

# 1<sup>ères</sup> rencontres tarnaises de la ruralité – 8 novembre 2022

Un évènement annuel des maires et des élus locaux du Tarn



2<sup>èmes</sup> RENCONTRES TARNAISES 2023 DE  
LA RURALITE



1<sup>er</sup> JUIN 2023



# 1<sup>ères</sup> rencontres tarnaises de la ruralité – 8 novembre 2022

## *Mots d'accueil des présidents*

*Président BALARAN :*

*ASSOCIATION DES MAIRES ET DES ELUS LOCAUX DU TARN – ADM 81*

*Président CARAYON :*

*ASSOCIATION DES MAIRES RURAUX DU TARN - AMR 81*



# 1<sup>ères</sup> rencontres tarnaises de la ruralité – 8 novembre 2022

Un évènement annuel des maires et des élus locaux du Tarn

## Mardi 8 novembre 2022 – Cap Découverte

### Matinée

10h-12h

**MAIRES ET SECRETAIRES DE MAIRIE**

- **Le panorama du métier et des outils numériques**
- **Témoignage de terrain par des binômes maires / secrétaires de mairie**
- **Le service rendu par le CDG 81**
- **La prestation d'assistance de l'ADM 81 aux communes clientes Berger Levrault**

### Après-midi

14h-17h

**MOBILITÉ**

- **Les enjeux et les leviers**
- **La région : l'allié des intercos pour l'organisation de la mobilité**
- **Le département : le partenaire de proximité pour les mobilités alternatives**
- **France Mobilités : un catalyseur des mobilités en zone peu denses**
- **Table-ronde « répondre aux besoins des élus ruraux » : 2 maires présidents intercos, VP Région, VP Département, président SDET, Uniscités, Préfet**

# Laurent Hecquet



Une expérience associative nationale de plus de 30 ans - Attaché à l'intérêt général.

Des interventions dans grandes thématiques de mobilité (sécurité routière, consumérisme, fiscalité, énergie, infrastructures routières, développement durable...) en relation avec le monde économique, les pouvoirs publics, les médias et les décideurs politiques.

Aujourd'hui au sein du **MAP**, l'observatoire des experts de la mobilité porté par la FFEA (Fédération française de l'expertise automobile) en se situant dans l'anticipation et la prospective sur le thème des besoins de mobilité des personnes.

# 1ères rencontres tarnaises de la ruralité

## Après-midi : LA MOBILITÉ

- 1. La mobilité : Enjeux et leviers** - *Laurent HECQUET*
- 2. La région : l'allié des communautés de communes pour l'organisation de la mobilité** – *M. CORNAC (Directeur Transports), Mme BOUSQUET (PETR Pays Lauragais)*
- 3. Le conseil départemental : le partenaire de proximité pour les mobilités alternatives** – *M. JOULIE (Conseiller départemental)*
- 4. France Mobilités : Accompagner les mobilités en zone peu dense** – *Mme LOUTOBY (ADEME), M. SAUBION (Cerema), M. CHAPRON (VP Grand Albigeois)*
- 5. Table-ronde : Répondre aux besoins des élus ruraux** – *M. ANDRIEU (Pdt CC Cordais Segala), M. ESPITALIER (Pdt CC Monts Alban), M. ASTIE (Pdt SDET), M. CORNAC (Dir Transports Région), M. VIAELLE (VP Département), Mme LABORDERIE (Chargée de mission Uniscité), M. le Préfet du Tarn*

# POUR POSER VOS QUESTIONS



07 85 65 77 79



# 1ères rencontres tarnaises de la ruralité Après-midi : LA MOBILITÉ



## La mobilité : enjeux et leviers

**25 MINUTES**

*Laurent Hecquet*



# Préserver la planète face au dérèglement climatique

## Réduire les émissions de gaz à effet de serre

**CO<sub>2</sub>**  
Dioxyde de carbone

> 100 ans

**CH<sub>4</sub>**  
Méthane

12 ans

**N<sub>2</sub>O**  
Protoxyde d'azote

120 ans

**SF<sub>6</sub>**  
Hexafluorure de soufre

50 000 ans



# **CO<sub>2</sub> Dioxyde de carbone**

**Contribue pour 2/3 de l'augmentation de l'effet de serre induite  
par les activités humaines**

**C'est pourquoi on mesure usuellement l'effet des autres gaz à  
effet de serre en équivalent CO<sub>2</sub> (eq. CO<sub>2</sub>).**



## Constat au niveau monde

Près de 87% des émissions de CO2 attribuables à l'homme proviennent de la combustion des énergies fossiles



**Le charbon = 44%**    **Le pétrole = 36 %**    **Le gaz naturel = 20%**



**Le secteur des transports (marchandises et personnes) = 2<sup>ème</sup> source d'émissions = 22%**  
avec une augmentation de 45% en moins de 20 ans.



**Le transport routier = 74%**



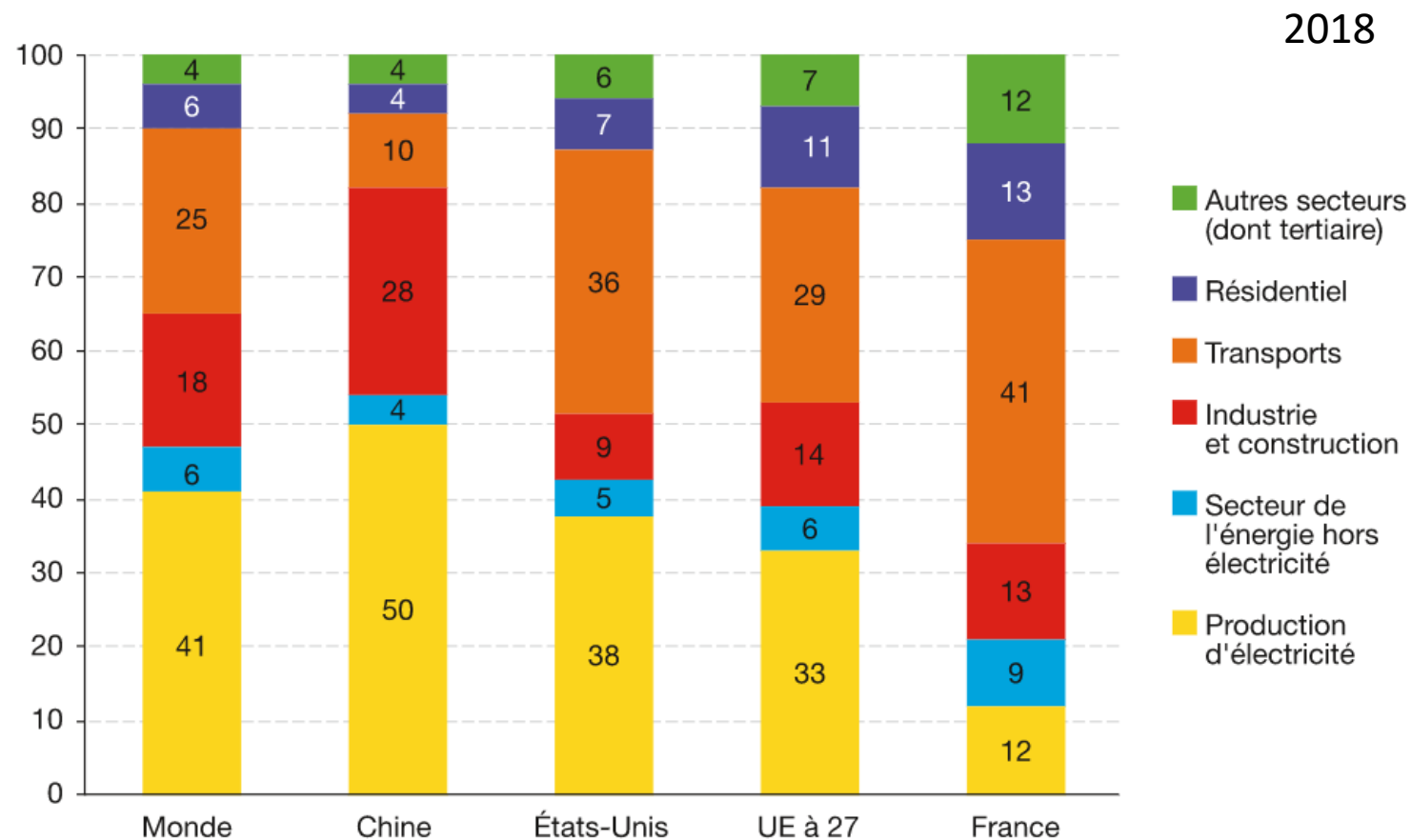
**Le transport maritime = 14%**



**L'aviation mondiale = 11% (vols internationaux : 62% / les vols intérieurs : 38%)**



# Constat au niveau monde



Source : AIE, 2020

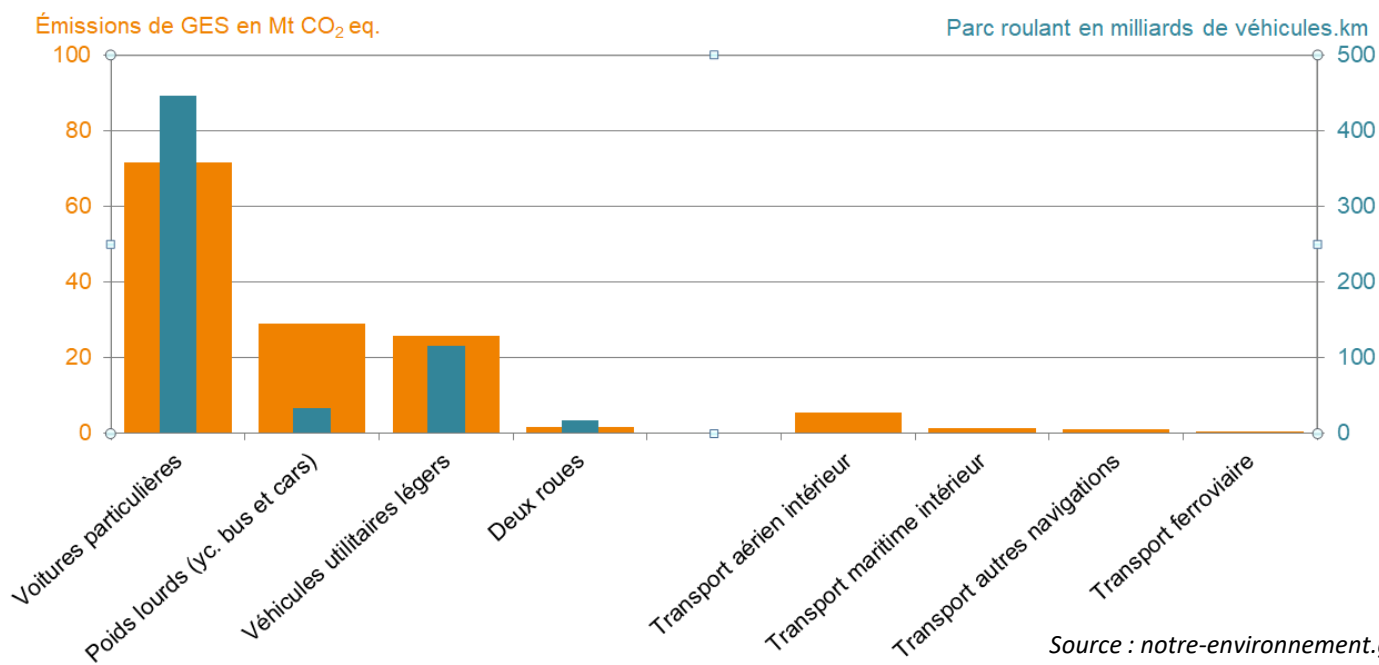


# Répartition des émissions de GES des selon le mode de transport

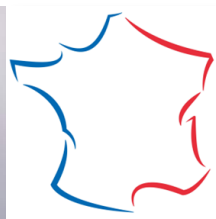
En 2019, le parc français routier = 44,4 millions de véhicules :



- 85 % de voitures particulières (dont 60 % de diesel)
- 13 % de VUL (essentiellement diesel)
- 2 % de poids lourds, y compris bus et cars (essentiellement diesel)



Source : notre-environnement.gouv.fr



## Motorisation des ménages en France

- **Au moins 1 voiture = 85 %**
- **2 voitures et plus = 37 %**
- **Pas de voiture = 15 %**
- **Communes rurales = 94 %**
- **Plus de 200 000 h = 79 %**
- **Unité urbaine de Paris = 67 %**

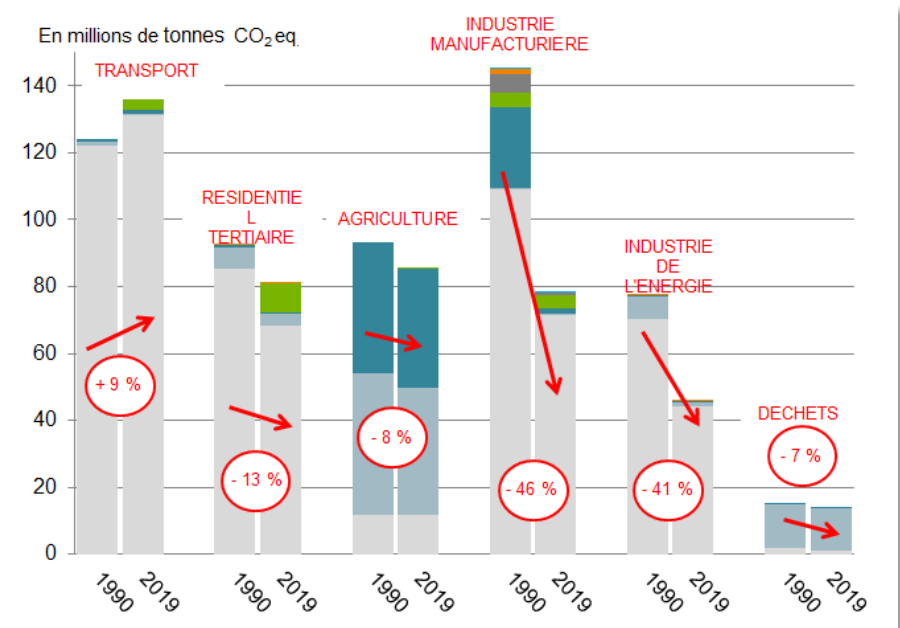
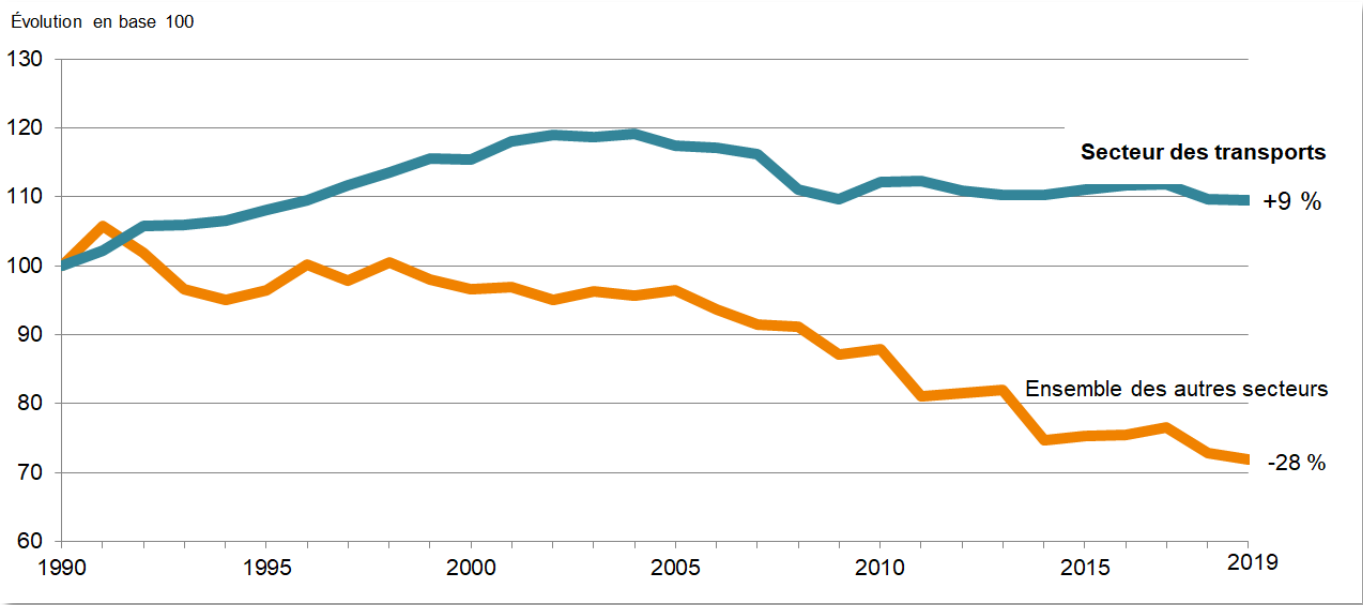




# Évolution des émissions de GES des transports

**Le transport est le seul secteur dont les émissions de GES ont cru sur cette période.**

Alors que les émissions nationales de GES ont diminué de 20 % entre 1990 et 2019, celles des transports ont augmenté de 9 %.



