



Plan Global de Déplacements Carcassonne Agglo

DÉCEMBRE 2019



Plan Global de Déplacements Carcassonne Agglo

Décembre 2019



Page 5

Page 11

Page 25

Page 35

Page 135

Page 139



LA DÉMARCHE DE PGD



LES ÉLÉMENTS CLÉS DU DIAGNOSTIC



LA CONSTRUCTION DU SCÉNARIO ET SA DÉCLINAISON EN PROGRAMME D' ACTIONS



LE DÉTAIL DU PLAN D' ACTIONS DU PGD



LES PISTES DE RÉFLEXIONS POUR L' Avenir



SYNTHÈSE DE LA PROGRAMMATION

LA DÉMARCHE DE PGD



Qu'est-ce qu'un **Plan Global de Déplacement (PGD)** ?

Un PDU (Plan de Déplacements Urbains) est un outil de planification des déplacements sur 10 à 15 années.

C'est un document dont la réalisation est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants au sens de l'Insee et pour certaines Autorités Organisatrices de la Mobilité (une liste officielle existe : Carcassonne Agglo n'est pas concernée)

Le code des transports, dans son article L1214-2, précise ainsi les **11 obligations légales que le PDU doit assurer** :

- 1.** Développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied.
- 2.** Améliorer l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation.
- 3.** Organiser le stationnement sur voirie et dans les parcs publics.

- 4.** Diminuer le trafic automobile.
- 5.** Garantir l'équilibre durable entre besoins en matière de mobilité et facilité d'accès, d'une part, et protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.
- 6.** Renforcer la cohésion sociale et urbaine, et notamment l'amélioration de l'accès aux transports publics des personnes à mobilité réduite.
- 7.** Améliorer la sécurité de tous les déplacements à travers un partage de la voirie équilibré entre les différents modes et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

- 8.** Organiser une tarification et une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements.
- 9.** Améliorer le transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation transports en commun et le recours au covoiturage.
- 10.** Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération, et des livraisons des marchandises...
- 11.** Réaliser, configurer et localiser les infrastructures de charge à destination des véhicules électriques ou hybrides.

Le Plan Global de Déplacements (PGD), moins encadré qu'un PDU, est quant à lui issu d'une démarche volontaire et visera une meilleure maîtrise du trafic automobile, en abordant via des thématiques libres, les mêmes enjeux en matière de déplacements.

Plan de Déplacement Urbain (PDU) et Plan Global de Déplacement (PGD)

La volonté de Carcassonne Agglo est donc de disposer d'un document « proche d'un PDU » sur le contenu, mais dont la démarche de réalisation sera allégée.

Plan Global de Déplacements

Maîtrise d'ouvrage :

Pas fixé mais obligation d'associer l'Autorité Organisatrice de la Mobilité

Objectif :

Maîtrise du trafic automobile

Un **contenu non cadré**

Des **thèmes incontournables**

Pas d'évaluation environnementale

Pas de formalisation

(mais une démarche souhaitée)

Pas d'obligation de concertation minimum

(mais souhaitée)

Pas d'enquête publique

Pas de portée juridique

Plan de Déplacements Urbains

Maîtrise d'ouvrage :

Autorité Organisatrice de la Mobilité

Objectif :

Diminution du trafic automobile

Un **contenu cadré**

Des **thèmes obligatoires**

Une **évaluation environnementale obligatoire**

Une **démarche formalisée avec porter à connaissance**

Concertation avancée, suivi et évaluation, révision

Une enquête publique obligatoire

Une portée juridique

Il y a environ **115 démarches de planification de la mobilité** recensées en France dans des Agglomérations, parmi lesquelles :

- **63 % sont obligatoires** et relèvent donc de PDU.
- **37 % sont volontaires appelées** « PDU volontaire » ou « PGD ».

Quels sont les objectifs du PGD ?

Le lancement de cette démarche volontaire par Carcassonne Agglo a pour objectif de disposer d'un document de prospective indispensable pour préparer la mobilité de demain. Il vise à déterminer une politique de mobilité et de déplacements globale, multimodale et cohérente sur l'ensemble du territoire.

Ce PGD est un outil de planification d'une mobilité plus durable

- **Prenant en considération les spécificités du territoire** (sociodémographiques, structuration territoriale et rôles des différents pôles internes, articulation avec l'extérieur, secteur à forte ruralité...).
- **Assurant un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé.**
- **Pour améliorer les déplacements en limitant le développement du tout-automobile et sa dépendance** grâce à des **solutions de mobilité alternatives et innovantes.**
- **En définissant une stratégie des déplacements adaptée aux différentes échelles** (Communes, vers Carcassonne, bassin de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) **et publics cibles** (actifs, captifs, touristes...).
- **En intégrant l'ensemble des modes et alternatives dans une optique**

d'intermodalité et complémentarité (une politique de transport qui intègre l'ensemble des modes et des solutions de mobilité).

Ce PGD constitue un réel outil programmatique

- Il est une **feuille de route opérationnelle en matière de mobilité** pour Carcassonne Agglomération.
- Proposant un **programme de mesures opérationnelles et hiérarchisées adaptées aux besoins, contexte et finances locales défini** en concertation avec les communes et partenaires.

Ce PGD est un document en cohérence avec les autres documents de planification urbaine

L'élaboration du PGD prend en compte les documents de planification, transversaux ou spécifiques aux questions de mobilité, réalisés à l'échelle des communes ou supra-territoriaux. En l'occurrence :

- **Le Schéma de Cohérence Territoriale de Carcassonne Agglo** pour la définition de l'armature territoriale par exemple.
- **Le Projet de Territoire MON2020**, définissant une feuille de route en matière de développement territorial sur les plans économiques, sociaux et environnementaux.
- **Le Plan Climat Air Energie Territorial** de Carcassonne Agglomération.
- **Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire** porté par la Département de l'Aude, qui définit des objectifs en matière d'attractivité territoriale, en particulier dans le domaine des transports.
- **Le Contrat de Plan État Région**, qui définit les grands projets et notamment d'infrastructures cofinancés par l'État et la Région.
- **L'étude OGS** relatif aux déplacements et services associés autour du site de la Cité.

