenaires : communes, RDR, fonds LEADER

Cibles : 0 **Coût** : 000

Calendrier de l'action & avancement :

Calendrier de l'action			Avancement
2019-2020	2021-2022	2023-2024	
Oui	0	0	25%

Indicateurs : Nombre finalisé de piste

PCAET CC Bassin Auterivain - Fiche action

Impact :

- Répondre en matière d'usage et d'usage pour l'aménagement.
- La mise en place des transports individuels permettrait une mise en place des infrastructures d'usage et des infrastructures de
- L'impact impact sur les infrastructures et les infrastructures de
- Pour l'Auterive :
- Pour en compte des infrastructures et de la mise en place des infrastructures d'usage et des infrastructures de
- L'aménagement des infrastructures d'usage et des infrastructures de
- La mise en compte des infrastructures d'usage et des infrastructures de

Mesures LDC :

Principe de réflexion sur des solutions de préservation, les infrastructures d'usage et des infrastructures de

Encourager les infrastructures d'usage et des infrastructures de

Principe de réflexion sur des solutions de préservation, les infrastructures d'usage et des infrastructures de

Encourager les infrastructures d'usage et des infrastructures de

Fiche action « non mobilité » en CCBA

PCAET CC Basins Avenir - Fiche-action

Logo PCAET CC Basins Avenir

Numéro de l'action CCBA_04_A14_37

Orientation Un territoire favorisant les mobilités responsables et saines pour une meilleure qualité de l'air

Axe Améliorer le territoire en termes de mobilités alternatives et encourager les déplacements

Titre de l'action Permettre la "non mobilité" via la mise en place de services dédiés

Co-bénéfices attendus Limiter les déplacements pendulaires domicile/travail, et les risques d'accidents, limiter l'usage du papier, favoriser les démarches dématérialisées

Objectifs et Description de l'action

Action en lien avec la PTE

Prioriser des études et projets quant aux "tiers lieux" envisagés dans le cadre de l'étude d'implémentation réalisée par l'Atelier d'Entreprises

1. Identifier des secteurs stratégiques pour l'implémentation de tiers lieux
2. Accompagner les porteurs de projets de tiers lieux
3. Recenser et cartographier les bâtiments vacants sur les secteurs intéressants
4. Réaliser un plan pluriannuel d'investissements pour la réhabilitation des bâtiments ciblés
5. Interconnecter les tiers lieux en les identifiant, favoriser une animation et une mise en réseau

Pilotes

Relais Direction générale des services, Centre JERT AMETIA L'Innovant

Partenaires Entreprises, clubs d'entreprises, syndicats, CD 31 (SOMM), Conseil Régional, PETR, Communes, LEADER, Réseau d'entreprises

Cibles Salariés et agents

Coût 0€

Calendrier de l'action & avancement

Calendrier de l'action			Avancement
2019-2020	2021-2022	2023-2024	
En cours	0	0	25%

Indicateurs Nombre de tiers lieux

Biodiversité

Impact

A l'issue de la mise en place de tiers lieux et la réhabilitation des centres-bourgs et les projets de tiers lieux, le territoire de l'aire de la communauté d'agglomération de la Somme - se développera de la « non-mobilité » permettra de préserver la qualité de l'air et de limiter les émissions de CO2 liées par le transport

Les données des tiers lieux permettront une diminution des concentrations érogées et des émissions de CO2. Nous attendons pour conclure la mise en œuvre de l'opération de mesure tiers lieux

Mesures EBC

0

04/04/2019

Fiche action système de vélib' en CCBA

PCAET CC Bassin Aubernois - Fiche-action




Nom de l'action : CCBA, 04.A12.32

Orientation : Un territoire favorisant les mobilités responsables et solidaires pour une meilleure qualité de l'air

Axe : Faciliter et encourager des mobilités alternatives

Titre de l'action : Favoriser un système de vélib' intercommunal (communal)

Co-bénéfices attendus :

Objectifs et Description de l'action :

Sous réserve de sécuriser les axes cyclables.
Faciliter la faisabilité de passer par un prestataire pour la gestion.
Action initiée sur la ville d'Auxerre (entre la gare et la ZI)