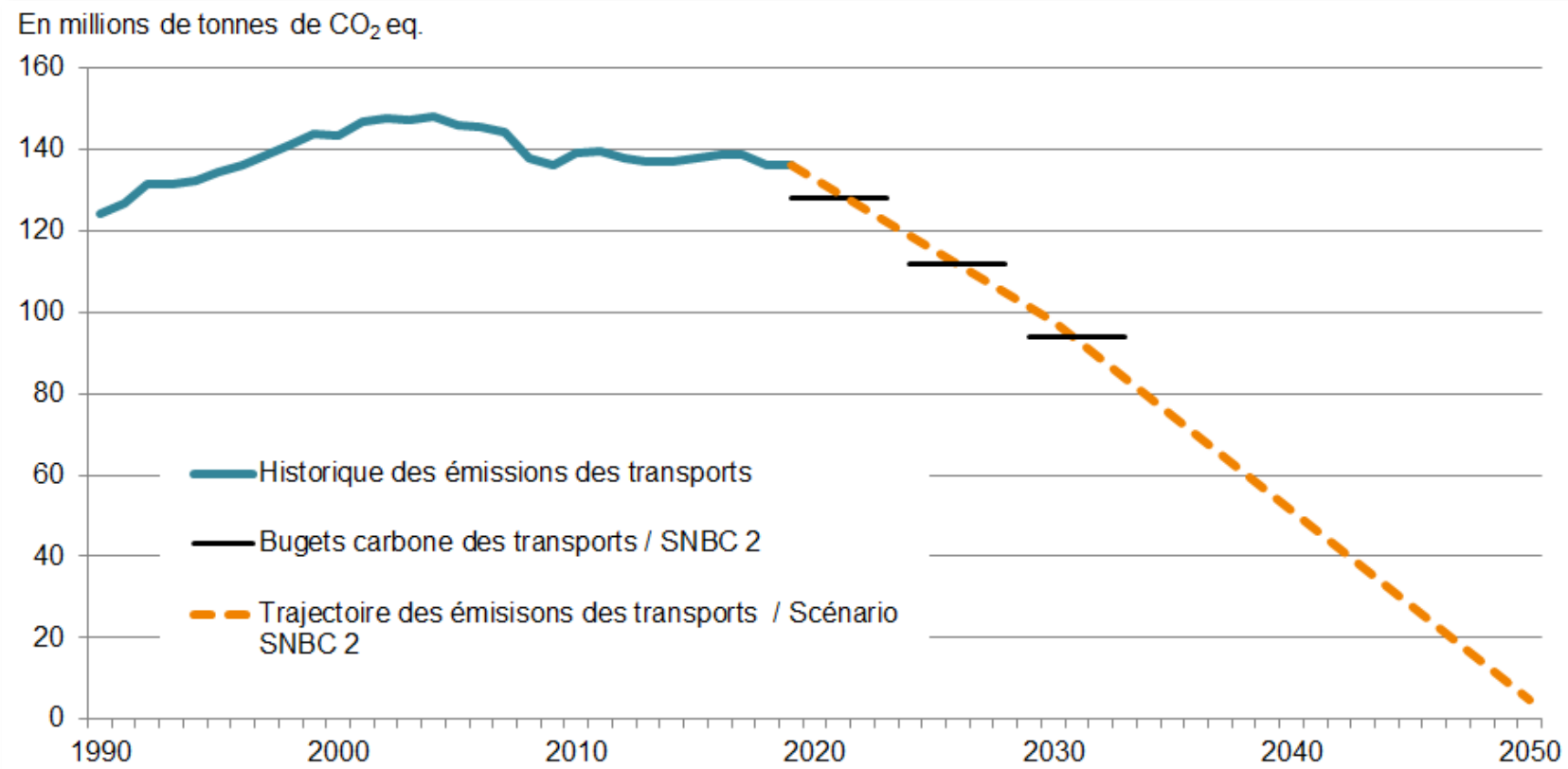


## Projections des émissions de GES du secteur des transports jusqu'en 2050 Stratégie nationale bas carbone 2 : **Neutralité carbone en 2050**

La **SNBC** est la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique.

La **SNBC 2**, inscrite dans la loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat, **fixe l'objectif de l'atteinte de la neutralité carbone en 2050.**

Un objectif intermédiaire de **-28 % d'émissions de GES en 2030** par rapport à 2015 a été fixé.





# La France ne décide pas seule

Les accords Mondiaux (COP)



*Accords de Paris - COP 21 (2015)  
COP 27 (2022)*



La réglementation européenne



La Transposition en France





# Que faut-il faire ?

## 2 effets de levier

Le parc de véhicules à moteur et l'énergie : **accélérer la transition énergétique**



Le comportement des ménages : **accompagner les changements sociétaux** (expliquer / inciter / proposer / orienter...)





# Que faut-il faire ?

## 2 effets de levier

Le parc de véhicules à moteur et l'énergie : **accélérer la transition énergétique**

Le comportement des ménages : **accompagner les changements sociétaux** (expliquer / inciter / proposer / orienter...)





# Les normes Euro des véhicules

Pour limiter les émissions de gaz nocifs, des réglementations européennes ont été prises depuis le début des années 1970.

Appelées normes Euro depuis 1990, elles imposent des valeurs limites d'émissions :



Oxydes d'azote (NOx) / Monoxyde de carbone (CO) / Hydrocarbures (HC) / Les particules (PM 10 - PM 2,5)

Les oxydes d'azote, dont le dioxyde d'azote, altèrent la qualité de l'air. Particulièrement formés lors des processus de combustion, dans les moteurs de voiture, ils favorisent les problèmes respiratoires.

Parmi les oxydes d'azote, les principaux polluants atmosphériques sont les NO et NO<sub>2</sub>, regroupés sous le terme NOx. Le trafic routier est responsable de plus de la moitié de leurs émissions. Le dioxyde d'azote contribue aussi à la formation d'ozone, un autre polluant.



# Les normes Euro des véhicules

## Voitures particulières à essence

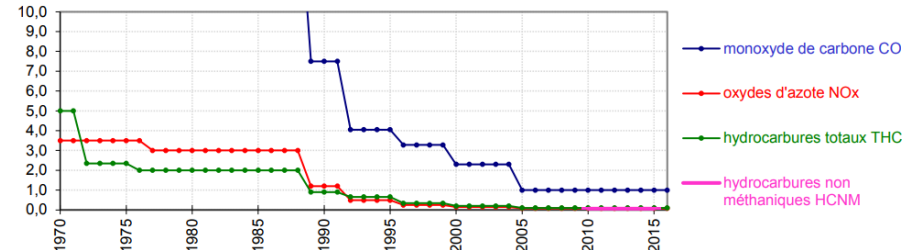
► Emissions des voitures à essence [g/km] et teneur en soufre de l'essence [ppm]  
(catégorie M1)

Norme	Date	CO	NOx	THC	HCNM	Particules	Teneur en soufre
Euro 1	1992/1993	4,05	0,49	0,66			500 ppm
Euro 2	1996/1997	3,28	0,25	0,34			500 ppm
Euro 3	2000/2001	2,30	0,15	0,20			150 ppm
Euro 4	2005/2006	1,00	0,08	0,10			50 ppm
Euro 5	2009/2010	1,00	0,06	0,10	0,068	0,005	10 ppm
Euro 6	2014/2015	1,00	0,06	0,10	0,068	0,005	10 ppm

Source : Commission européenne

Règlements 715/2007 (20 juin 2007) annexe 1 et 692/2008 (18 juillet 2008)

► Voitures particulières à essence : émissions unitaires réglementaires [g/km]  
(parcours type circulation urbaine ECE simulée sur banc)



Source : Commission européenne



# Les normes Euro des véhicules

## Voitures particulières diesel

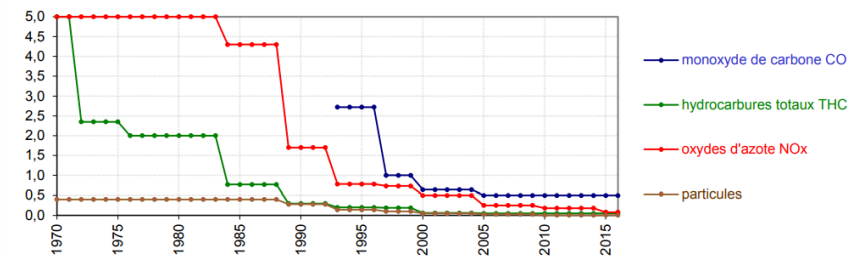
► Emissions des voitures diesel [g/km] et teneur en soufre du gazole [ppm]  
(catégorie M1)

Norme	Date	CO	NOx	THC	NOx + THC	Particules	Teneur en soufre
Euro 1	1992/1993	2,72	0,78	0,20	0,97	0,14	
Euro 2	1996/1997	1,00	0,73	0,19	0,90	0,08	500 ppm
Euro 3	2000/2001	0,64	0,50	0,06	0,56	0,05	350 ppm
Euro 4	2005/2006	0,50	0,25	0,05	0,30	0,025	50 ppm
Euro 5	2009/2010	0,50	0,18		0,23	0,005	10 ppm
Euro 6	2014/2015	0,50	0,08		0,17	0,005	10 ppm

Source : Commission européenne

Règlements 715/2007 (20 juin 2007) annexe 1 et 692/2008 (18 juillet 2008)

► Voitures particulières diesel : émissions unitaires réglementaires [g/km]



Source : Commission européenne



# Les normes Euro des véhicules

## Evolution des normes Euro 6 pour véhicules à essence et diesel

Depuis 2014, les normes Euro 6 ont été revisitées plusieurs fois :

	Euro 6b	Euro 6c	Euro 6d temp	Euro 6d
Date	09/2014 - 09/2015	09/2018	09/2017-09/2019	01/2020 - 01/2021
Cycle d'homologation	NEDC	WLTP		
Conformité NOx procédure RDE			2,1	1,5

La future norme antipollution Euro 7 garde un contenu assez flou pour l'instant. Il faudra attendre 2025/2026 pour son entrée en vigueur ?

Inquiétude des constructeurs d'automobiles = **trop de contraintes techniques**









# De la norme Euro à la vignette Crit'Air...



**Obligatoire pour circuler dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE) instaurées sur certains territoires ou pour circuler lorsque le préfet instaure la circulation différenciée lors de certains épisodes de pollution.**

## Moyen pour favoriser les véhicules les moins polluants

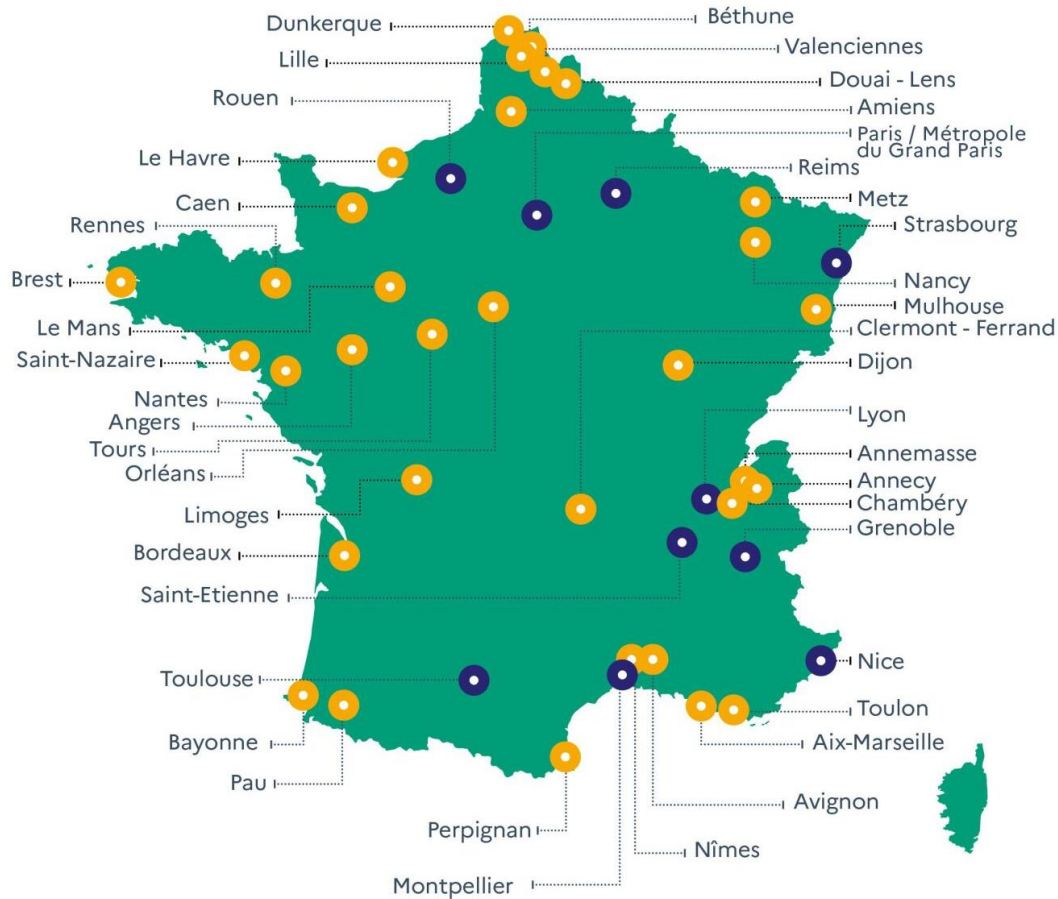
- modalités de stationnement favorables
- conditions de circulation privilégiées
- possibilité de circuler dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) ou en cas de pic de pollution.

ESSENCE ET ASSIMILÉS		DIESEL ET ASSIMILÉS
 Véhicules 100 % électriques et véhicules à hydrogène		
 Véhicules gaz et véhicules hybrides rechargeables		
 <b>EURO 5 et 6</b> à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011		
 <b>EURO 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	 <b>EURO 5 et 6</b> A partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	
 <b>EURO 2 et 3</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	 <b>EURO 4</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	
 <b>EURO 1 ET AVANT</b> Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes Jusqu'au 31 décembre 1996	 <b>EURO 3</b> Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus	
 <b>EURO 1 ET AVANT</b> Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes Jusqu'au 31 décembre 1996	 <b>EURO 2</b> Entre le 1 <sup>er</sup> juillet 1997 et le 31 décembre 2000 inclus	



# DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M)

Une mobilisation des agglomérations pour faire baisser de 40 % la pollution de l'air en ville dès 2025



- La « ZFE-m » a remplacé la zone à circulation restreinte (ZCR).
- 10 villes ont déployé des zones à faibles émissions mobilité.
- L'instauration de sept nouvelles zones dans les métropoles ne respectant pas les valeurs limites de qualité de l'air a été rendue obligatoire par un décret paru le 17 septembre 2020 au JO.
- Les véhicules les plus polluants identifiés par les vignettes Crit'Air 5, 4 et 3 sont soumis à des restrictions de circulation déterminées par les collectivités territoriales.