La démarche et le phasage du PGD

Le phasage du projet

L'élaboration du PGD s'est déroulée en trois phases techniques distinctes et **une phase transversale de concertation** :

- **La première phase de réalisation du diagnostic, qui a permis de recenser et d'évaluer les conditions et pratiques de déplacements des habitants du territoire.** Elle s'est basée sur une analyse des travaux réalisés antérieurement par Carcassonne Agglo, et ses partenaires et des investigations complémentaires : enquêtes auprès des communes, enquête de

stationnement, mesure de temps de parcours... Cet état des lieux, a permis une identification des atouts et faiblesses du territoire en matière de mobilité. De ce travail de diagnostic a découlé une identification des enjeux qui sont le socle de la stratégie globale en matière de mobilité pour le futur sur l'agglomération.

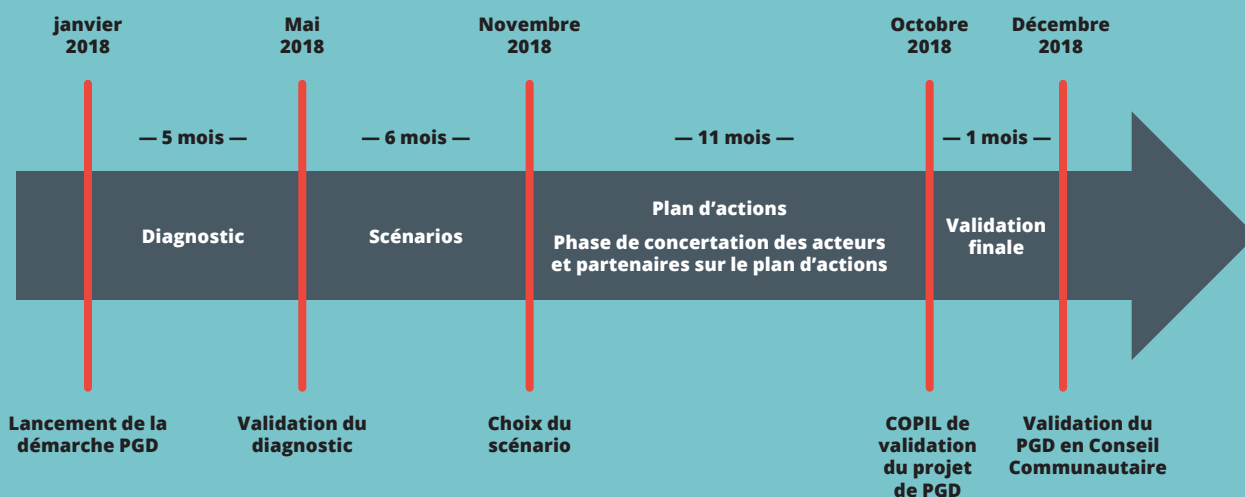
- **La seconde phase de l'étude a permis de co-construire avec les élus et partenaires des scénarii puis d'arrêter un scénario de synthèse** faisant consensus qui traduit les contours de la mobilité de demain sur le territoire et décliner en pistes

d'actions couvrant l'ensemble des volets de la mobilité.

- **La troisième phase de l'étude a consisté à élaborer le programme d'actions du PGD** en déclinant les pistes d'actions du scénario pour en définir le contour opérationnel.
- **Une phase transversale de concertation, avec les élus du territoire, les partenaires, qu'ils soient institutionnels ou associatifs, a accompagné les trois phases de l'étude.** Dans le même temps, une communication afin d'informer la population a été menée (enquête web, lettre du PGD...).

Les grandes dates du PGD

L'élaboration du PGD, s'est étalée sur une durée d'environ 36 mois, est organisée en 4 phases techniques, incluant sur l'ensemble de la démarche les phases transversales d'évaluation environnementale, de concertation élargie et des consultations obligatoires :



LES ÉLÉMENTS CLÉS DU DIAGNOSTIC



Le territoire du PGD ?

Carcassonne Agglo compte 81 communes
au 1^{er} septembre 2019.

Carcassonne Agglo, un territoire situé dans le couloir d'échange Est-Ouest

Carcassonne Agglo profite de sa position le long du couloir d'échange Atlantique - Méditerranée pour bénéficier d'infrastructures importantes qui s'organisent selon un fuseau Est-Ouest :

- **L'autoroute A61** (Toulouse - Narbonne), composante de l'autoroute des Deux Mers qui dessert le sud du territoire avec deux échangeurs au niveau de la commune de Carcassonne (n°23 et 24). Un autre échangeur situé à l'extérieur du territoire (Bram) dessert également le secteur Cabardès.

L'A61 se connecte à l'A9 (Montpellier - Perpignan) et à l'A62 (Toulouse - Bordeaux).

- **Les principales RD** : 6113 pour les connexions Est-Ouest et RD 118 pour celles Nord-Sud (en direction de Limoux). En complément, un réseau de routes secondaires maille le territoire et dessert ses différentes polarités.

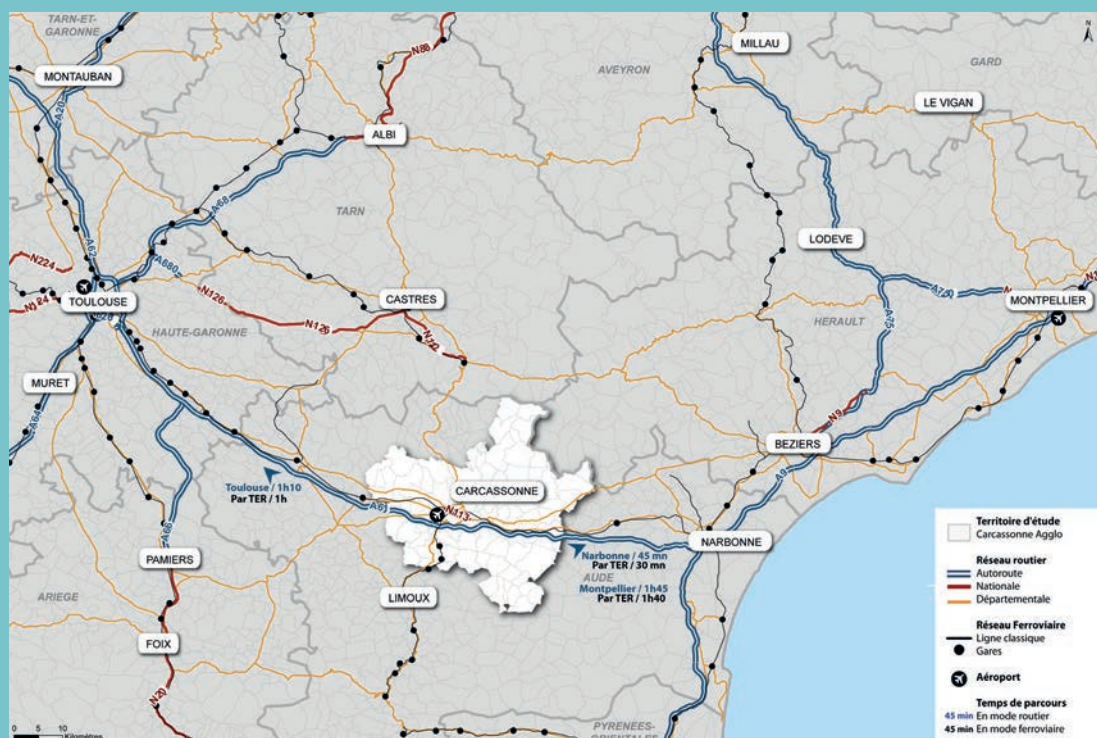
- **La voie ferrée Toulouse - Narbonne, partie intégrante de la Transversale Sud** qui relie les métropoles du Sud de la France (Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille). La ligne TER Carcassonne-Quillan assure les connexions vers le sud.