Pilotes :

Cibles :

Calendrier de l'action & avancement :

Indicateurs :

Biodiversité :

Fiche action rezo pouce en CCBA

POAET CC Bassin Artois - Fiche-action

Nom de l'action : CCBA 04 A12.03

Orientation
 Aire : Un territoire favorisant les mobilités responsables et solidaires pour une meilleure qualité de l'air
 Favoriser et améliorer les mobilités alternatives

Titre de l'action
 Favoriser les usages vertueux de l'automobile

Co-bénéfices attendus
 Développer une communauté d'entraide et réduire les coûts, les GES et les polluants atmosphériques

Objectifs et Description de l'action
 Action en lien avec le PCTP
 Contribuer au développement de l'auto-stop particulier tel que l'auto-stop rezo pouce
 Type d'auto-stop : local
 Encourager l'adhésion des PME
 Recueillir les entreprises en ZAC
 Développer des livrets professionnels

Pilotes
 Référent : Direction générale des services, Carole SAINT MARTIN / Président
 Partenaires : Communes, EPCL Carrefour Régional, Autres Pays, LEADER

Cibles
 Tous les habitants Coût : 400

Calendrier de l'action & avancement
 Calendrier de l'action : 2019-2020 2021-2022 2023-2024
 Avancement : 0% 0% 0%

Indicateurs
 Nombre de démarches PME

Biodiversité
 Impact : 0 Mesures LFC : 0

FA_CCBA 04/04/2019

Fiche action Covoiturage en CCBA

 				PCAE CC Bassin Artois-Chin - Fiche-action	
Identification		Un territoire favorisant les mobilités responsables et solidaires pour une meilleure qualité de l'air			
Date		Publiée en septembre des mobilités alternatives			
Titre de l'action		Favoriser le développement des aires de co-voiturage			
Co-bénéfices attendus		Développer une communauté d'entraide et réduire les coûts, les GES et les polluants atmosphériques			
Objectifs et Description de l'action		Recenser les aires de co-voiturage, élaborer et mettre en œuvre un schéma 1. Recenser les aires de co-voiturage "de fait" connues des utilisateurs et habitantes 2. Qualifier le besoin d'aires de co-voiturage à aménager et à créer. Lever les freins liés à la réglementation des zones agricoles en qualifiant le potentiel agro-écologique des zones agricoles concernées par un projet 3. Mettre les aires nouvellement créées sur l'Aire A64 par le Conseil départemental (Mazas, Capens, Noël, La Roche, St Elix, ...), 2 en cours 4. Développer des partenariats avec les grandes et moyennes surfaces : rencontrer les gérants, isoler les porteurs de projets à décaler des places de parking aux co-voiturants, déployer une signalétique sur les places réservées (bénévoles), places véhicules légers et 2 roues 5. Faire la promotion : diffusion de carte 6. Faire faire des feux de transport collectif			
Pilotes		Relais(e)nt		Partenariats	
PCAE - Direction Générale des Services, 10 rue de la Gare		PCAE - Direction Générale des Services, 10 rue de la Gare		Communes, EPC, Conseil Régional, Autres Pays, LEADER	
Cibles		Tous les habitants		Coût	
Calendrier de l'action & avancement		Calendrier de l'action		Avancement	
2024-2025		2021-2022		2023-2024	
A définir		A définir		0% </td	
Indicateurs		Taux d'occupation des aires de co-voiturage			