● ZFE-m existantes ● ZFE-m à venir



# DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ (ZFE-M)

Une mobilisation des agglomérations pour faire baisser de 40% la pollution de l'air en ville dès 2025

- Dunkerque
- Lille
- Rouen
- Rennes
- Brest
- Le Mans
- Saint-Nazaire

Commission européenne

publications & colloques | Vos démarches

accé la zone à circulation



DÉCISION DE JUSTICE | 17 OCTOBRE 2022

## Pollution de l'air : le Conseil d'État condamne l'État à payer deux astreintes de 10 millions d'euros

ions  
S  
es de



de l'air due à des niveaux élevés de pollution de l'Union européenne  
les valeurs limites fixées par la législation de l'Union européenne  
restrictions de circulation de l'Union européenne  
collectivités territoriales.

es par  
mis à des  
s par les

● ZFE-m existantes ● ZFE-m à venir





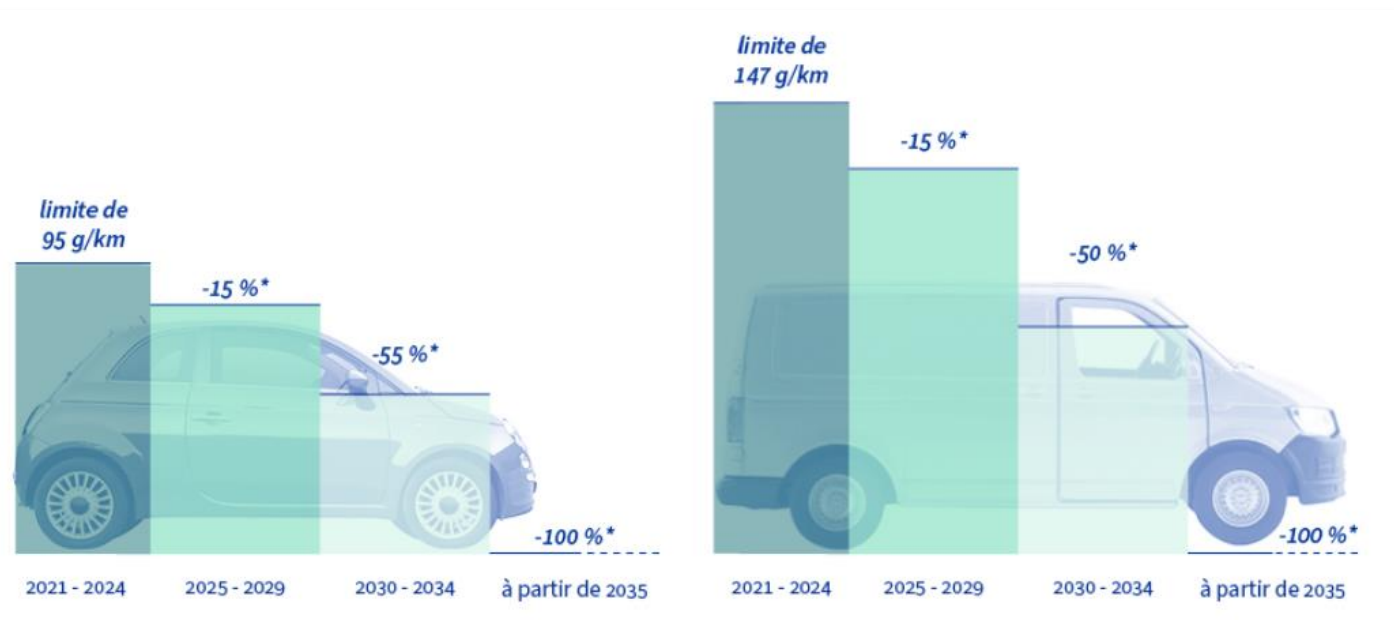


# Fit for 55

*(Ajustement à l'objectif 55)*

Objectif européen de réduction des émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport à leur niveau de 1990 (*objectif intermédiaire, avant d'atteindre la neutralité carbone en 2050*)

## Pour les voitures et camionnettes neuves



## Objectifs :

- Transition vers des véhicules à émission nulle
- Moins de pollution, meilleur qualité de l'air
- Amélioration de la santé et du bien-être des citoyens
- **Les NOx (Oxyde d'Azote) sont aussi visés**

**Clause de rendez-vous en 2026 pour faire un point sur d'éventuelles autres options technologiques**



## QUELLE(S) TECHNOLOGIE(S) POUR 0 EMISSION ?

### Véhicule électrique



- **100 %** = Non hybride rechargeable (PHEV)
- Changement de culture et d'habitude : **anxiogène**
- Maillage nécessaire du réseau de bornes de recharge : **autonomie**
- Le prix est encore un problème mais devrait rapidement baisser : **accessibilité**
- **Un marché de l'occasion** encore inexistant : pour les ménages
- Ne convient à pas à ce jour pour le transport lourd



# QUELLE(S) TECHNOLOGIE(S) POUR 0 EMISSION ?

## Véhicule à Hydrogène



### DES ECUEILS

La pile à combustible  
+ moteur électrique



Hydrogène comme  
carburant dans un moteur  
à combustion interne



- **Production d'Hydrogène vert impérative** ( 95 % de la production actuelle est carbonée)
- **Stockage du dihydrogène** comprimé à 700 bars (complexité des réservoirs)
- **Pile à combustible** (prix et durée de vie)
- **Rendement global** (25 à 35 % contre 80 % VE)
- **Prix du véhicule** (70 K€ et plus)
- **Réseau de distribution** de dihydrogène inexistant
- **Solution orientée pour le transport lourd et des flottes captives** (taxi, bus, VUL...)



# QUELLE(S) TECHNOLOGIE(S) POUR 0 EMISSION ?

## LES CARBURANTS DURABLES EX-BIOMASSE

### Filières

#### Carburants conventionnels (1<sup>ère</sup> génération)

- Ethanol
- Biodiesel EMHV (Esters méthyliques d'huiles végétales)

#### HVO – Huiles Végétales Hydrotraités

- Biodiesel et biojet ex-huiles végétales et animales, huiles usagés et résidus

#### Carburants avancés (2<sup>ème</sup> génération)

- Ethanol lignocellulosique
- Biodiesel et biojet lignocellulosiques

#### Biogaz

- Biométhane

### Transformation

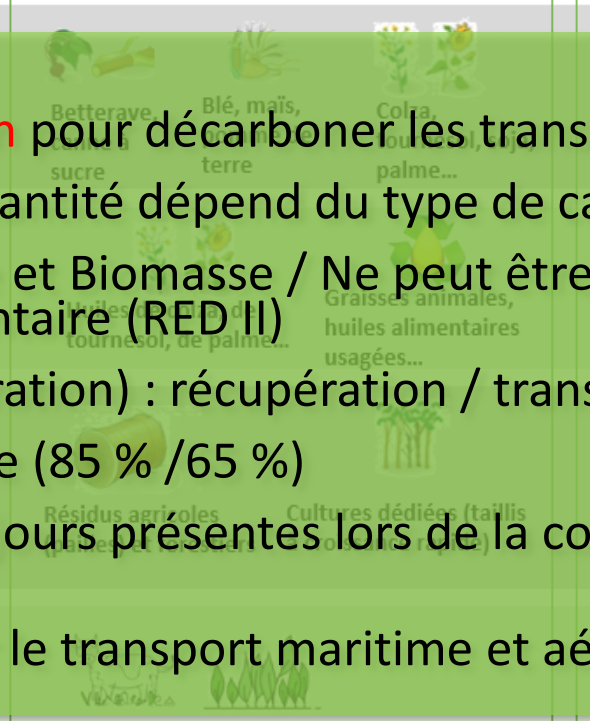
Fermentation et transestérification de biomasse (sucre, amidon, huiles destinées traditionnellement à l'alimentation)

Hydrotraitement d'huiles végétales (biomasse agricole), huiles alimentaires usagées ou graisses animales

Gazéification et transformation thermique (sucre, fibres de sources végétales non alimentaires (parties non comestibles des plantes, résidus agricoles), bois, lignin et la cellulose)

Fermentation anaérobie de déchets organiques animaux ou végétales, puis purification du biogaz

### Ressources



- Neutre en carbone
- Une solution de transition pour décarboner les transports
- Coût de production et quantité dépend du type de carburant
- Limites matière première et Biomasse / Ne peut être en concurrence avec l'alimentaire (RED II)
- Filière à créer (2<sup>ème</sup> génération) : récupération / transformation
- Ethanol : E 100 impossible (85 % / 65 %)
- Emissions polluantes toujours présentes lors de la combustion : particules et Nox
- Priorité d'utilisation pour le transport maritime et aérien



# QUELLE(S) TECHNOLOGIE(S) POUR 0 EMISSION ?

## Retrofit électrique

- La transformation d'un véhicule thermique en véhicule électrique
- Une alternative au véhicule neuf
- VP / VUL / Flottes / Bus ...
- Une filière qui cherche à se développer



### Décrets, arrêtés, circulaires

#### TEXTES GÉNÉRAUX

##### MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Arrêté du 13 mars 2020 relatif aux conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible

NOR : TRER2007140A

**Publics concernés :** fabricants, installateurs et utilisateurs de dispositifs de conversion des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible.

**Objet :** définition des conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible.

**Entrée en vigueur :** le présent arrêté entre en vigueur le lendemain de sa publication.

**Notice :** afin de permettre à des véhicules en service conçus à l'origine pour fonctionner avec une motorisation thermique de fonctionner en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible, des fabricants proposent des dispositifs de conversion des véhicules (retrofit électrique). Pour garantir une efficacité minimale et une installation sécurisée sur les véhicules, le présent arrêté prévoit les dispositions techniques et administratives pour homologuer ces transformations sur les véhicules. Un bilan de l'application des prescriptions est prévu 24 mois après l'entrée en vigueur du texte pour évaluer l'opportunité d'y introduire des modifications.

**Références :** le présent arrêté peut être consulté sur le site Légifrance (<https://www.legifrance.gouv.fr>).

La ministre de la transition écologique et solidaire,

Vu le règlement UNECE n° 10 annexé à l'accord révisé de Genève du 20 mars 1958 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la compatibilité électromagnétique ;

Vu le règlement UNECE n° 13 annexé à l'accord révisé de Genève du 20 mars 1958 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M, N et O en ce qui concerne le freinage ;

Vu le règlement UNECE n° 13H annexé à l'accord révisé de Genève du 20 mars 1958 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières en ce qui concerne le freinage ;

Vu le règlement UNECE n° 78 annexé à l'accord révisé de Genève du 20 mars 1958 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories L1, L2, L3, L4 et L5 en ce qui concerne le freinage ;

Vu le règlement UNECE n° 85 annexé à l'accord révisé de Genève du 20 mars 1958 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des moteurs à combustion interne ou des groupes motopropulseurs électriques destinés à la propulsion des véhicules à moteur des catégories M et N en ce qui concerne la mesure de la puissance effective et du couple moteur à 2000 tours par minute des moteurs à combustion interne ;



# Que faut-il faire ?

## 2 effets de levier

Le parc de véhicules à moteur et l'énergie : **accélérer la transition énergétique**



Le comportement des ménages : **accompagner les changements sociétaux** (expliquer / inciter / proposer / orienter...)





# La LOM (Loi orientation des mobilités)

Promulguée le 24 décembre 2019 - JO du 26 décembre 2019

Transformer en profondeur la politique des mobilités afin de voir se développer des transports du quotidien plus facile, moins coûteux, plus propres, accessibles à tous et dans tous les territoires.

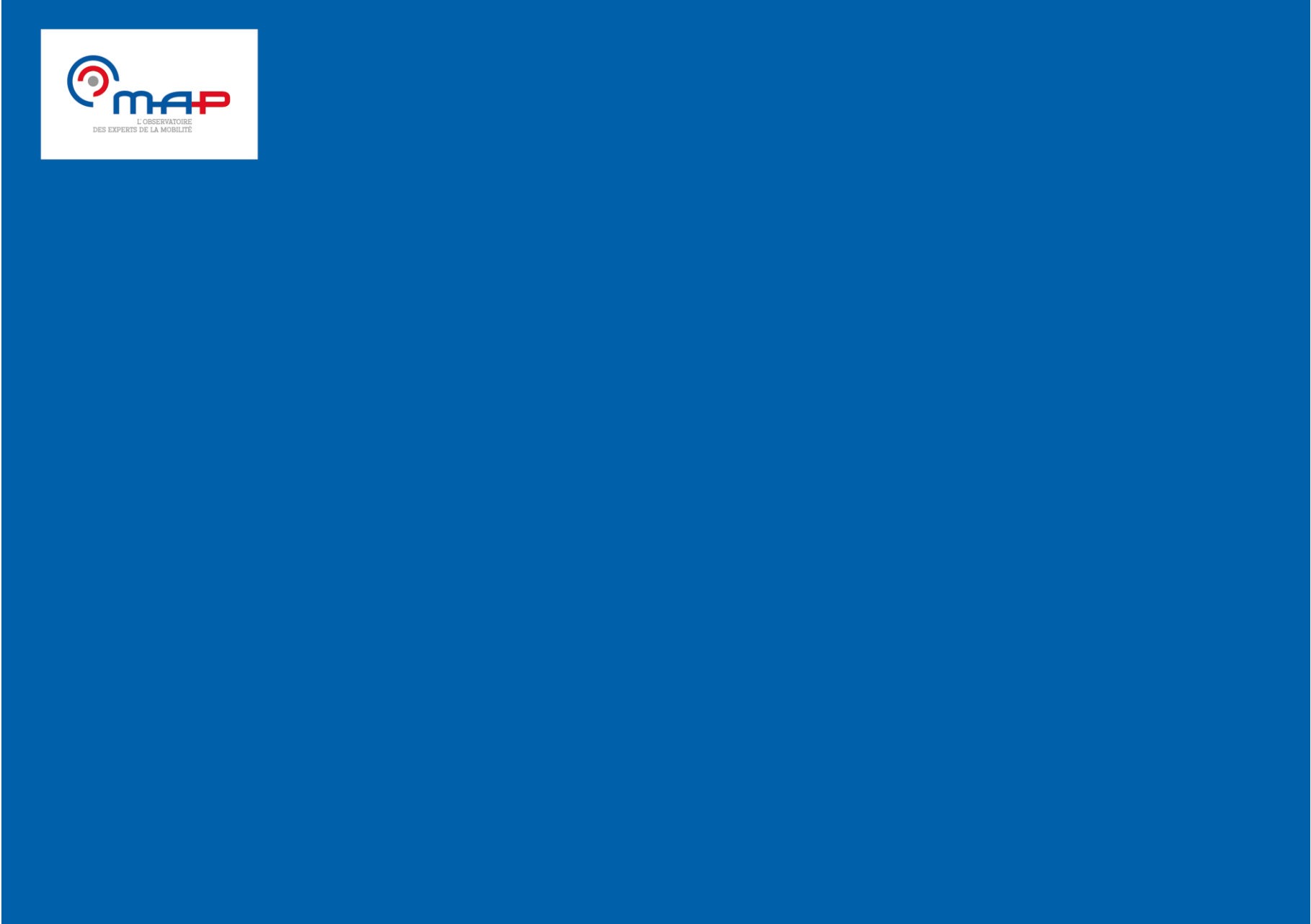
## Les 3 grands piliers

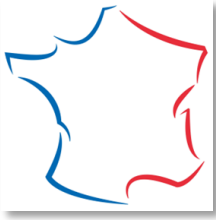
- I. Investir plus et mieux dans les transports du quotidien
- II. Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer
- III. Engager la transition vers une mobilité plus propre



### Les transports - chiffres repères

- *Le 1er secteur émetteur de gaz à effet de serre : 30 % des émissions.*
- *1 Français sur 4 a déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre.*
- *Sur 80 % du territoire, aucune collectivité ne propose de solution pour les transports du quotidien.*
- *Le 1er poste de dépenses pour un ménage (18 % du budget en moyenne), devant l'alimentation et le logement.*
- *7 Français sur 10 se rendent au travail en voiture*





# La LOM (Loi orientation des mobilités)

## Les grands chantiers



- **Sortir de la dépendance automobile** en supprimant les zones blanches de la mobilité et en apportant des solutions alternatives à la voiture
- **Accélérer la croissance des nouvelles mobilités** par le développement de l'innovation et de nouvelles solutions de mobilités au service de tous
- **Réussir la transition écologique et parvenir à une neutralité carbone des transports d'ici 2050**
- **Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien**



## LA LOM : FOCUS



### Sortir de la dépendance automobile en supprimant les zones blanches de la mobilité et en apportant des solutions alternatives à la voiture

- **Le droit aux transports est transformé en droit à la mobilité** pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure
- **L'exercice de la compétence mobilité organisée à l'échelle des communes** (pour les besoins de déplacement du quotidien) / A défaut les régions deviendront Autorité organisatrices de la mobilité (AOM) par subsidiarité, en complément de leur compétence à l'échelle régionale.
- **Le rôle de la région comme chef de file de la mobilité est renforcé**, pour coordonner les compétences mobilité de l'ensemble des autorités organisatrices sur leur territoire régional.
- **Les plans de mobilité remplaceront les PDU** (plan de déplacement urbain) en intégrant l'ensemble des nouvelles formes de mobilité, la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique. Ils s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité.