- **L'aéroport Sud de France**, à l'Ouest de Carcassonne qui permet de réaliser des vols moyens courriers.

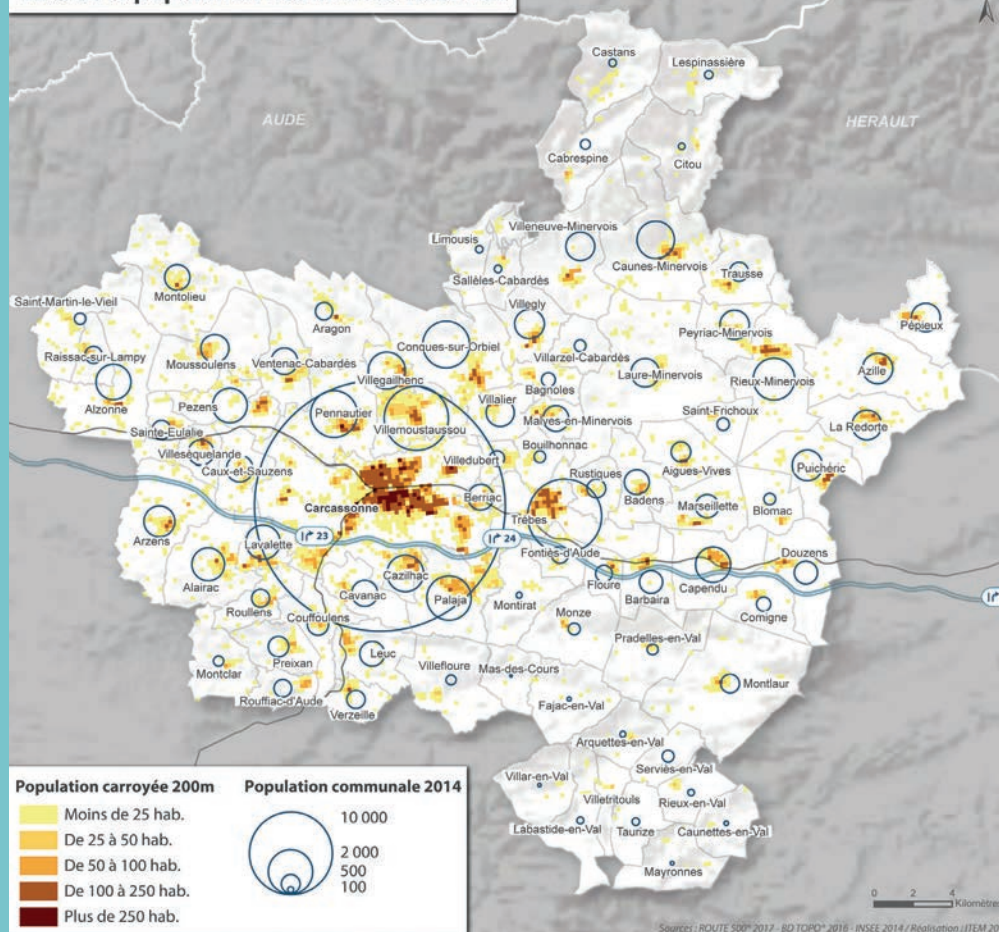
- **Le Canal du Midi**, aménagé pour la navigation, assure une vraie dynamique avec une vocation principalement touristique.

Carcassonne Agglo, un patrimoine remarquable

Carcassonne Agglomération jouit d'un patrimoine remarquable lui conférant une attractivité touristique indéniable avec la présence de **deux sites classés patrimoine mondial de l'UNESCO** : La Cité médiévale et le Canal du Midi.



42% de la population habite à Carcassonne



Un territoire de 110 555 habitants organisé autour du pôle central de Carcassonne et de polarités secondaires

Le territoire de Carcassonne Agglo compte environ 110 555 habitants, correspondant à 30 % de la population du Département de l'Aude. **La commune de Carcassonne accueille 45 941 habitants, soit 42 % de la population du territoire.** Trèbes (5 498 habitants), et dans une moindre mesure Villemoustaussou (4 322 habitants) et Pennautier (2 472 habitants) sont les 3 autres communes les plus peuplées.

L'organisation territoriale identifiée dans le cadre du SCOt s'articule autour de Carcassonne et du cœur d'agglomération qui intègre 9 communes de la périphérie directe de la ville centre (dont la commune de Trèbes), de pôles d'équilibre qui maillent le territoire (Alzonne, Capendu, Conques, Peyriac-Minervois, Rieux-Minervois) et de pôles de proximité (Alairac, Arzens, Caunes Minervois, La Redorte, Leuc, Montlaur, Villeneuve-Minervois).

Ce rôle des différents niveaux de polarité est à affirmer pour permettre de limiter certains déplacements en direction du cœur d'agglomération.

Car, si entre 1999 et 2014, **le territoire a vu sa population augmenter de 13 %** (INSEE), cette situation résulte d'une croissance démographique soutenue, **en particulier sur les communes périphériques du territoire.**

Ainsi, le territoire connaît un développement accru de la périurbanisation, entraînant une forte demande en déplacements. Cette dilatation de la ville s'accompagne souvent d'une augmentation du taux de motorisation et d'une désaffection des modes de transports alternatifs (temps de déplacements trop longs pour les modes doux, conditions de densité non réunies pour les transports en commun ...).