PCAET CC Bassin Avenirain – Fiche-action	
Impact	Atteintes EIC
- Réaliser un schéma directeur pour l'aménagement des aires de coconçage et des parcs relais - Utilisation de l'espace pour l'aménagement des aires de coconçage et des parcs relais - Le développement des impacts culturels et de réputation permettront de préserver la qualité de l'air et l'attention à la - la dimension des impacts individuels, permettra une diminution des consommations énergétiques et des émissions de GES et l'intégration complète des aires de coconçage et des parcs relais - Éviter l'impact sur les milieux et les espèces non de charbon (Point d'attention) : - Prendre en compte des milieux naturels et de la faune sensible suite au l'aménagement d'aires de coconçage et de parcs relais - L'aménagement des aires de coconçage et des parcs relais devront limiter l'implémentation de constructions pouvant aggraver le risque d'inondation et former la disposition d'éléments liés du paysage (comme l'interdit par exemple) qui aggraver le risque d'inondation - A ne pas générer des lots de chaleur lors de l'aménagement des aires de coconçage et des parcs relais - Le l'impact pourra être évité, évité, évité (éviter) lors de l'aménagement des aires de coconçage et des parcs relais	Affecter en place des attractifs vers le développement des aires de coconçage et des parcs relais, le choix de la période de travaux en dehors des périodes de reproduction ; Mettre les aires de coconçage, mise en place des parcs relais en partie végétalisés (aires dédiées engazonnées) ou de sols poreux (chaussée à structure résiliente) avec la plantation d'arbres et de haies d'essences locales favorisant la biodiversité locale.

Fiche action flotte propre en CCBA

PCAT CC Basin Antenné - Fiche action

Logo CCBA

Numéro de l'action : CCBA_06A12_11

Orientation : De territoire favorisant les mobilités responsables et solidaires pour une meilleure qualité de l'air

App : Auxiliaire et complément des mobilités alternatives

Titre de l'action : Développer une flotte de véhicules propres

Co-bénéfices attendus : Réduire la pollution de l'air

Objectifs et Description de l'action :

1. Favoriser l'acquisition de véhicules (vélos assistance électriques, véhicules légers, utilitaires propres (gas, électriques)
2. Réaliser une étude de faisabilité relative à la filière biogaz, en lien avec la valorisation des déchets organiques
3. Mutualiser les flottes entre CPC et communes

Pilotes :

Intercomm : Intercommunalité de la région de la Vallée de la Sambre (VVS) / Mairie de LAULIEUX

Partenaires : PCTB, Conseil Régional, ADEME

Cibles :

Cibles : Collectivités

Coût : 000

Calendrier de l'action & avancement :

Calendrier de l'action :

2018-2019 : 2021-2022 : 2023-2024 :

Avancement : 0%

Indicateurs : Nombre de véhicules propres dans la flotte

Biodiversité :

Impact : Réduction des concentrations polluantes des émissions de CO2 et ainsi contribuant à la qualité de l'air ambiant

Indicateurs : 0

Fiche action schéma cyclable en CCCG

PCAET CC Bassin Aubertain - Fiche-action			
PCAET CC Cœur de Garonne - Fiche-action			
		Numéro de l'action : 0006/08 à 12/21	
Orientation	Un territoire favorisant les mobilités responsables et solidaires pour une meilleure qualité de l'air		
Axe	Faciliter et aménager les mobilités alternatives		
Titre de l'action	Faciliter les modes de déplacements doux		
Co-bénéfices attendus	Rendre cohérent et déployer un aménagement cyclable à l'échelle du Pays		
Objectifs et Description de l'action	1. Normer et encadrer les échanges de données SIG entre EPCI 2. Participer à l'élaboration d'un schéma de déplacement doux (SDD)		
Pilotes	Rôle(s) : Service Urbanisme-Habitat-Mobilité et Tourisme	Partenaires : PETR LEADER, ADEME, associations locales de vélos, Fonds national pour l'aménagement et le développement du territoire, aménageurs privés	
Cibles	Citoyens	Coût	XXX
Calendrier de l'action & avancement	Calendrier de l'action : 2018-2020 : 2021-2022 : 2023-2024 : OUI		
Indicateurs	Avancement : 0% Nombre de réunion réalisées :		
Biodiversité	Impact : 0	Mesures EBC : 0 Le territoire est concerné.	

FA_CCGA

06/04/2018

Merci pour votre attention

Document élaboré par :

**Maxime DESHAYES, Xavier LECONTE &
Benoît GADIOLLET**

Iter, coopérative de conseil en mobilités

2 Rue d'Austerlitz, 31000 TOULOUSE

T: 05 62 73 53 93

Document validé le 10/11/2023 par :

Benoît GADIOLLET

Iter, coopérative de conseil en mobilités

2 Rue d'Austerlitz, 31000 TOULOUSE

T: 07 84 94 22 47

benoit.gadiollet@iternet.org