## LA LOM : FOCUS



### Sortir de la dépendance automobile en supprimant les zones blanches de la mobilité et en apportant des solutions alternatives à la voiture

- **Le droit aux transports est transformé en droit à la mobilité** pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure
- **L'exercice de la compétence mobilité organisée à l'échelle des communes** (pour les besoins de déplacement du quotidien) / A défaut les régions deviendront Autorité organisatrices de la mobilité (AOM) par subsidiarité, en complément de leur compétence à l'échelle régionale.
- **Le rôle de la région comme chef de file de la mobilité est renforcé**, pour coordonner les compétences mobilité de l'ensemble des autorités organisatrices sur leur territoire régional.
- **Les plans de mobilité remplaceront les PDU** (plan de déplacement urbain) en intégrant l'ensemble des nouvelles formes de mobilité, la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique. Ils s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité.



# LA LOM : FOCUS



## Accélérer la croissance des nouvelles mobilités par le développement de l'innovation et de nouvelles solutions de mobilités au service de tous

- **Rendre publiques les données de l'offre mobilité sur tout le territoire** afin que 100 % des informations sur le transport soient accessibles en 1 clic (MaaS : Mobility as a Service)
- **Cadre légal pour la circulation des véhicules autonome** (navettes autonomes dans le monde rural alternative au bus pour des lignes régulières sur une courte distance)
- **Le co-voiturage doit être développé et collectivement soutenu** (subvention des collectivités possibles)
- **La mobilité domicile-travail au cœur du dialogue social dans les entreprises + Forfait mobilité durable** (salariés)
- **Un cadre de régulation pour les offres en libre service** dites en free floating



# LA LOM : FOCUS



## Accélérer la croissance des nouvelles mobilités par le développement de l'innovation et de nouvelles solutions de mobilités au service de tous

- **Rendre publiques les données de l'offre mobilité sur tout le territoire** afin que 100 % des informations sur le transport soient accessibles en 1 clic (MaaS : Mobility as a Service)
- **Cadre légal pour la circulation des véhicules autonome** (navettes autonomes dans le monde rural alternative au bus pour des lignes régulières sur une courte distance)
- **Le co-voiturage doit être développé et collectivement soutenu** (subvention des collectivités possibles)
- **La mobilité domicile-travail au cœur du dialogue social dans les entreprises** + Forfait mobilité durable (salariés)
- **Un cadre de régulation pour les offres en libre service** dites en free floating

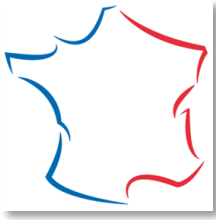


## LA LOM : FOCUS



### Réussir la transition écologique et parvenir à une neutralité carbone des transports d'ici 2050

- **L'objectif neutralité carbone des transports d'ici 2050** est inscrit dans la loi
- **L'usage du vélo comme mode de déplacement à part entière** (Tripler la part modal d'ici 2024 / Plan vélo / Création d'un fond vélo de 350 M€ pour les pistes cyclables, parkings sécurisé, sécurité des personnes, encourager les trajets domicile-travail, culture vélo à l'école...)
- **Développement des points de recharge** pour les véhicules électriques
- **Soutien pour l'acquisition de véhicules propres** (particuliers / entreprises)
- **Plan mobilité employeur** dans les entreprises de plus de 50 salariés + **forfait mobilité durable**
- **Le déploiement des ZFE** (Zone à faibles émissions mobilité) sera facilité



## LA LOM : FOCUS



### Réussir la transition écologique et parvenir à une neutralité carbone des transports d'ici 2050

- **L'objectif neutralité carbone des transports d'ici 2050** est inscrit dans la loi
- **L'usage du vélo comme mode de déplacement à part entière** (Tripler la part modal d'ici 2024 / Plan vélo / Création d'un fond vélo de 350 M€ pour les pistes cyclables, parkings sécurisé, sécurité des personnes, encourager les trajets domicile-travail, culture vélo à l'école...)
- **Développement des points de recharge** pour les véhicules électriques
- **Soutien pour l'acquisition de véhicules propres** (particuliers / entreprises)
- **Plan mobilité employeur** dans les entreprises de plus de 50 salariés + **forfait mobilité durable**
- **Le déploiement des ZFE** (Zone à faibles émissions mobilité) sera faciliter



## LA LOM : FOCUS



Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien

Réorientation des programmes d'investissement en faveur des transports du quotidien plutôt que de **nouveaux grands projets** (entretien et modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants, désaturation des grands nœuds ferroviaires, désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux...)



## LA LOM : FOCUS



Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien

Réorientation des programmes d'investissement en faveur des transports du quotidien plutôt que de **nouveaux grands projets** (entretien et modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants, désaturation des grands nœuds ferroviaires, **désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux...**)



# L'organisation territoriale de la compétence mobilité

## Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dans le Tarn

### Rappel du chemin déjà parcouru :

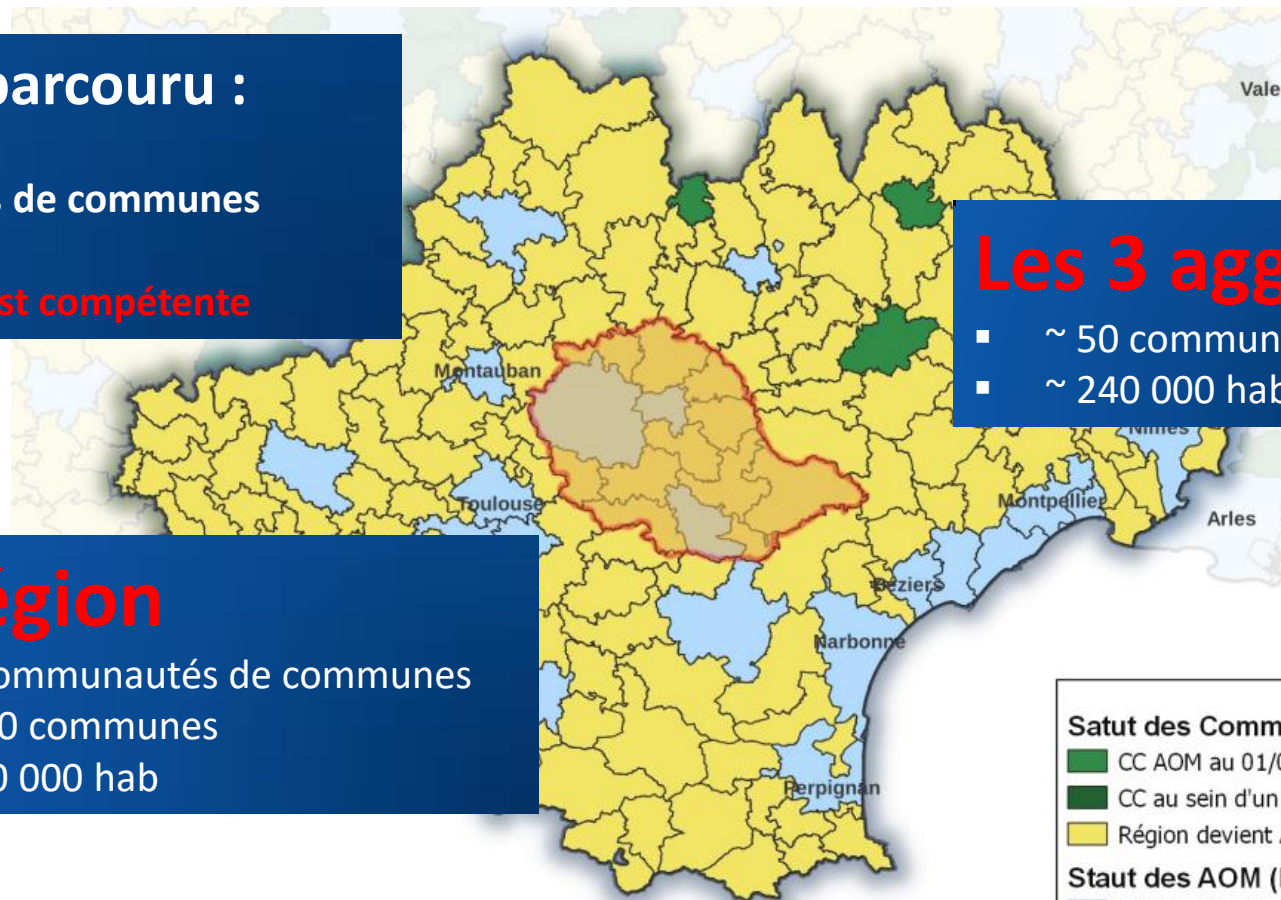
- 01/01/21 : agglo AOM
- < 31/03/21 : Délib Communautés de communes
- < 30/06/21 : Délib Communes
- En l'absence de délib, la Région est compétente

### La région

- 11 Communautés de communes
- ~ 270 communes
- ~ 130 000 hab

### Les 3 agglos

- ~ 50 communes
- ~ 240 000 hab.



#### Statut des Communautés de Communes

- CC AOM au 01/04/2022
- CC au sein d'un syndicat AOM
- Région devient AOM locale

#### Statut des AOM (hors CC)

- AOM existantes au 01/01/2021

Cartographie crédit France Mobilités



AUSTRALOPITHÈQUE

HOMO SAPIENS

HOMO ERECTUS



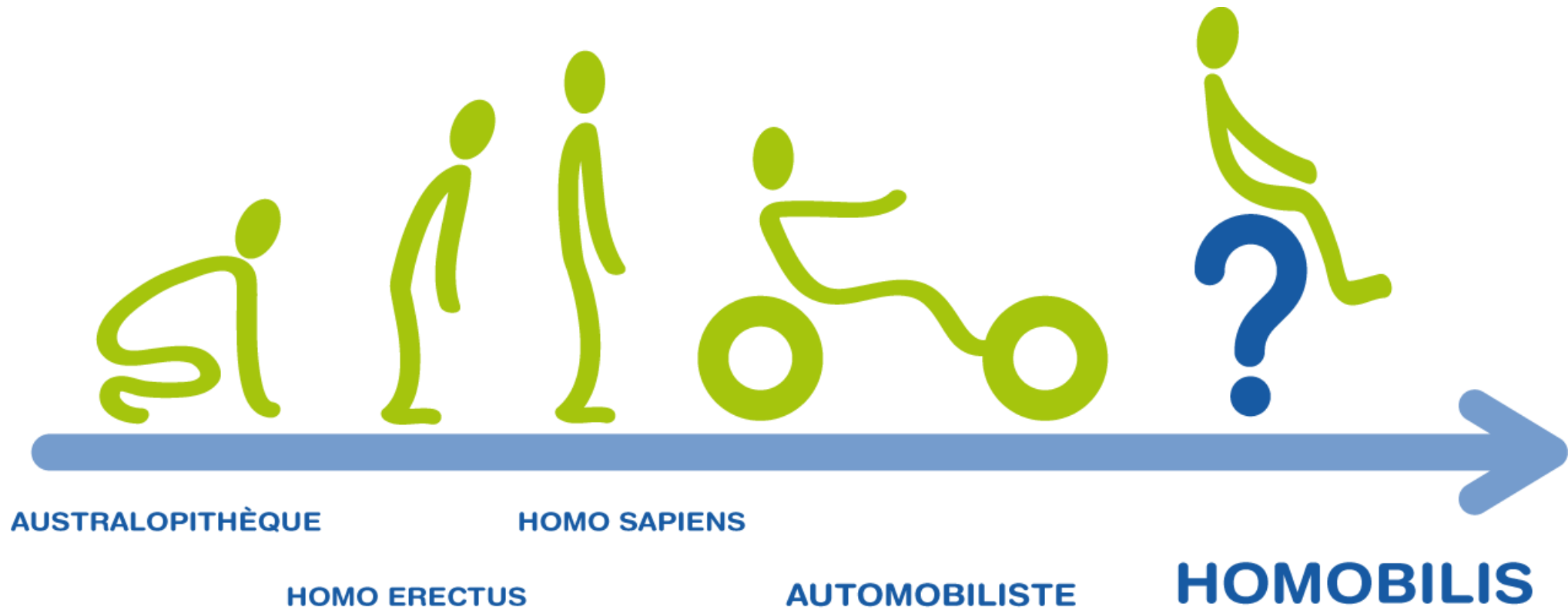
AUSTRALOPITHÈQUE

HOMO SAPIENS

HOMO ERECTUS

AUTOMOBILISTE

# Des grand défis



# DES GRANDS DEFIS TECHNOLOGIQUES

## Transition Energétique

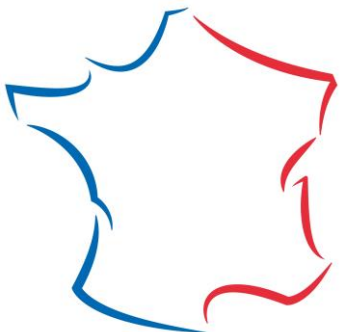


## Véhicule autonome



## Véhicule connecté





# DES GRANDS DEFIS ECONOMIQUES

## L'Industrie automobile



## La French Tech

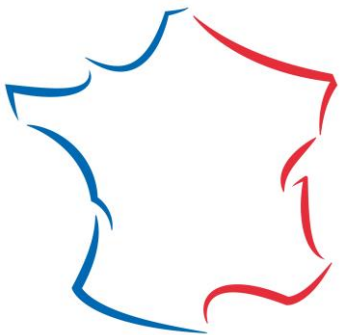


## La Donnée et les services



## Les entreprises



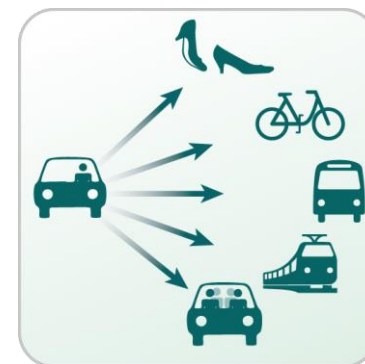


# DES GRANDS DEFIS SOCIOLOGIQUES / SOCIETAUX

## Smart City



## Report modal



## Mobility as a service



# Impact sur les acteurs



## CHANGEMENT DE PARADIGME

- Prix de l'énergie
- Remise en cause des habitudes
- Accessibilité aux nouvelles technologies
- Vision intergénérationnelle différente
- ...



## ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT

- Orientations
- Subventions
- Réglementations
- Taxations ??
- ...



## S'ADAPTER AUX EVOLUTIONS

- Remise en cause de certains secteurs d'activité
- Recherche & Développement
- Concurrence de services disruptifs
- Big Data
- Changement de modèle ?
- ...





## 1ères rencontres tarnaises de la ruralité Après-midi : LA MOBILITÉ



La région : l'allié des communautés de communes pour l'organisation de la mobilité

**25 MINUTES**

*M. CORNAC (Directeur Transports), Mme BOUSQUET (PETR Pays Lauragais)*



07 85 65 77 79

# LA RÉGION AUX COTÉS DES COLLECTIVITÉS POUR LES MOBILITÉS





# Objectifs des dispositifs régionaux •

**La Région accompagne les élus-es locaux et techniciens dans les territoires en mettant à leur disposition ses services d'ingénierie de mobilités**

- **Méthodologie d'approche globale de la mobilité** (Expression et priorisation des besoins),
- **Assistance technique** (exemple : rédaction cahiers des charges, réponse aux appels à projets),
- **Suivi et évaluation des services mis en place** (critères d'évaluation, adaptation et optimisation)

**La Région accompagne, le territoire reste souverain**



# DES MICRO- missions d'accompagnement



## Exemple

Objet de la 1<sup>ère</sup> micro-mission : définir un système de suivi et d'évaluation d'un projet de mobilité, ici une flotte de VAE acquise par le PETR via des cofinancements régionaux dans le cadre du CTO et mise à disposition des CC pour différents types d'usagers (touristes, publics fragiles, en insertion professionnels, actifs...).

Objet de la seconde micro-mission : dans la continuité, définir et mettre en œuvre l'outil de suivi et d'évaluation, c'est-à-dire l'outil qui permet la remontée de données et le bilan pour des prises de décisions technique / politique sur l'évolution du service.



demande et  
transport d'intérêt  
local

## **Déléguer la compétence aux Communautés de Communes afin :**

- **d'offrir une solution de mobilité à tous les habitants de l'Occitanie et ceux des territoires ruraux**
- **de proposer un service attractif par son organisation et par ses tarifs à tous les publics (caractère universel)**

**Pour :**

- **TAD : service permettant d'effectuer des démarches du quotidien (rdv médicaux, achats, Maisons France Services...) Financement régional à hauteur de 70%.**
- **TIL (2022) : création de navettes touristiques, culturelles. Financement régional à hauteur de 30%**



La Région au  
service des  
territoires.