Positionnement et interactions à l'échelle régionale

Carcassonne, une position d'interface entre deux réseaux métropolitains

Selon le rapport « Aires urbaines en Occitanie : deux grands réseaux adossés » de l'Agence d'urbanisme Toulouse aire métropolitaine, l'aire urbaine de Carcassonne bénéficie de la double influence des métropoles toulousaine et montpelliéraine. En fonction de la nature des flux, elle intègre l'un ou l'autre de ces réseaux :

- **Pour le flux domicile-travail**, les relations entre Carcassonne et les deux systèmes métropolitains sont comparables, avec toutefois une dynamique en faveur de Toulouse sur ces dernières années.
- **Pour les migrations résidentielles des étudiants**, Carcassonne se tourne préférentiellement vers Toulouse. Entre 2003 et 2008, 1 000 étudiants résidant dans l'aire urbaine carcassonnaise ont emménagé dans la métropole toulousaine contre seulement 300 pour Montpellier.
- **En matière de transferts d'établissements**, Carcassonne se rattache au réseau montpelliérain en raison des liens préférentiels qu'elle entretient avec Narbonne.

Des interactions prédominantes avec Narbonne mais une absence d'interdépendance

En raison de leur proximité, Carcassonne et Narbonne entretiennent des liens préférentiels. Néanmoins, l'attractivité économique et démographique de l'agglomération narbonnaise génèrent une **relation dissymétrique** entre les deux territoires, au détriment de Carcassonne. Ce constat s'exerce sur les flux entrepreneuriaux mais également sur les flux d'échanges domicile-travail. Selon les données de l'Insee (2014), la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne captait 704 actifs carcassonnais contre 557 actifs narbonnais pour Carcassonne.

Ainsi, le rapport de Carcassonne avec les territoires extérieurs se traduit par :

- **Une captation limitée du rayonnement des deux métropoles car concurrencée par d'autres villes moyennes (Narbonne, Castelnaudary,...).**
- **Une volonté de participer au dialogue métropolitain en particulier avec Toulouse.**
- **Un souhait de s'affirmer face à Narbonne.**

Les pratiques de déplacement

Une forte utilisation de l'automobile ...

En moyenne, 3,925 déplacements / jour sont réalisés par les habitants de Carcassonne Agglo, soit près de 370 000 déplacements quotidiens tous motifs confondus. 70 % des déplacements quotidiens sont effectués en voiture (même pour des déplacements de courte distance). La marche arrive en seconde position tandis que la part du vélo et celle des transports en commun (TC) sont très faibles entre 1,2 et 3,4 %. En effet, 85 % des personnes interrogées n'utilisent jamais les transports en commun.

Ce volume de déplacement et les parts modales observées sont proches des moyennes des EDVM

(Enquêtes Déplacement Villes Moyennes) à l'échelle nationale.

- Sur les 370 000 déplacements réalisés quotidiennement :
- 68 % sont internes à chaque secteur de l'EDVM,
- 24 % sont effectués entre secteurs (carte ci-contre),
- 7 % sont en échange avec l'extérieur du territoire.

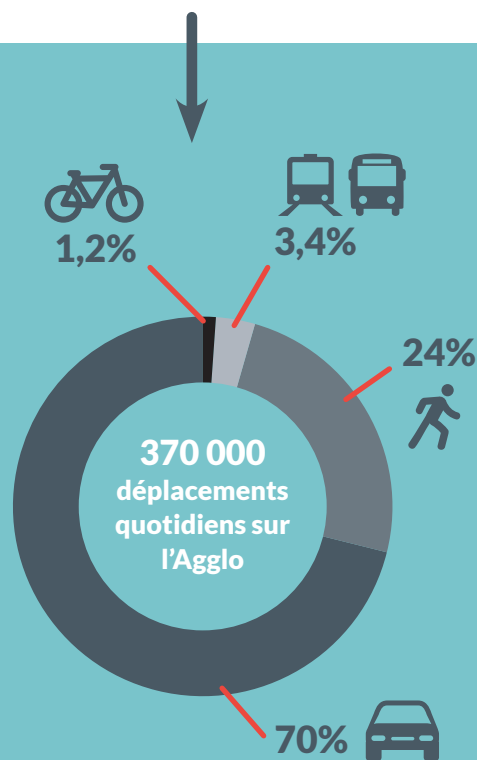
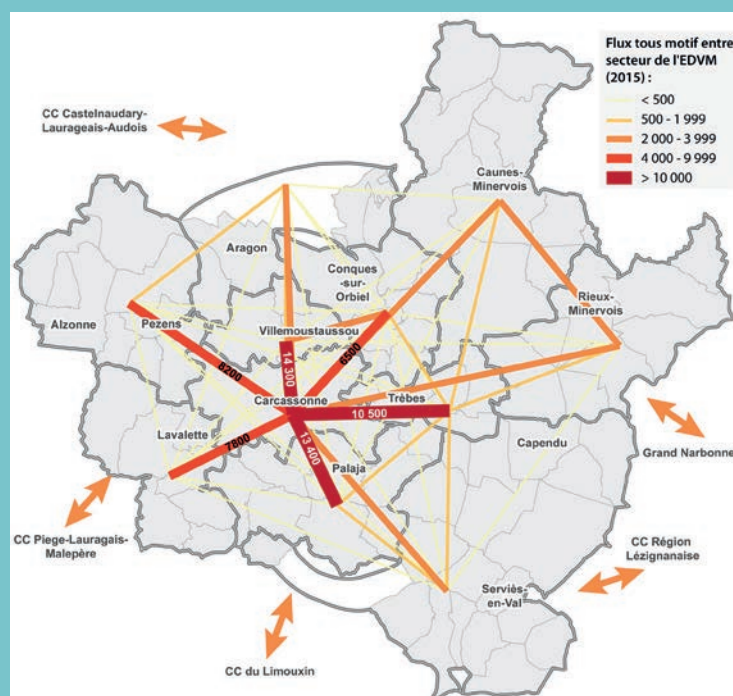
93 % des déplacements quotidiens sont réalisés à l'échelle du territoire, ce qui en fait un bassin de vie (86 % des actifs habitent et travaillent sur le territoire).

On observe une concentration des flux en lien avec Carcassonne, qui en tant que pôle structurant majeur regroupe les principaux équipements, services, ... et permet de limiter les besoins de déplacements vers l'extérieur.

Ainsi, 69 % des flux de déplacements du territoire (255 000 dép./J) sont en lien avec la ville centre.

Comment se déplace-t-on ?

(tous motifs confondus selon l'enquête ménages)



... mais des problèmes de circulation limités

Le trafic routier est concentré sur les axes principaux : 26 000 véh./j entre Trèbes et Carcassonne (D6113), 22 000 véh./j sur la rocade nord. Les niveaux de trafic sont plus limités sur le reste du territoire (< 15 000 véh./jour). Le trafic poids-lourds est plutôt faible, et reste concentré sur les grands axes.

La hiérarchisation du réseau viaire est relativement claire à Carcassonne et on a un axe de contournement qui limite globalement les flux de transit en ville.

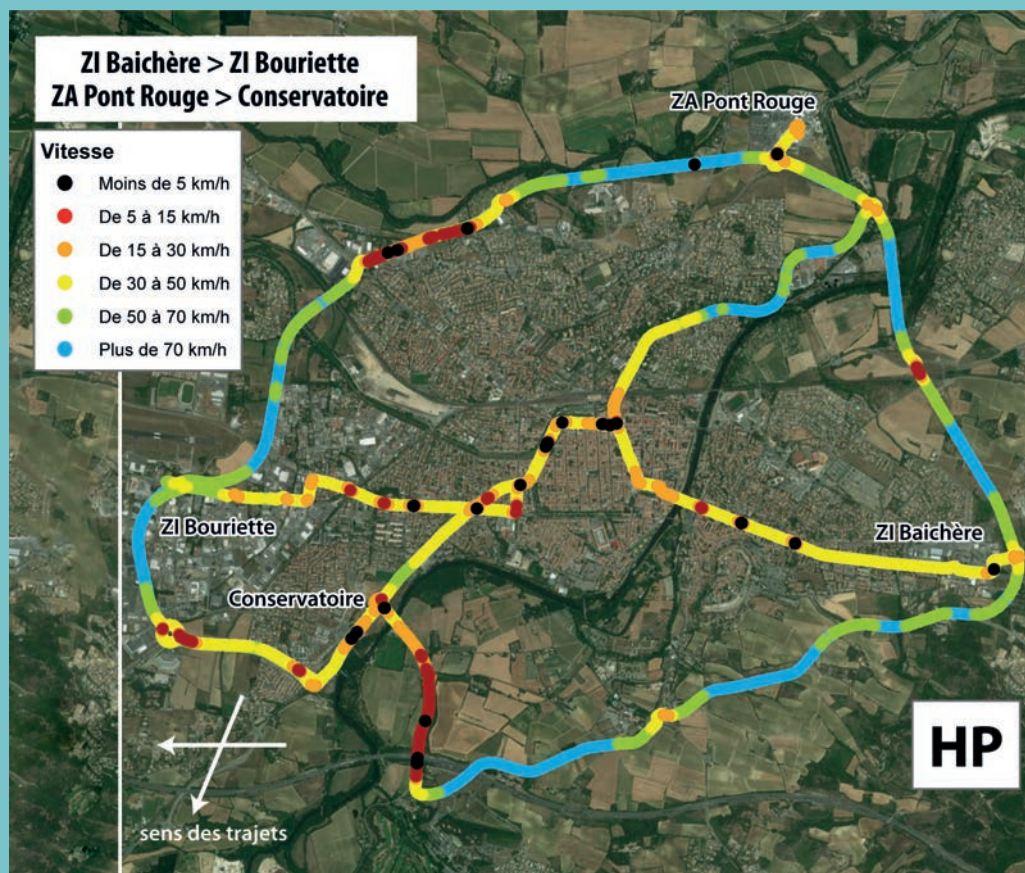
La boucle en sens unique sur les boulevards du centre-ville amène toutefois du trafic de shunt dans la Bastide et dans les quartiers résidentiels alentours, et pénalise

fortement la circulation des bus et la lisibilité de l'offre TC.

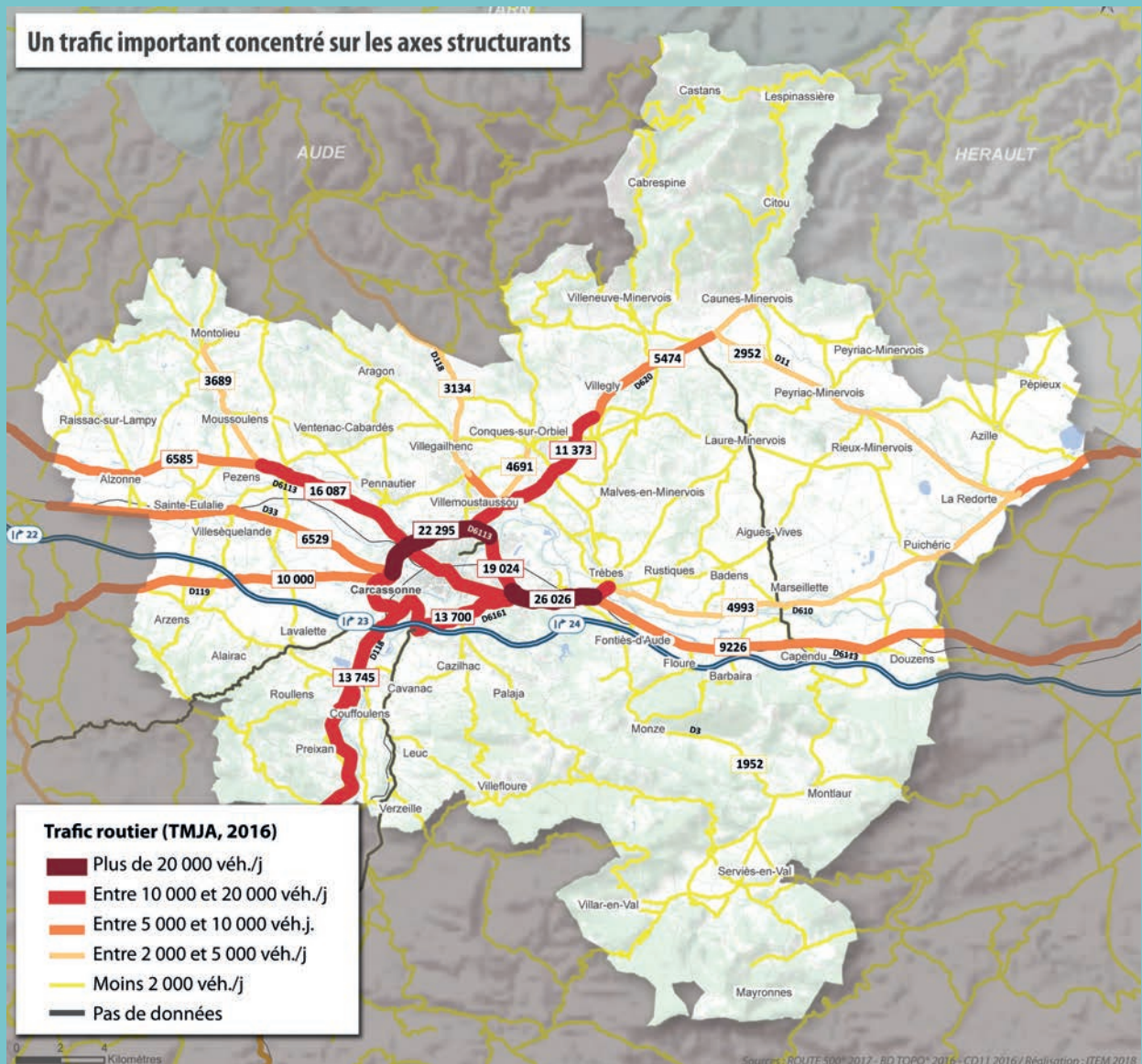
Ainsi, malgré, un trafic orienté à la hausse, les conditions de circulations sont globalement bonnes. L'analyse des conditions de circulation pour traverser Carcassonne montre que, en heure de pointe, le trafic est globalement fluide en centre-ville, tandis qu'il est plus chargé sur les rocades. En effet, on constate des congestions récurrentes aux giratoires des rocades Nord et Sud en heures de pointe, qui rend alors le passage par le centre-ville plus intéressant pour traverser Carcassonne (jusqu'à 8 minutes de gain).