- **Accompagnement et assistance technique et d'ingénierie de réseaux aux organisateurs de TAD et TIL (optimisation ou création de circuits)**
- **Conception et fourniture de supports d'information et billetterie pour le TAD.**
- **Mise à disposition d'une centrale de réservation régionale (prise en charge des réservations, relations avec les transporteurs, optimisation des circuits,...)**



## Les chiffres clés 2022


- **83 EPCI sous conventions TAD (sur un potentiel de 150)**
- **38 Communautés de Communes accompagnées dans la création ou l'optimisation du TAD**
- **Un budget annuel de 2 M d'€**
- **75 000 voyages effectués en 2022**

Etude du besoin juil. à sept. 2021,  
Présentation et choix du scénario oct. 2021,  
Lancement effectif du service fév.


### Qu'est-ce que le TAD ?

Pour mieux répondre à vos besoins de transport en commun, la Région Occitanie crée un nouveau service de transport à la demande en partenariat avec votre Communauté de Communes.

Ce service est réalisé sous la responsabilité de :  
La Communauté de Communes Val de Gers  
1 place Carnot – 32260 SEISSAN  
[www.cc-valdegers.fr](http://www.cc-valdegers.fr)



en partenariat avec  
la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée



[www.lio.la-region.fr](http://www.lio.la-region.fr)


### Qui peut utiliser le service de TAD ?

Le service Intercommunal de transport à la demande (TAD) de Val de Gers est ouvert à tous ! Que vous souhaitiez vous rendre à un rendez-vous, faire des courses ou prendre une correspondance pour Toulouse ou Agen, ce service de TAD vous est proposé toute l'année, du lundi au vendredi (hors jours fériés) !

### Comment fonctionne le TAD ?


- Réservations**  
 Pour bénéficier du service aux jours, horaires et tarifs indiqués, il est obligatoire de faire une réservation auprès de la Centrale de réservation de la Région :  
**0 805 60 81 00 - Service et appel gratuits**  
 Les réservations peuvent être effectuées :
  - du lundi au vendredi de 8h30 à 16h30 ;
  - au plus tard, la veille du déplacement Jusqu'à 16h00 ;
  - pour les déplacements du lundi, la limite de réservation est fixée au vendredi précédent à 16h00.
 À noter que le service est ouvert aux mineurs, mais les enfants de moins de 10 ans doivent être accompagnés.
- Horaires et Informations**  
 Consultez le site internet de la Communauté de Communes Val de Gers : [www.cc-valdegers.fr](http://www.cc-valdegers.fr)
- Tarifs**  
 Quel que soit votre trajet, voyagez pour 2€ par personne ! (gratuit pour les moins de 4 ans)  
 Votre billet sera vendu directement par le conducteur : merci de faire l'appoint.

**Le transport à la demande liO, une solution de mobilité pour tous les habitants de l'Occitanie**





## TRANSPORT À LA DEMANDE

Communauté de Communes Val de Gers



**Ligne Saint-Blancard > Masseube > Seissan > Auch**  
Du 01/02/2022 au 31/12/2022

Saint-Blancard > Auch Gare

Saint-Blancard	6 h 38	12 h 38
Manent-Montané	6 h 44	12 h 44
Chélan	6 h 51	12 h 51
Panassac	6 h 56	12 h 56
Masseube	7 h 04	13 h 04
Labarthe	7 h 10	13 h 10
Seissan	7 h 15	13 h 15
Ornézan	7 h 19	13 h 19
Sansan	7 h 22	13 h 22
Orbessan	7 h 26	13 h 26
Boucagnères	7 h 30	13 h 30
Auch Hôpital	7 h 40	13 h 40
Auch Gare	7 h 50	13 h 50

Auch Gare > Saint-Blancard

Auch Gare	11 h 20	17 h 33
Auch Hôpital	11 h 30	17 h 43
Boucagnères	11 h 40	17 h 53
Orbessan	11 h 44	17 h 57
Sansan	11 h 48	18 h 01
Ornézan	11 h 51	18 h 04
Seissan	11 h 55	18 h 08
Labarthe	12 h 00	18 h 13
Masseube	12 h 07	18 h 20
Panassac	12 h 14	18 h 27
Chélan	12 h 19	18 h 32
Manent-Montané	12 h 26	18 h 39
Saint-Blancard	12 h 32	18 h 45

- Jours de fonctionnement :
- Lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi
  - Possibilité d'étendre au samedi si demande



## 1ères rencontres tarnaises de la ruralité Après-midi : LA MOBILITÉ



La région : l'allié des communautés de  
communes pour l'organisation de la mobilité

**25 MINUTES**

*M. CORNAC (Directeur Transports), Mme BOUSQUET (PETR Pays Lauragais)*



07 85 65 77 79



# 1ères rencontres tarnaises de la ruralité Après-midi : LA MOBILITÉ



Le conseil départemental : le partenaire de proximité pour les mobilités alternatives

**25 MINUTES**

*M. JOULIE (Conseiller départemental)*



07 85 65 77 79



---

Le plan départemental TARN à VELO

## 3 grands objectifs

### 1<sup>er</sup> objectif :

Favoriser la pratique du vélo au quotidien au bénéfice de la transition énergétique de notre territoire.

Faire du vélo un véritable mode de transport à part entière, et augmenter de manière significative la part du vélo dans l'ensemble des déplacements réguliers.

### 2<sup>ème</sup> objectif :

Encourager la pratique du vélo comme un moyen d'exercer une activité physique régulière et attractive

### 3<sup>ème</sup> objectif :

Promouvoir les atouts de notre territoire, en favorisant des pratiques de loisir et touristiques par le développement d'itinéraires adaptés.

# 4 piliers stratégiques

## SECURITE ET CONFORT

Favoriser l'accessibilité et la qualité des itinéraires existants et à développer en site propre et en site mixte aménagé ;

## SERVICES

Proposer et étendre des services spécifiques et adaptés aux usagers, favorisant et fidélisant les pratiques de déplacement doux,

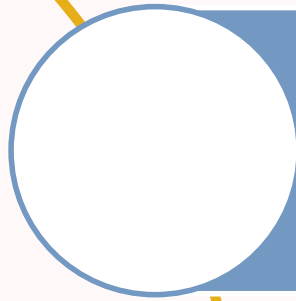
## INTERMODALITE

Favoriser l'intermodalité et l'usage combiné du vélo et des autres modes de transport, en particulier le co-voiturage et les transports en commun ;

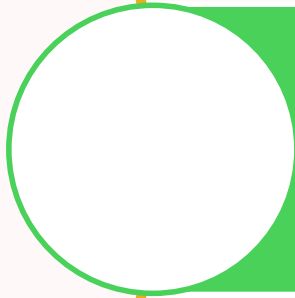
## CO-CONSTRUCTION

Ingénierie départementale au service des acteurs du territoire et des collectivités locales, et gouvernance dans le suivi et l'animation du plan départemental.

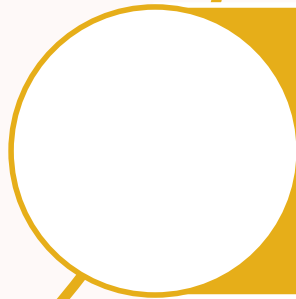
# 1 méthode en 3 volets



**Placer le Département au cœur de l'organisation et de la planification d'un réseau structurant**, où il prend toute sa part comme maître d'ouvrage pour dessiner la maille principale des itinéraires

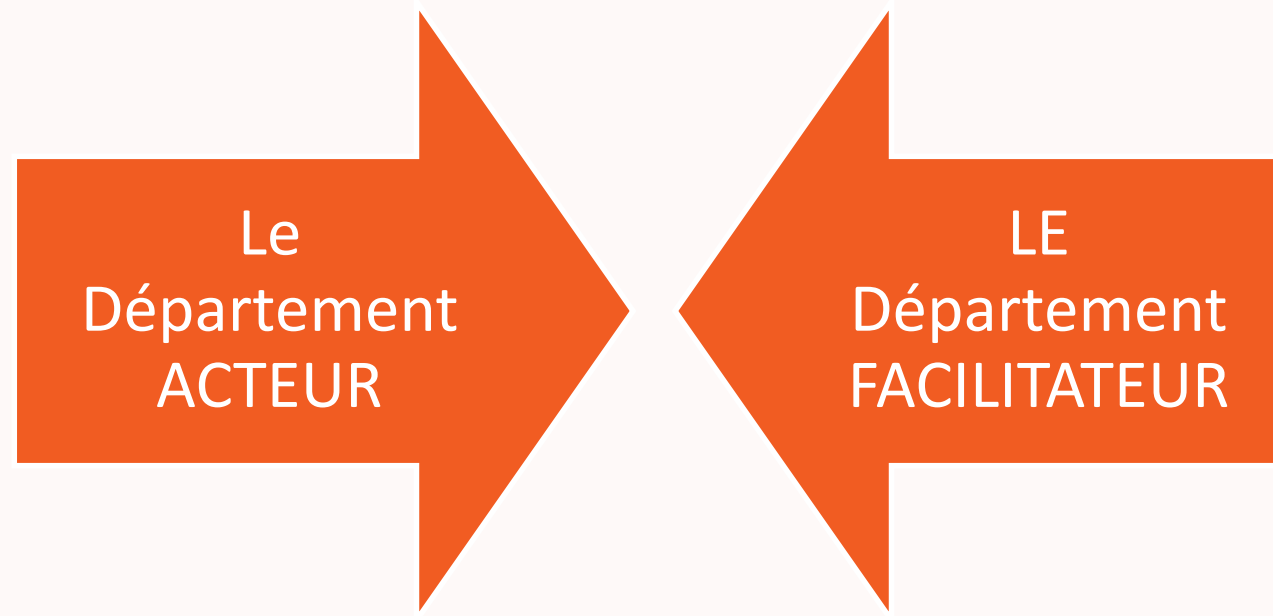


**Dynamiser le processus de co-construction avec l'ensemble des partenaires concernés par la politique vélo**, du monde associatif aux partenaires institutionnels, avec une volonté forte de placer l'ingénierie territoriale (technique et financière) auprès des collectivités locales (communes ou EPCIs) pour l'accompagnement des réalisations planifiées à l'échelle locale



**Mise en œuvre d'un plan de communication et une instance de pilotage** : ils doivent à la fois permettre à chacun de s'approprier les dispositions du Plan Tarn à Vélo, et rester vigilants sur la nécessaire mise à jour de toute modification

# Le rôle du Département



# Le Département ACTEUR

Le Département mène depuis plusieurs années une démarche ambitieuse de transformation d'anciennes voies ferrées en voies vertes destinées aux déplacements doux, et en particuliers aux déplacements cyclables.

Fort de ce savoir-faire, il se place donc comme fédérateur de la politique vélo sur le territoire tarnais et joue **un rôle coordonnateur** par :

- L'établissement d'une stratégie pluriannuelle d'études et de travaux (durée de la phase 1 du plan : 5 ans),
- L'établissement d'une démarche qualité conduisant à une labellisation d'itinéraires,
- L'établissement d'un règlement d'accompagnement financier ;

Il conserve également un **rôle opérationnel** par :

- La réalisation de voies propres,
- La requalification si nécessaire de voies départementales en voies partagées,
- La transformation si réalisable de voies départementales.

# Le Département FACILITATEUR

Au-delà de son rôle d'acteur, le Département se propose comme un partenaire facilitateur des actions menées dans le cadre du plan Tarn à Vélo.

Sa démarche consiste plus précisément à la fois à impulser une dynamique dans les initiatives locales et à faciliter leurs réalisations, dès lors qu'elles s'inscrivent dans les priorités du Plan départemental.

Il a donc un **rôle prescripteur et participatif** par :

- La participation aux schémas de mobilités locaux
- La validation d'itinéraires par labellisation
- L'accompagnement financier des itinéraires qualifiés

Il a enfin un **rôle pédagogique et éducatif** par :

- Le développement d'une culture vélo à l'échelle du département
- La promotion et le soutien des actions de sensibilisation et d'apprentissage

# Une Charte Qualité spécifique

Cette Charte s'impose à tout maître d'ouvrage souhaitant faire bénéficier ses itinéraires cyclables d'une labellisation « Tarn à Vélo » et désirant être accompagné techniquement et financièrement sur ses projets par le Département.

Cette charte s'applique également aux opérations menées par le Département en qualité de maître d'ouvrage.

La Démarche Qualité s'appuie sur 5 principes :

## **Principe n°1 : la vocation et l'usage de l'itinéraire,**

Le projet d'itinéraire doit s'inscrire dans un schéma de mobilité concerté et cohérent et répondre aux enjeux d'intérêt public définis par le Plan ; ainsi, pour pouvoir bénéficier d'un accompagnement financier et d'une labellisation, l'itinéraire proposé doit proposer une fonctionnalité d'intérêt départemental, présente dans le règlement départemental.

## **Principe n°2 : les caractéristiques techniques de l'itinéraire,**

Le projet d'itinéraire doit respecter les critères de sécurité et de confort (revêtement, gabarit, sécurité) compatibles avec les objectifs du Plan départemental ;

# Une Charte Qualité spécifique

## **Principe n°3 : le dispositif de signalisation de l'itinéraire,**

Le projet d'itinéraire doit disposer d'une signalisation directionnelle et au sol normée et garantissant la sécurité des usagers ; il doit en outre respecter la charte graphique du Plan départemental et rappeler les outils d'identification Tarn à Vélo ;

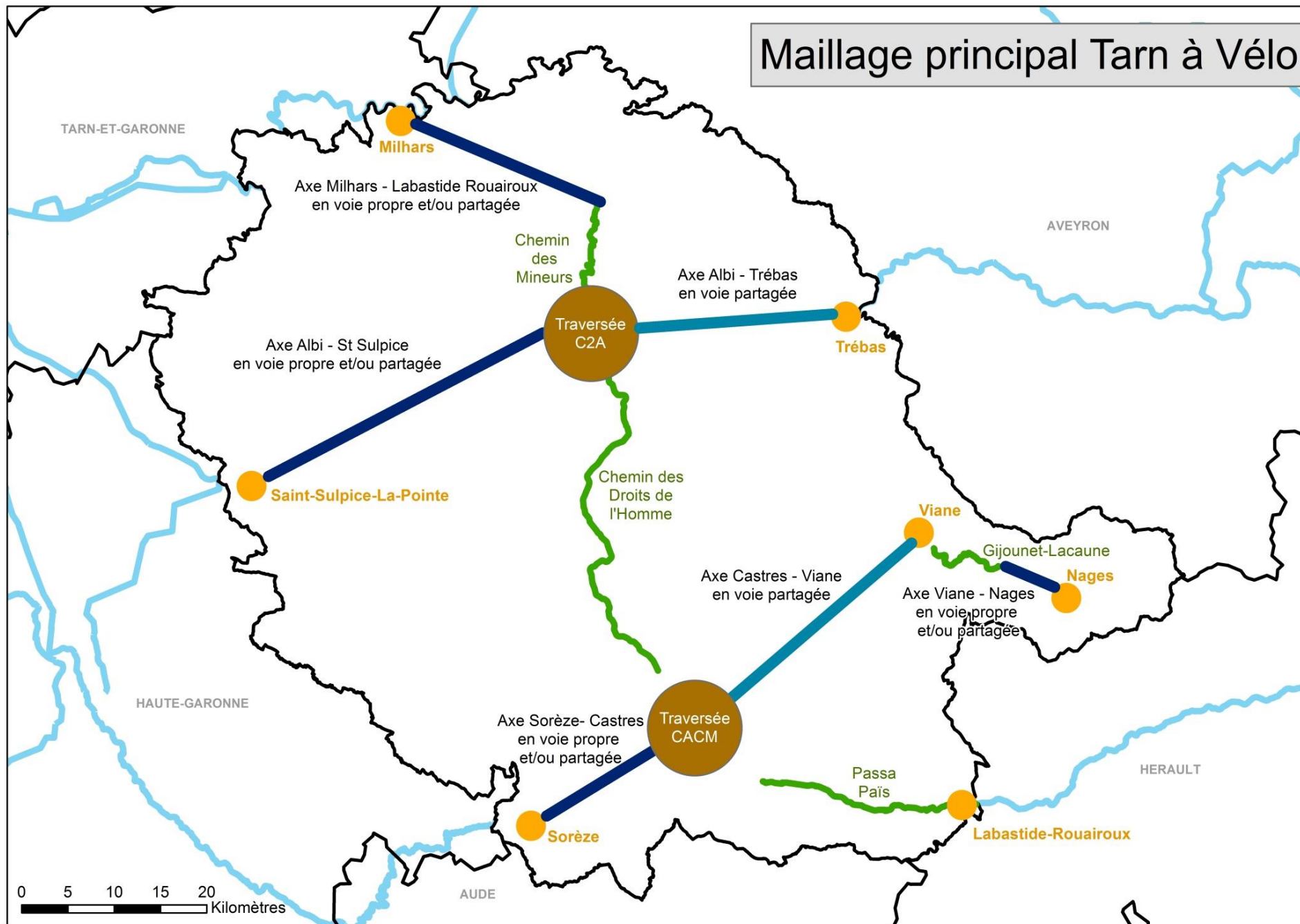
## **Principe n°4 : les mesures d'accompagnement et de sensibilisation,**

Le projet d'itinéraire doit pouvoir s'inscrire dans une démarche pédagogique et de sensibilisation aux bonnes pratiques du vélo ; la démarche qualité prévoit donc que la promotion du vélo en tant que véritable alternative aux déplacements motorisés fasse l'objet d'une réelle campagne de promotion tant sur ses bienfaits que sur les prérequis s'agissant des règles d'usage.