On a un début de prise en compte des enjeux en termes d'apaisement des vitesses sur la plupart des communes mais une requalification semble nécessaire pour certaines traversées de bourg pour un apaisement de vitesses et une diminution de leur caractère routier.

De plus, en particulier dans le Nord-Carcassonnais (D38, D35) et en rabattement sur Trèbes, des voiries calibrées pour de la desserte locale sont utilisées pour des liaisons intercommunales et pour éviter certaines portions de la rocade.



Un trafic moyen journalier de :	C'est en HP 1 véhicule toutes les :
25 000 véhicules	1,4 sec.
20 000 véhicules	1,8 sec.
15 000 véhicules	2,4 sec.
10 000 véhicules	3,6 sec.
5 000 véhicules	7,2 sec.
2 000 véhicules	18 sec.



Des conditions de stationnement plutôt aisées sur le territoire

La problématique du stationnement automobile est essentiellement centrée sur Carcassonne centre et la Cité.

Dans l'ensemble, **on observe des facilités de stationnement en centre-ville à Carcassonne avec une absence de saturation** (hormis sur les places gratuites) et une offre de stationnement conséquente qui favorise l'usage de l'automobile pour se rendre en centre-ville.

Le cœur de ville aux rues étroites est encombré par le « tout-voiture » ce qui nuit à la qualité de l'espace public et laisse peu de place aux autres modes, en particulier les piétons.

L'analyse de la réglementation actuelle, a fait apparaître une politique tarifaire du stationnement à revoir pour

davantage de cohérence vis-à-vis de l'usage de l'espace public et une lisibilité de l'offre de stationnement à améliorer : jalonnement des parcs, zonage sur voirie...

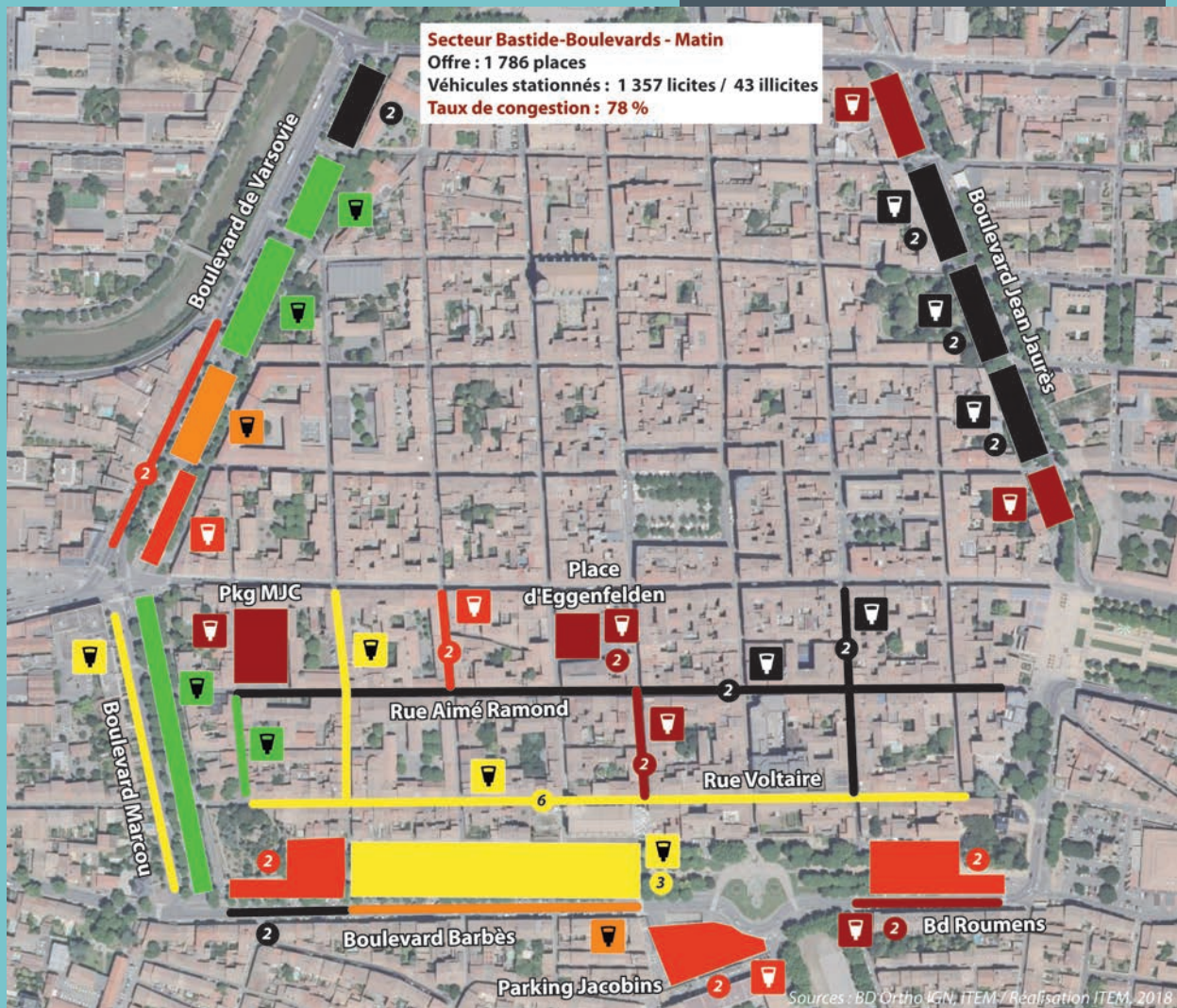
D'après les enquêtes d'occupation réalisées, en journée, seule une saturation est observée sur les zones gratuites autour de la Bastide. **La capacité de stationnement est globalement adaptée à la demande avec un taux de congestion moyen de 78 % (400 places libres).**