## **Principe n°5 : les engagements en matière d'entretien et de surveillance.**

Le pétitionnaire doit s'engager à maintenir en état et à entretenir l'itinéraire dans le cadre d'un plan pluriannuel afin de conserver sa qualité de confort et de sécurité initiale.

# Maillage principal Tarn à Vélo



# Une démarche de co-construction avec les territoires

## En matière d'ingénierie technique :

Le dispositif d'accompagnement des itinéraires se déroule comme suit :

- Une phase de participation aux schémas de mobilité élaborés localement par les collectivités,
- Une phase d'appui et d'analyse technique sur les caractéristiques des itinéraires et sur l'intérêt départemental qu'ils revêtent,
- Une phase de concertation destinée à valider le projet d'itinéraire dans le cadre de la charte qualité, et le labelliser Tarn à Vélo s'il répond aux critères correspondants,
- Une phase de validation technique en faveur d'une aide financière départementale apportée au projet d'itinéraire s'il est éligible au règlement départemental.

## En matière d'ingénierie financière :

- Règlement fixant les critères d'éligibilité, les taux et les montants plafonds correspondant à l'aide financière apportée par le Département auprès des maîtres d'ouvrage publics (Communes, EPCI)

# Une démarche de co-construction avec les territoires

## Type de projets retenus :

Les projets retenus sont de 2 ordres :

- La création et requalification d'aménagements cyclables
- La création d'équipements connexes (sécurité, signalétique, stationnement,...)

Sont retenus ceux qui, d'intérêt local, rejoignent les enjeux départementaux :

- Les interconnexions entre les voies vertes départementales en site propre et en agglomération,
- Les axes interurbains (pistes cyclables en site propre entre les villes d'une agglomération),
- Les infrastructures intra-communales desservant des équipements publics (écoles, collèges, centres sportifs, médiathèques, centres culturels, ...),
- Les dispositifs de stationnement sécurisés pour vélos aux points intermodaux, aux arrêts de bus principaux, gares, et aux abords d'équipements publics.

## Conditions d'éligibilité :

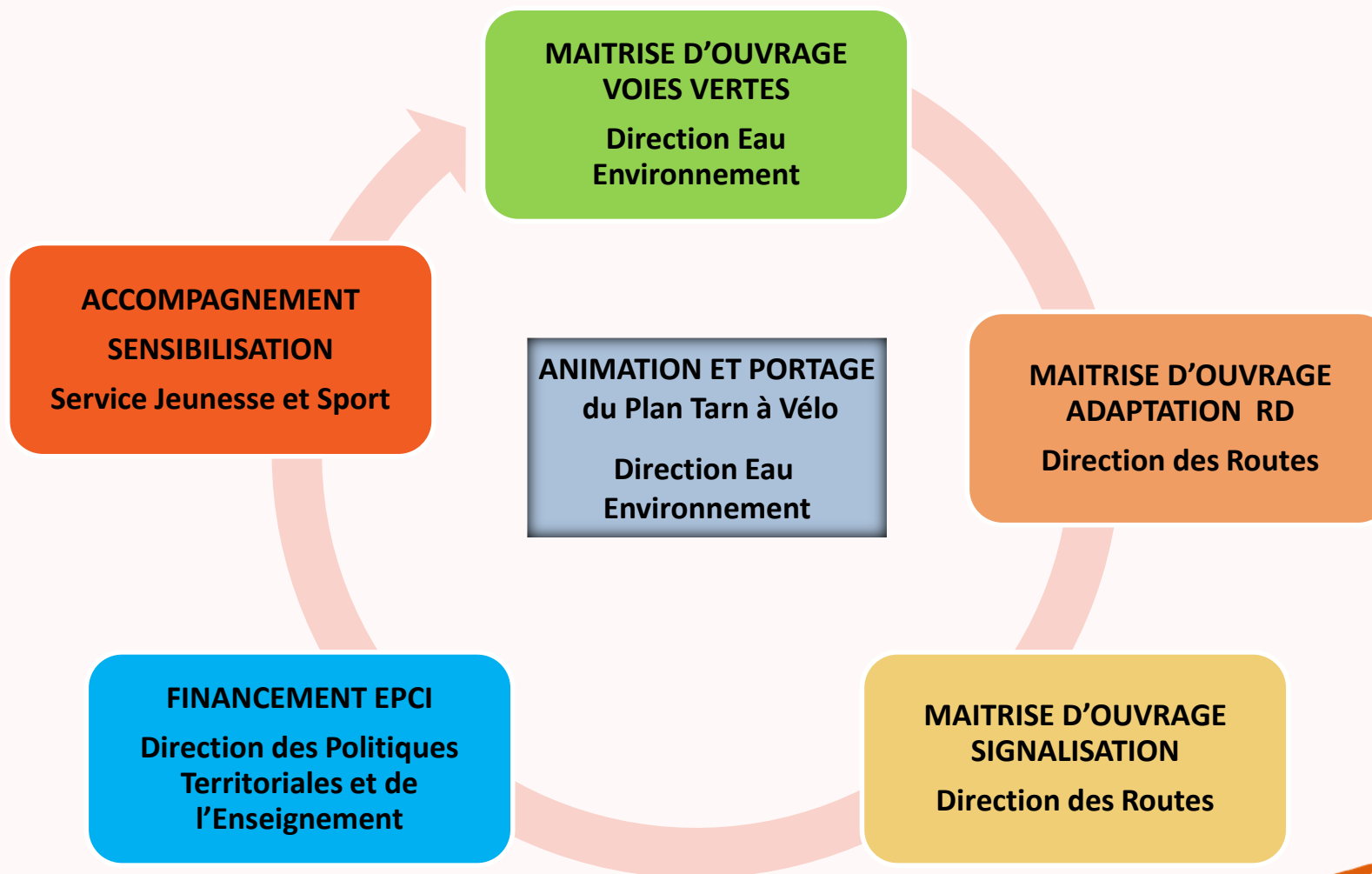
Les conditions d'éligibilité aux aides départementales encadrent la démarche ayant permis le projet d'itinéraire ; il s'agit en particulier de :

- L'inscription des équipements et des aménagements dans un schéma directeur cyclable,
- La cohérence technique des aménagements (y compris signalétique) sur le territoire communautaire ainsi qu'avec le schéma départemental Tarn à Vélo

## Un Plan, une Charte, un Label



# L'organisation de l'Ingénierie Départementale





## 1ères rencontres tarnaises de la ruralité Après-midi : LA MOBILITÉ



Le conseil départemental : le partenaire de proximité pour les mobilités alternatives

**25 MINUTES**

*M. JOULIE (Conseiller départemental)*



07 85 65 77 79



# 1ères rencontres tarnaises de la ruralité Après-midi : LA MOBILITÉ



## France Mobilités : Accompagner les mobilités en zone peu dense

**25 MINUTES**

*Mme LOUTOBY (ADEME), M. SAUBION (Cerema), M. CHAPRON (VP Grand Albigeois)*



07 85 65 77 79



# France Mobilités

## Soutenir l'ingénierie dans les territoires peu denses





## Animer l'écosystème régional de la mobilité

Faire se rencontrer les acteurs qui proposent des solutions et ceux qui en recherchent



## Aider les projets des collectivités

Apporter une ingénierie technique, financière et réglementaire dans les territoires peu denses



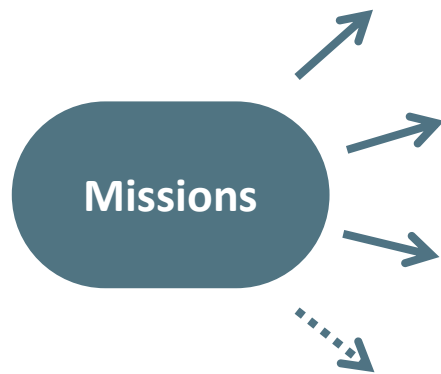
## Centraliser les ressources documentaires

Mettre à disposition des études, des données, des contacts... et des explications sur la LOM

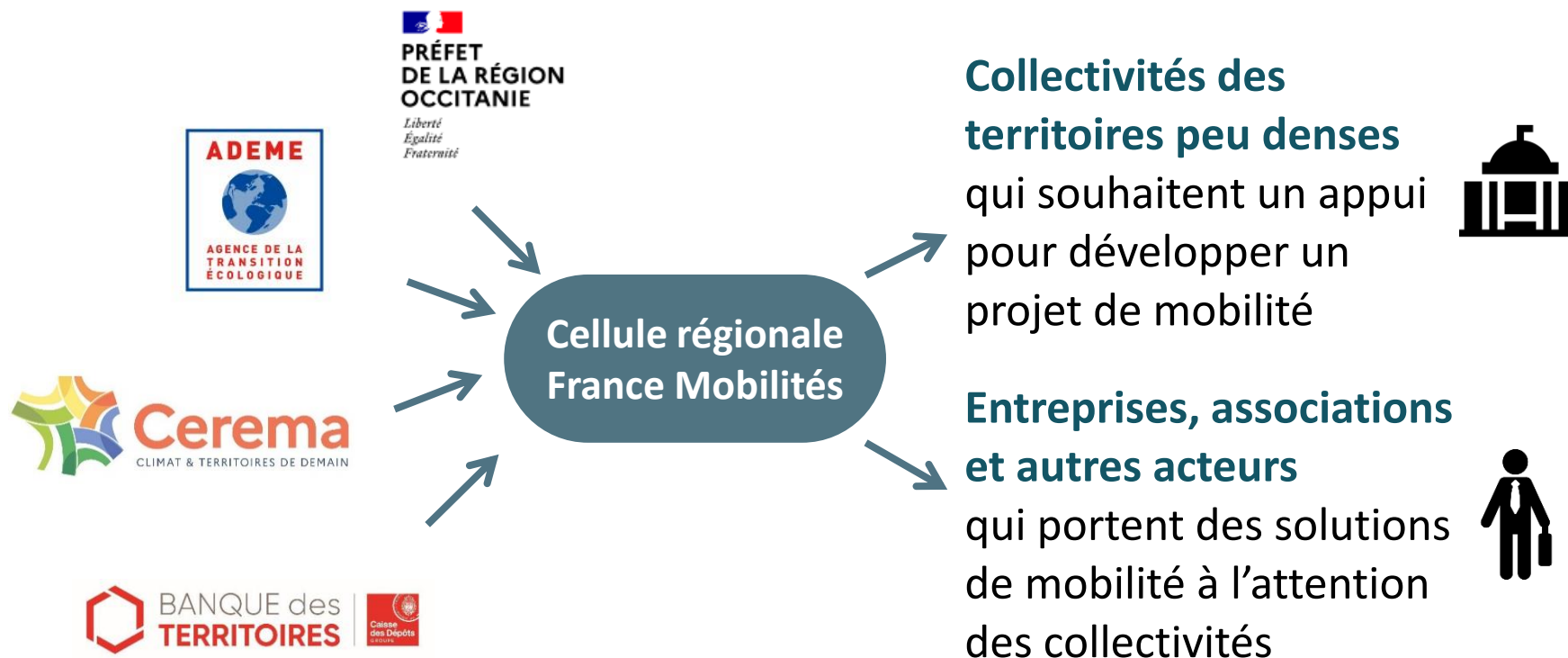


## Instruire les candidatures aux appels à projets

Appuyer les candidats à préparer leur dossier, donner un avis sur les candidatures déposés



# La cellule régionale France Mobilités en Occitanie : bénéficiaires





Cartographie des financements

Répertoire des acteurs de la mobilité

Catalogue de solutions de mobilité

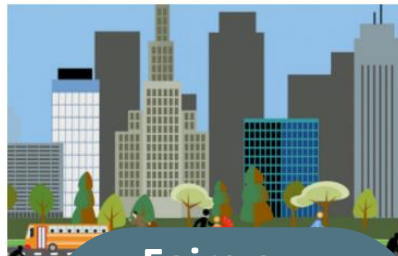
Actualités en région

Actualités nationales et régionales



Dossier Webmag de l'AREC - Les mobilités et la transition

Informations sur les appels à projets



Webmag de la Région Occitanie - La LOM définit les modalités d'appels à projets pour les services et la fonction publique d'Etat.

Foire aux questions sur la LOM



Journée d'information sur le vélo - Sud Aveyron : Mardi 25/08/2021

Retours d'expériences des territoires

Base de données des marchés publics



Pour contacter votre cellule régionale France  
Mobilités

Site internet

<https://www.francemobilites.fr/regions/occitanie>



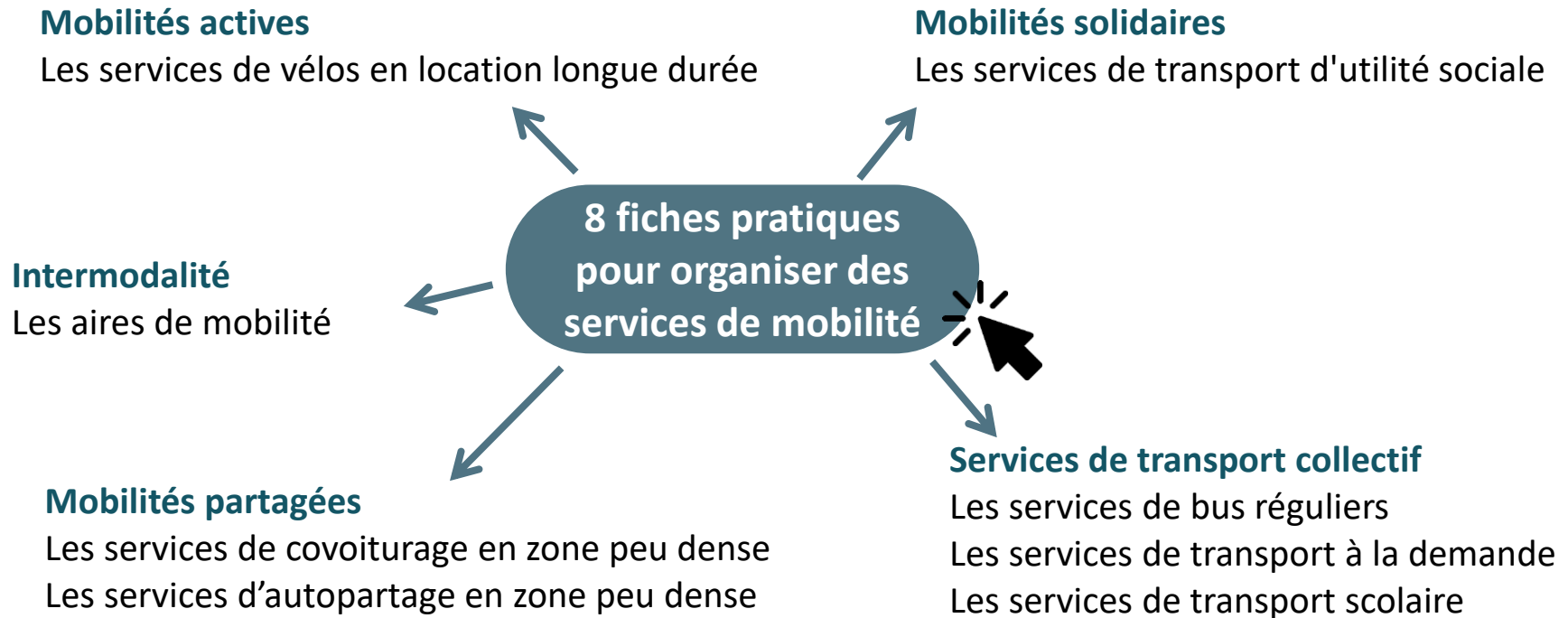
Courriel

[occitanie@francemobilites.fr](mailto:occitanie@francemobilites.fr)





Des Ressources utiles





### Fiches retour d'expérience

Développement des tiers-lieux  
Expérimentation d'un service d'autopartage

<https://librairie.ademe.fr/>

### Magazines dédiés

Territoires ruraux et périurbains :  
comment sortir du tout voiture ?  
Aujourd'hui mon territoire

Ressources  
mobilité rurale

### Outils

Outils pour développer la culture vélo avec kit  
de communication, chiffres clés  
Simulateurs d'émissions de CO2

### Les aides ADEME

Dispositifs en faveur des modes actifs,  
de la mobilité en milieu périurbain,  
rural, du vélotourisme, etc.

<https://agirpoulatransition.ademe.fr/>



Des dispositifs d'accompagnement



## Cartographie des dispositifs de financements des projets, expérimentation et innovation dans les mobilités

France Mobilités (démarche du Ministère de la Transition Ecologique) et Aides-territoires collaborent ensemble pour faciliter la recherche d'aides sur la thématique des mobilités pour les collectivités territoriales et leurs partenaires, en rendant visibles et accessibles tous les dispositifs financiers couvrant le champs de la mobilité auxquels ils peuvent prétendre.

[Voir plus de détails](#)

**130 résultats**

Pour : Occitanie (Région)

[Plus de critères](#)

[Partager](#)

[Réinitialiser](#)

[Créer une alerte](#)

Le territoire

Occitanie (Région)

La structure

Saisissez quelques caractères pour des su

Thématiques

Saisissez quelques caractères pour des su

Tri : pertinence

[Filtrer les résultats](#)

<https://aides.francemobilites.fr/>





Intervention M. Yves CHAPRON  
vice-président délégué aux Déplacements  
doux de la Communauté d'Agglomération de  
l'Albigeois



# Grand Albigeois

Actions pour le développement des  
mobilités douces

8 novembre 2022

# Mobilités douces

## Principaux domaines d'action

- **Développer le réseau cyclable** : mise en œuvre du schéma directeur cyclable avec la création de continuités cyclables en site propre ou sur voirie
- **Renforcer l'offre de services vélo** : bourse aux vélos, vélo-école, prêt de vélos, aide à l'achat, déploiement de stationnement vélo
- **Promouvoir l'usage du vélo par des actions d'animation et de formation** : grand public, associations à vocation d'insertion, entreprises



# Services vélos

Accompagner, faciliter ou déclencher la pratique du vélo dans les déplacements du quotidien

## Vélo-école (année 2011)

Type de cours	Nombre de participants
Apprentissage enfants	34
Apprentissage adultes et Ado	33
Initiation mécanique	32
Stage « circuler en ville »	756
<b>Total</b>	<b>855</b>

## Prêt vélo Grand public (septembre – Décembre 2021)

Type de vélos prêtés	Nombre de prêts
• 21 VAE • 4 vélos cargos Vélo à assistance électrique (VAE)	23
Vélo cargo (longtail & biporteur)	6
Vélo pliant	1
Total	30

### Durée du prêt :

- 2 mois pour VAE et vélo pliant
- 1 mois pour les vélos cargo

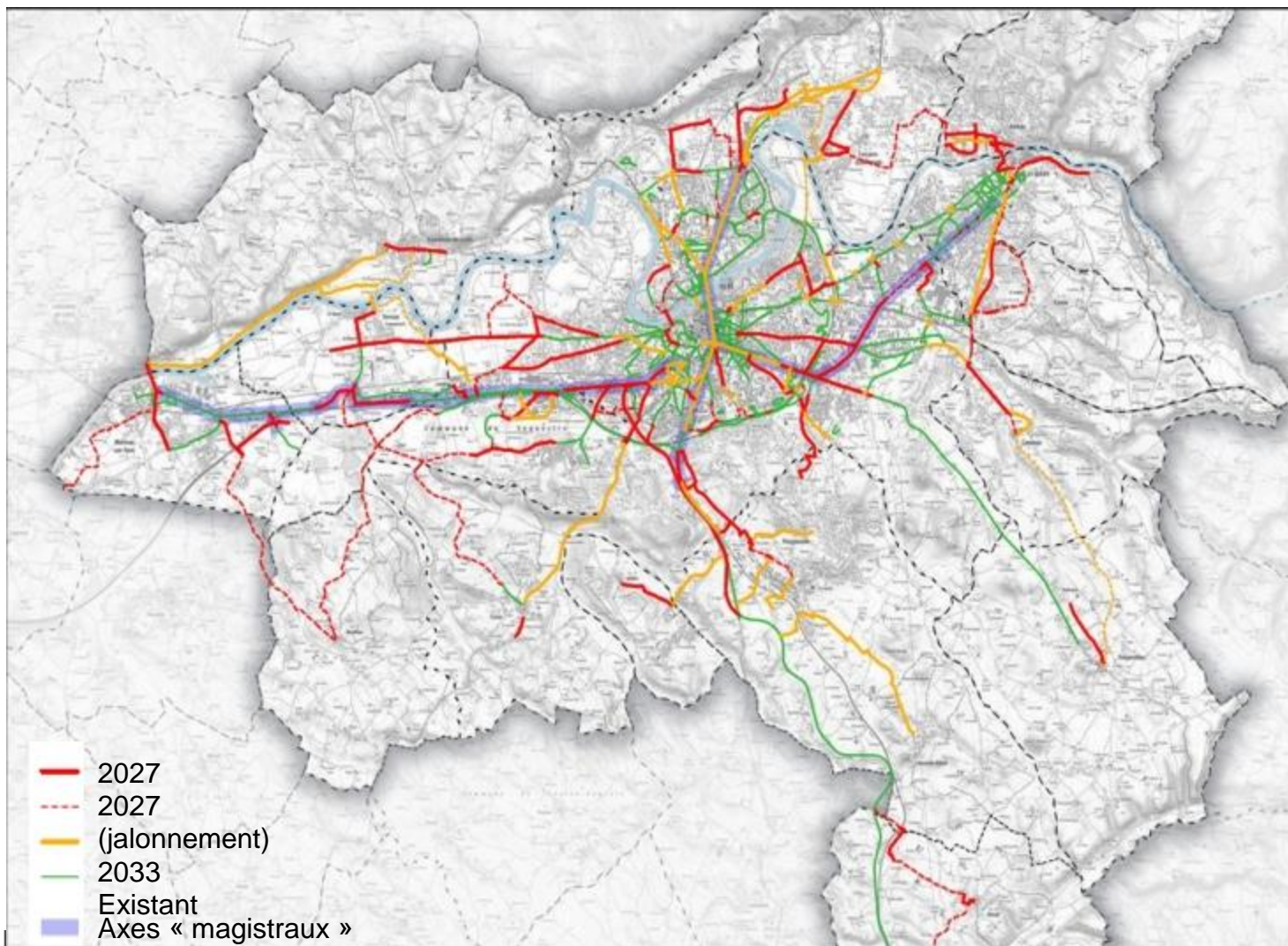
## Aide à l'achat vélo (année 2011)

		Année 2021
<b>Nombre total d'aides versées</b>		659
<b>Montant total d'aides versées</b>		140 271 €
<b>Montant moyen de l'aide versée</b>		212,86
<b>Type de vélos</b>	Classique	16 %
	VAE	83 %
	Cargo	1 %
<b>(condition de</b>	Vélocistes	48 %
	Grandes surfaces	
	Autres	3 %
<b>Montant total des vélos achetés sur le territoire</b> (ayant fait l'objet d'une demande d'aide)		1 145 886 €

« circuler en ville » pour bénéficier de l'aide

# Développement du réseau cyclable

## Approbation et mise en œuvre d'un nouveau schéma directeur cyclable



	Situation actuelle	2027	2033
Sites propres (pistes, voies vertes)	35,5 Km	72,7 Km	113,5 Km
Marquage séparatif (bandes cyclables, Chaucidou)	41,5 Km	57,3 Km	61,5 Km
Total	77 Km	130 Km	175 Km

# Mise en œuvre du schéma directeur cyclable

## Exemples de réalisations en 2022

**CUNAC** : aménagement d'une voie verte – Route d'Albi



**Longueur** : 130 m

**Montant des travaux** : 66 000 € TTC

### Objectif :

Sécuriser le déplacement des piétons et des cyclistes avec la création d'un aménagement en site propre qui permet d'éviter un virage en épingle difficile à sécuriser.

# Mise en œuvre du schéma directeur cyclable

## Exemples de réalisations en 2022

### ARTHES – LESCURE D'ALBIGEOIS : Passerelle piétonne et cyclable sur le Riols



**Longueur :** 35 m

**Montant des études et travaux :** 280 000 € TTC

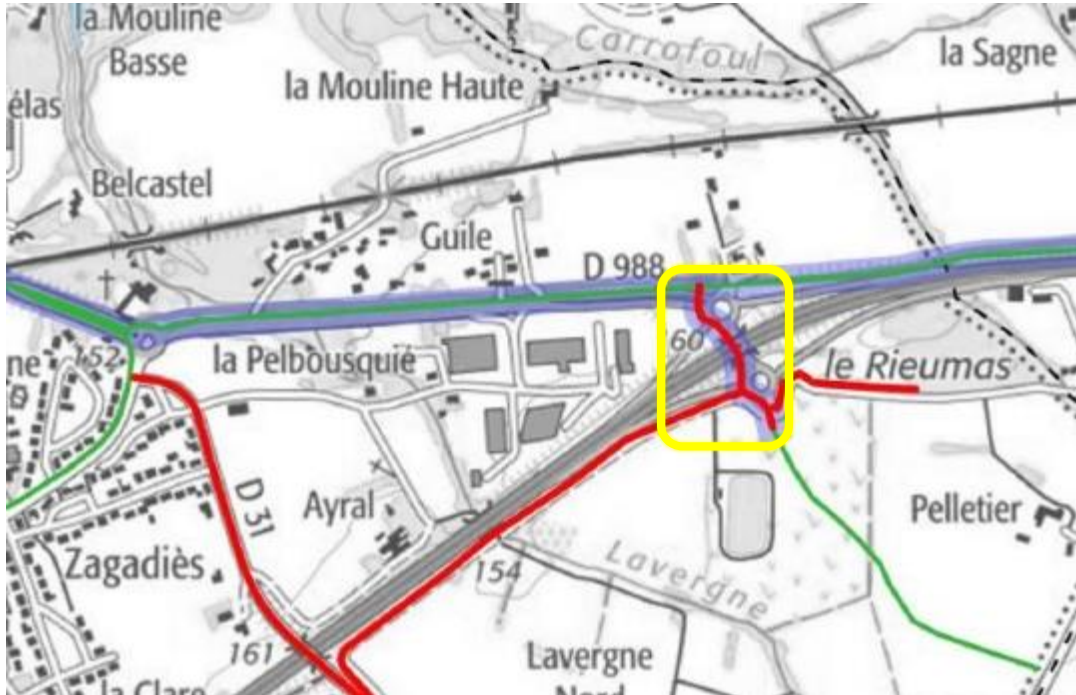
#### **Objectifs :**

Permettre un franchissement sécurisé et confortable du ruisseau du Riols pour les piétons et les cyclistes ;  
Constituer une liaison cyclable entre ces deux communes à l'écart des axes à fort trafic.

# Mise en œuvre du schéma directeur cyclable

## Exemples de réalisations en 2022

**MARSSAC-SUR-TARN** : voie verte entre la zone d'activités Eco<sup>2</sup> Rieumas et la piste cyclable Marssac-Albi



**Longueur** : 250 m

**Montant des travaux** : 95 000 € TTC

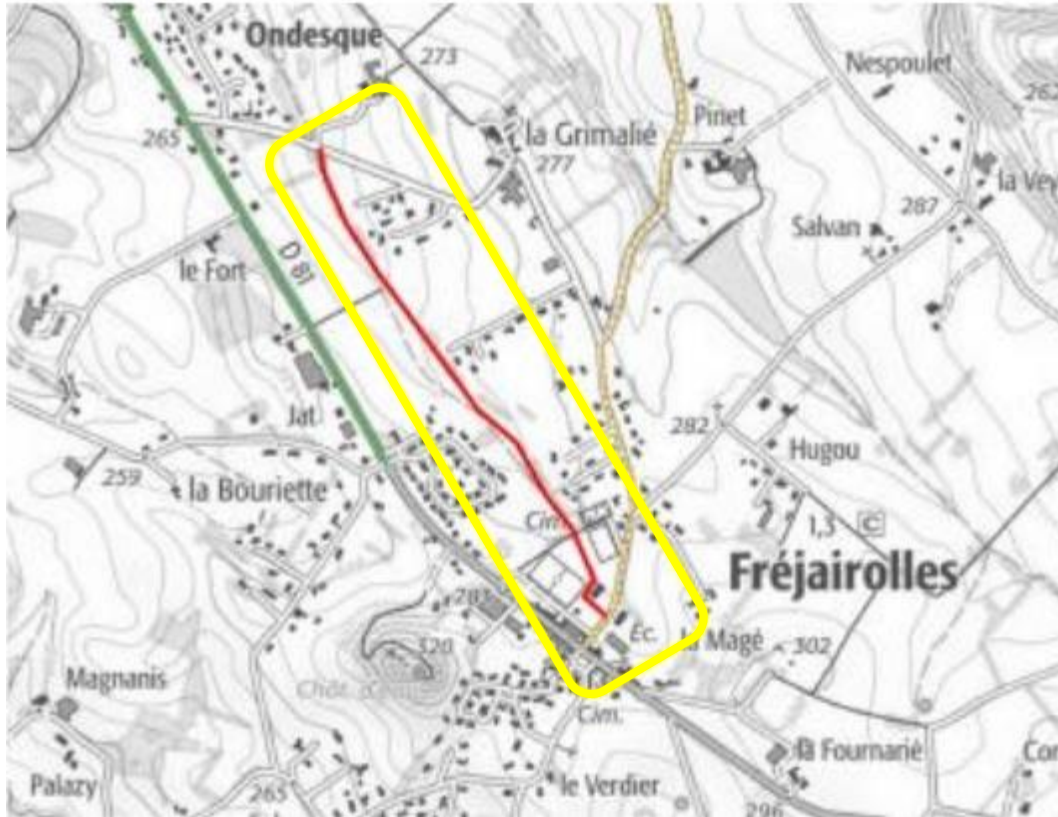
### Objectifs :

Créer un itinéraire piétonnier et cyclable en site propre pour permettre la traversée d'un échangeur dans de bonnes conditions de sécurité ; Raccorder la zone Eco<sup>2</sup>Rieumas ainsi que le parking relais-covoiturage à l'axe cyclable magistral Marssac-sur-Tarn-Albi.