Seuls 19 % des actifs de Carcassonne déclarent rencontrer des difficultés de stationnement selon l'enquête ménages déplacements.

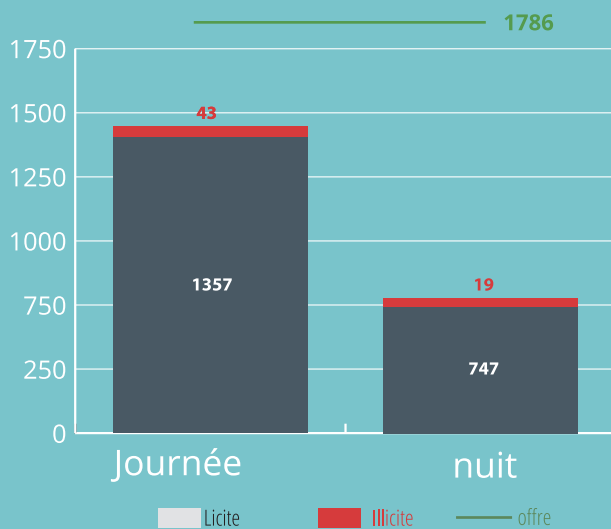
Sur la Cité, à l'exception de quelques jours par an (pics d'affluence estivale), qui vont nécessiter une régulation, là encore l'offre en stationnement est suffisante.

Sur le reste du territoire, on constate peu de difficultés quotidiennes de stationnement. Les enjeux de stationnement sont en cours de prise en compte dans les polarités avec l'instauration de zones bleues pour favoriser l'accès aux commerces et services.

Néanmoins, le stationnement résidentiel est problématique sur certains villages à l'urbanisme contraint.



Carcassonne - Bastide et boulevards



Voirie enquêtee

- Voirie enquêtée
- 🅇 Stationnement payant

Taux de congestion

- 🟢 Moins de 60 % (pas de problème de congestion)
- 🟡 De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- 🟠 De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- 🔴 De 86 % à 95 % (difficulté à trouver une place de stationnement)
- ⬛ De 96 % à 100 % (saturation)
- ⬛ Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)
- 6 Volume de stationnement illicite

Une offre de transports collectifs diversifiée

L'offre diversifiée en transport collectif sur le territoire permet de satisfaire les besoins de déplacements internes à l'Agglo (réseau de la RTCA) ainsi que vers et depuis l'extérieur (TER, réseau de car liO [lignes intermodales d'Occitanie]).

L'offre de transport de Carcassonne Agglo est présente sur la quasi-totalité des 81 communes : 24 lignes desservent l'ensemble du territoire, soit 12 lignes urbaines (Carcassonne et communes périphériques) et 12 lignes non urbaines sur les communes plus rurales.

La desserte est plutôt bonne, avec 77 % des habitants du pôle urbain ayant un arrêt RTCA à moins de 5mn de leur domicile, une augmentation de l'offre lors de la dernière restructuration en 2017 (+ 17 % de km sur le réseau urbain) et une meilleure prise en compte des besoins des actifs.

Le diagnostic a néanmoins mis en évidence aussi des carences sur ce réseau : absence d'offres en soirée / sens unique de circulation qui pénalise les véhicules/ absence d'aménagement ou de priorité pour les bus. 20,4

voyages par habitant sur le réseau RTCA, c'est près d'un tiers de moins que la moyenne nationale des réseaux d'agglomérations de même taille.

En complément, **le réseau Régional liO propose des liaisons interurbaines intéressantes pour les actifs comme pour les scolaires.**

Malgré tout, on constate globalement une faible utilisation des transports en commun (part modale de 1 à 7 % selon les secteurs). Les lignes sont fréquentées majoritairement par les scolaires et les usagers dits « captifs », c'est-à-dire qui n'ont pas d'autres moyens de locomotion que le transport en commun.

De plus, lors des enquêtes menées auprès des communes l'offre est plutôt jugée inadaptée et il y a des attentes fortes d'améliorations

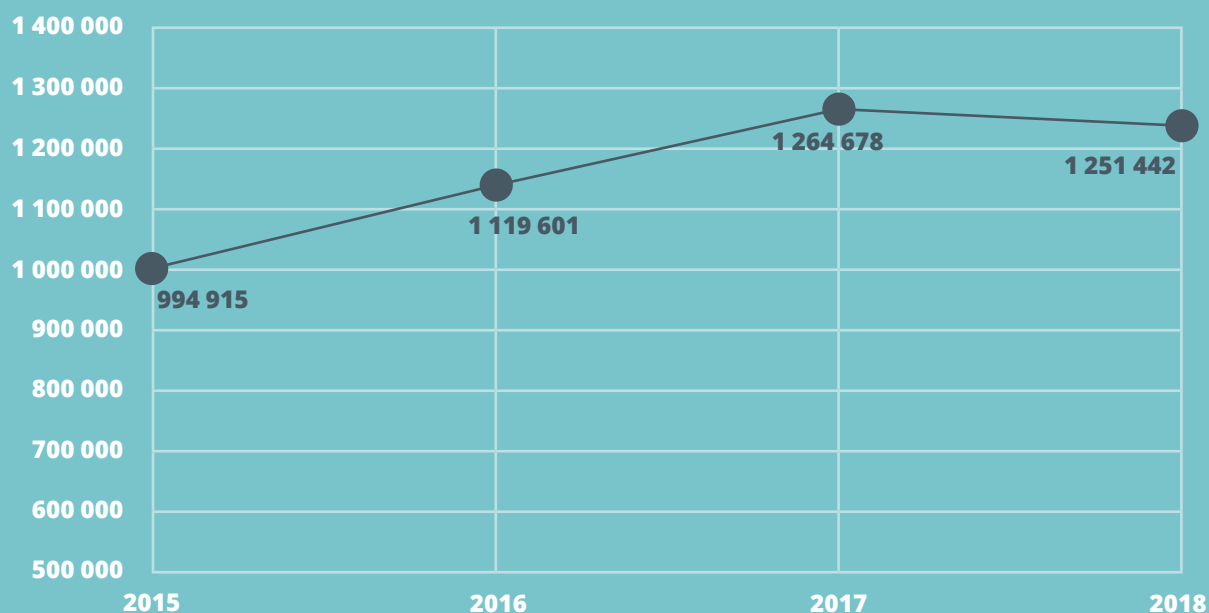
(90 % des communes ayant répondu à l'enquête souhaitent un renfort de l'offre de transport collectif).