# Mise en œuvre du schéma directeur cyclable

## Exemples de réalisations en 2022

**FREJAIROLLES** : voie verte entre le chemin de la Grimalié et le chemin de Salvan (centre bourg)



**Longueur** : 1 200 m

**Montant des travaux** : 600 000 €TTC

**Objectif** :

Créer une liaison en site propre et à l'écart de la circulation pour relier de nombreuses zones d'habitation aux équipements publics majeurs de la commune : les écoles et le stade ainsi que le futur complexe enfance



# 1ères rencontres tarnaises de la ruralité Après-midi : LA MOBILITÉ



## France Mobilités : Accompagner les mobilités en zone peu dense

**25 MINUTES**

*Mme LOUTOBY (ADEME), M. SAUBION (Cerema), M. CHAPRON (VP Grand Albigeois)*



07 85 65 77 79



# 1ères rencontres tarnaises de la ruralité Après-midi : LA MOBILITÉ



## Table-ronde : Répondre aux besoins des élus ruraux

*M. ANDRIEU (Pdt CC Cordais Segala), M. ESPITALIER (Pdt CC Monts Alban), M. ASTIE (Pdt SDET), M. CORNAC (Dir Transports Région), M. VIAELLE (VP Département), Mme LABORDERIE (Chargée de mission Uniscité), M. le Préfet du Tarn*

**60 MINUTES**



07 85 65 77 79



# Table-ronde : Répondre aux besoins des élus ruraux

- I. *Constat des élus ruraux face au thème de la mobilité*
- II. *Des orientations concrètes présentes dans la LOM  
(Electromobilité / Navette autonome / Covoiturage / Transport à la demande / Vélo / Désenclavement routier des communes... )*
- III. *Les relations avec les AOM et le financement des actions.*
- IV. *Questions réponses*

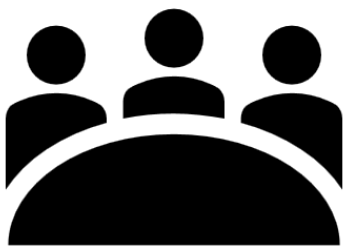


07 85 65 77 79



# Table-ronde : Répondre aux besoins des élus ruraux

- I. *Constat des élus ruraux face au thème de la mobilité*
- II. *Des orientations concrètes présentes dans la LOM  
(Electromobilité / Navette autonome / Covoiturage / Transport à la demande / Vélo / Désenclavement routier des communes... )*
- III. *Les relations avec les AOM et le financement des actions.*
- IV. *Questions réponses*



07 85 65 77 79



# Table-ronde : Répondre aux besoins des élus ruraux

- I. *Constat des élus ruraux face au thème de la mobilité*
- II. *Des orientations concrètes présentes dans la LOM  
(Electromobilité / Navette autonome / Covoiturage / Transport à la demande / Vélo / Désenclavement routier des communes... )*
- III. *Les relations avec les AOM et le financement des actions.*
- IV. *Questions réponses*

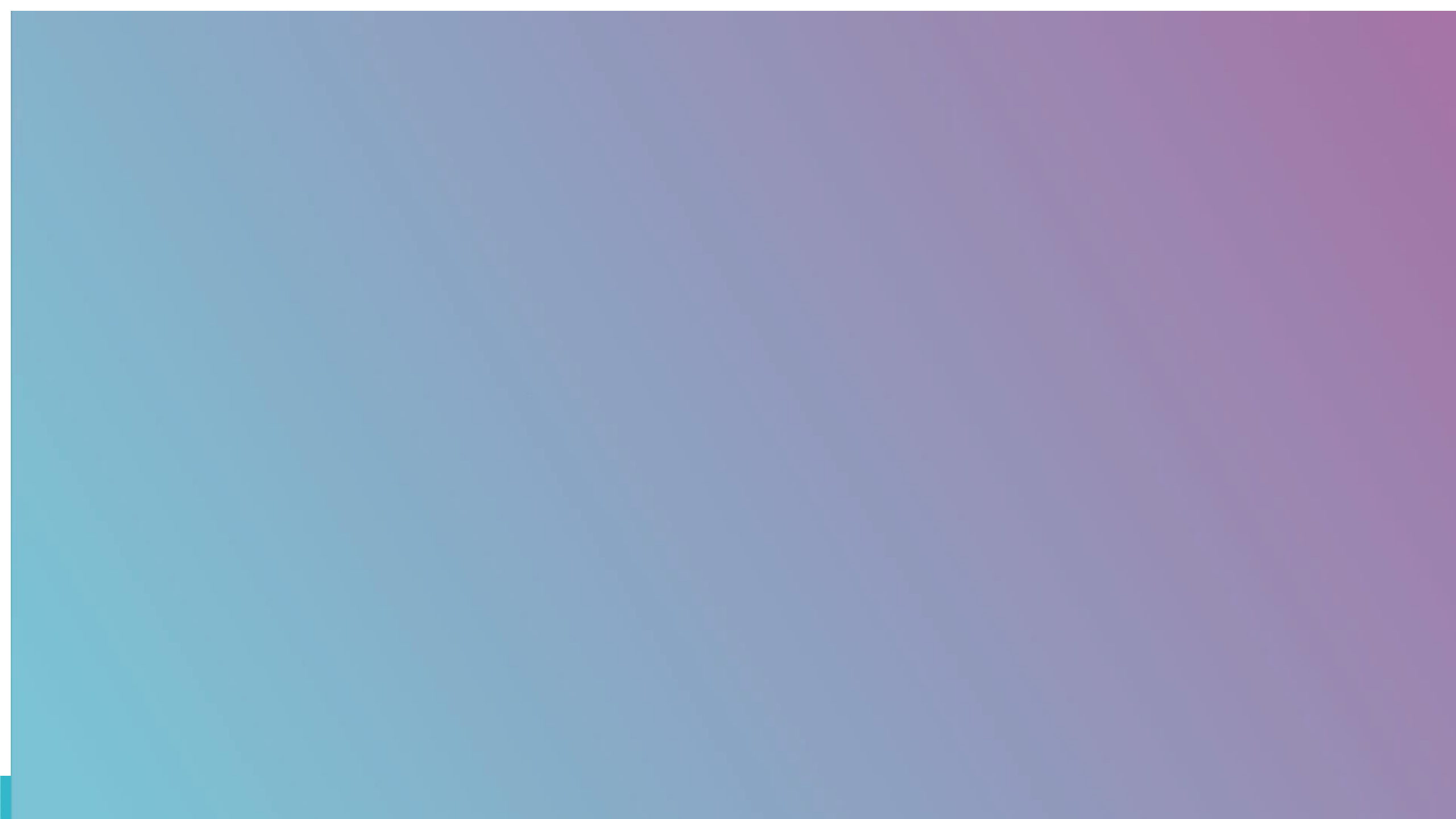


07 85 65 77 79

# INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

---

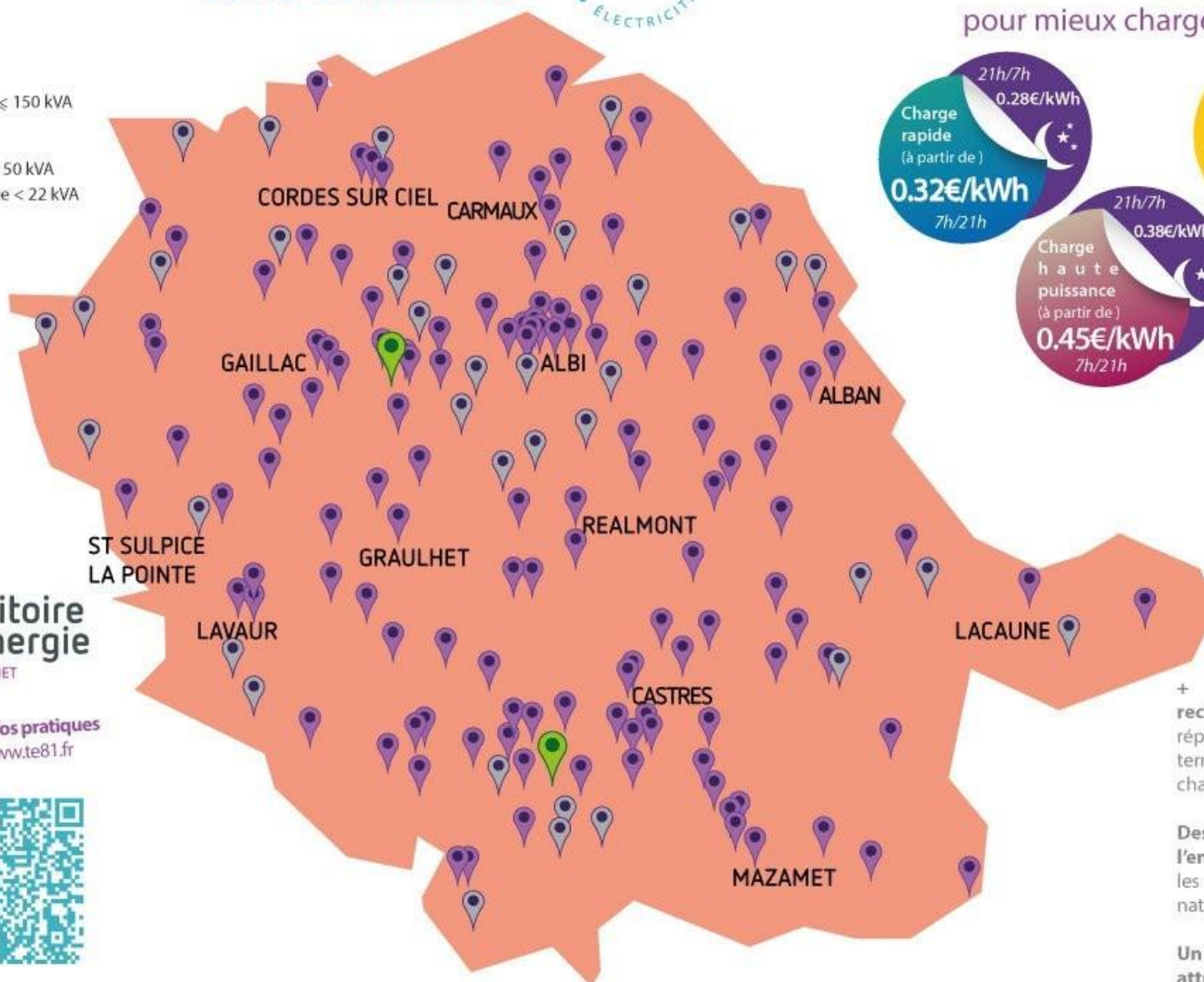
Le Tarn pilier de l'électromobilité en Occitanie



# Dans le Tarn, roulez électrique sans contrainte

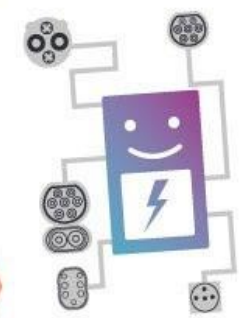


- Super chargeur  $\leq 150$  kVA
- Charge rapide  $\leq 50$  kVA
- Charge accélérée  $< 22$  kVA
- Projets 2023



## 3 tarifs - 0 abonnement pour mieux charger

- Charge rapide** (à partir de) **0.32€/kWh** (21h/7h, 7h/21h) - 0.28€/kWh
- Charge haute puissance** (à partir de) **0.45€/kWh** (21h/7h, 7h/21h) - 0.38€/kWh
- Charge accélérée** (à partir de) **0.20€/kWh** (21h/7h, 7h/21h) - 0.12€/kWh



+ de 180 Bornes de recharge réparties sur tout le territoire et près de 260 points de charge

Des socles de prises adaptés à l'ensemble des véhicules, selon les normes européennes et internationales

Un tarif préférentiel et attractif pour tous les usagers





# Table-ronde : Répondre aux besoins des élus ruraux

- I. *Constat des élus ruraux face au thème de la mobilité*
- II. *Des orientations concrètes présentes dans la LOM  
(Electromobilité / Navette autonome / Covoiturage / Transport à la demande / Vélo / Désenclavement routier des communes... )*
- III. *Les relations avec les AOM et le financement des actions.*
- IV. *Questions réponses*



07 85 65 77 79

# Un écosystème d'experts

faurecia



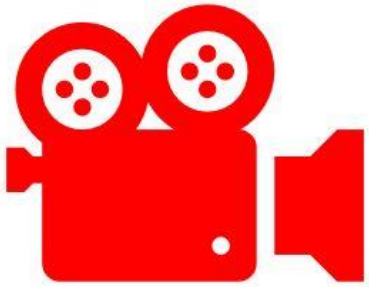
Essentiel pour moi

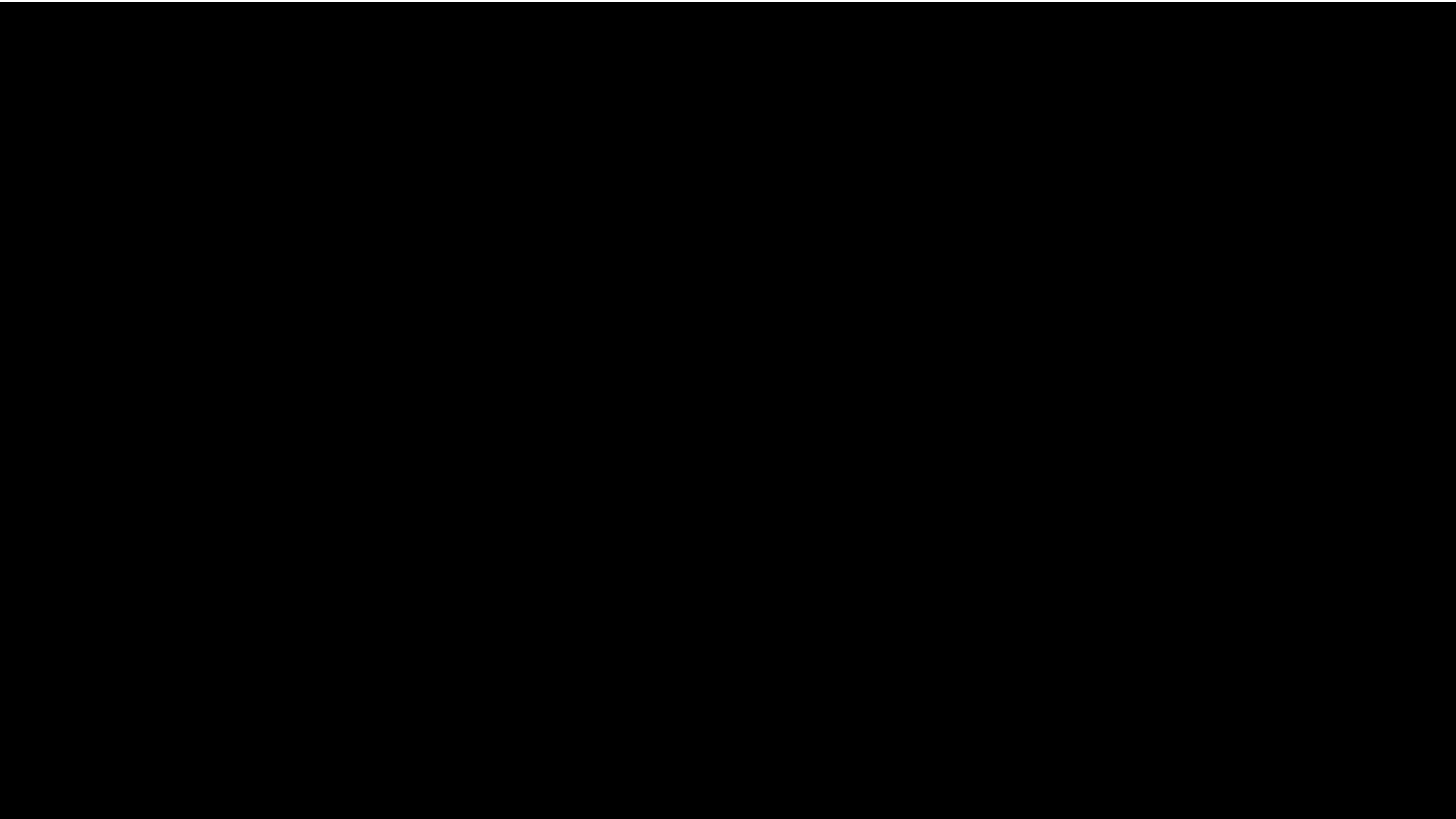


Deloitte.



# Illustration de notre vision







# Table-ronde : Répondre aux besoins des élus ruraux

- I. *Constat des élus ruraux face au thème de la mobilité*
- II. *Des orientations concrètes présentes dans la LOM  
(Electromobilité / Navette autonome / Covoiturage / Transport à la demande / Vélo / Désenclavement routier des communes... )*
- III. *Les relations avec les AOM et le financement des actions.*
- IV. *Questions réponses*



07 85 65 77 79



# Table-ronde : Répondre aux besoins des élus ruraux

- I. *Constat des élus ruraux face au thème de la mobilité*
- II. *Des orientations concrètes présentes dans la LOM  
(Electromobilité / Navette autonome / Covoiturage / Transport à la demande / Vélo / Désenclavement routier des communes... )*
- III. *Les relations avec les AOM et le financement des actions.*
- IV. *Questions réponses*



07 85 65 77 79



# Table-ronde : Répondre aux besoins des élus ruraux

- I. *Constat des élus ruraux face au thème de la mobilité*
- II. *Des orientations concrètes présentes dans la LOM  
(Electromobilité / Navette autonome / Covoiturage / Transport à la demande / Vélo / Désenclavement routier des communes... )*
- III. *Les relations avec les AOM et le financement des actions.*
- IV. *Questions réponses*



07 85 65 77 79



# Table-ronde : Répondre aux besoins des élus ruraux

- I. *Constat des élus ruraux face au thème de la mobilité*
- II. *Des orientations concrètes présentes dans la LOM  
(Electromobilité / Navette autonome / Covoiturage / Transport à la demande / Vélo / Désenclavement routier des communes... )*
- III. *Les relations avec les AOM et le financement des actions.*
- IV. *Questions réponses*



07 85 65 77 79

# 1ères rencontres tarnaises de la ruralité

## Après-midi : LA MOBILITÉ

1. La mobilité : Enjeux et leviers
2. La région : l'allié des communautés de communes pour l'organisation de la mobilité
3. Le conseil départemental : le partenaire de proximité pour les mobilités alternatives
4. France Mobilités : Accompagner les mobilités en zone peu dense
5. Table-ronde : Répondre aux besoins des élus ruraux

# 1ères rencontres tarnaises de la ruralité

## Après-midi : LA MOBILITÉ