L'offre ferroviaire est attractive depuis Carcassonne sur la transversale Sud, avec un nombre de services importants en lien avec Toulouse et Narbonne. Environ 820 000 voyageurs l'empruntent annuellement.

Enfin, le diagnostic a mis en évidence des conditions d'intermodalité à parfaire (Information, tarification, PEM gare de Carcassonne, des haltes ferroviaires sur la ligne de Quillan non valorisées et peu « intermodales »...). Le projet PEM permettra de résorber les carences d'intermodalité constatées sur la gare. **Une complémentarité sera à trouver entre les offres interurbaines ferroviaires et routières, que ce soit en termes d'offre qu'en termes de tarification.**

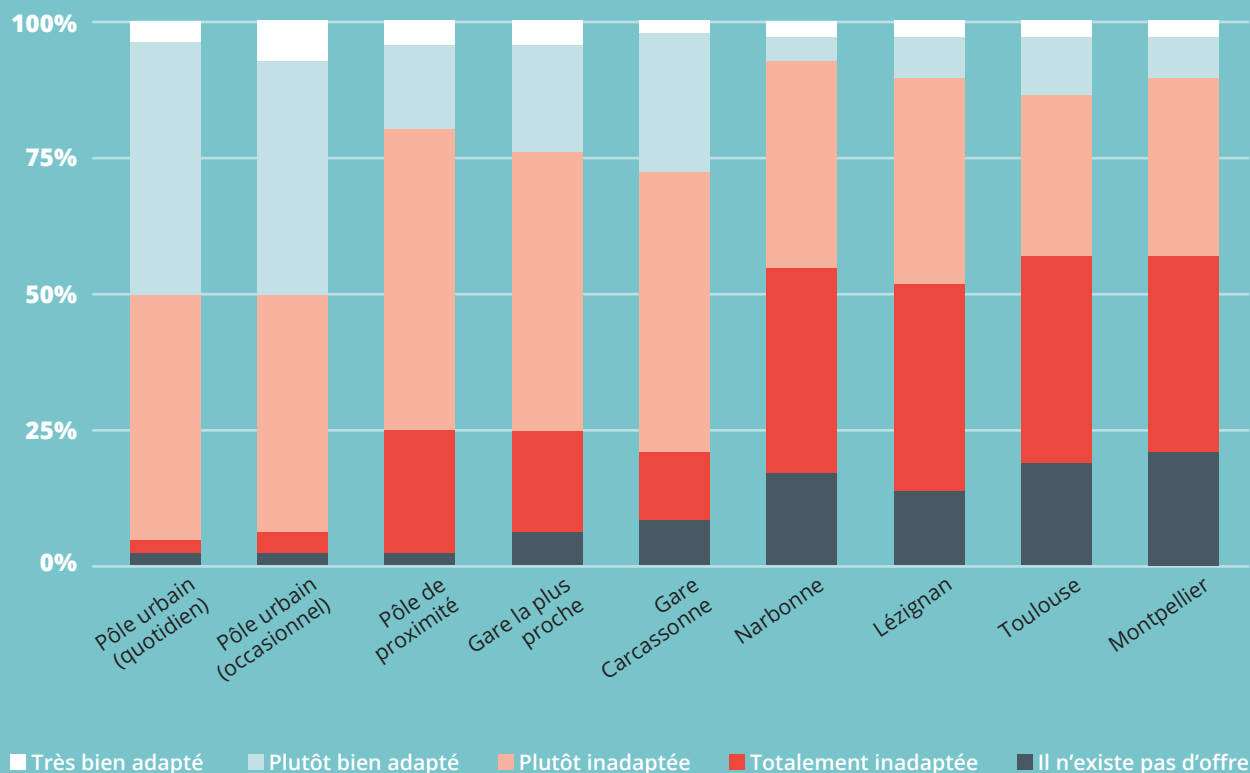
Évolution de la fréquentation des lignes urbaines RTCA selon la billettique hors fraude

(2018 = estimation)



Jugement de l'offre transports en commun selon les destination

(questionnaire aux communes)



Des modes actifs et les solutions de mobilité alternatives encore peu développés

Le territoire présente un environnement et un contexte globalement favorable pour le développement de la pratique cyclable utilitaire et touristique, notamment sur Carcassonne (relief à minorer, fort potentiel pour les déplacements de courte distance, Canal du Midi...).

Mais on constate aujourd'hui un « climat vélo » globalement défavorable qui traduit un retard à rattraper en matière d'aménagements et services cyclables sur l'ensemble du territoire (moins de 13 km d'aménagements cyclables sur Carcassonne, absence de maillage, aménagements peu qualitatifs, jalonnement et

stationnement limité...). Cela conduit à une pratique cyclable utilitaire faible (1 % de part modale) même pour les trajets de courte distance.

Les conditions de déplacements en modes actifs sont peu qualitatives et on observe une forte emprise de la voiture qui interroge plus globalement sur la place du piéton et du cycliste dans l'espace public pour l'avenir.

La vocation touristique est mieux prise en compte (boucles cyclo-touristiques, aménagement de la V80 le long du Canal du Midi, label accueil vélo...). Toutefois, on constate assez peu d'efforts dans la valorisation des itinéraires cyclotouristiques.

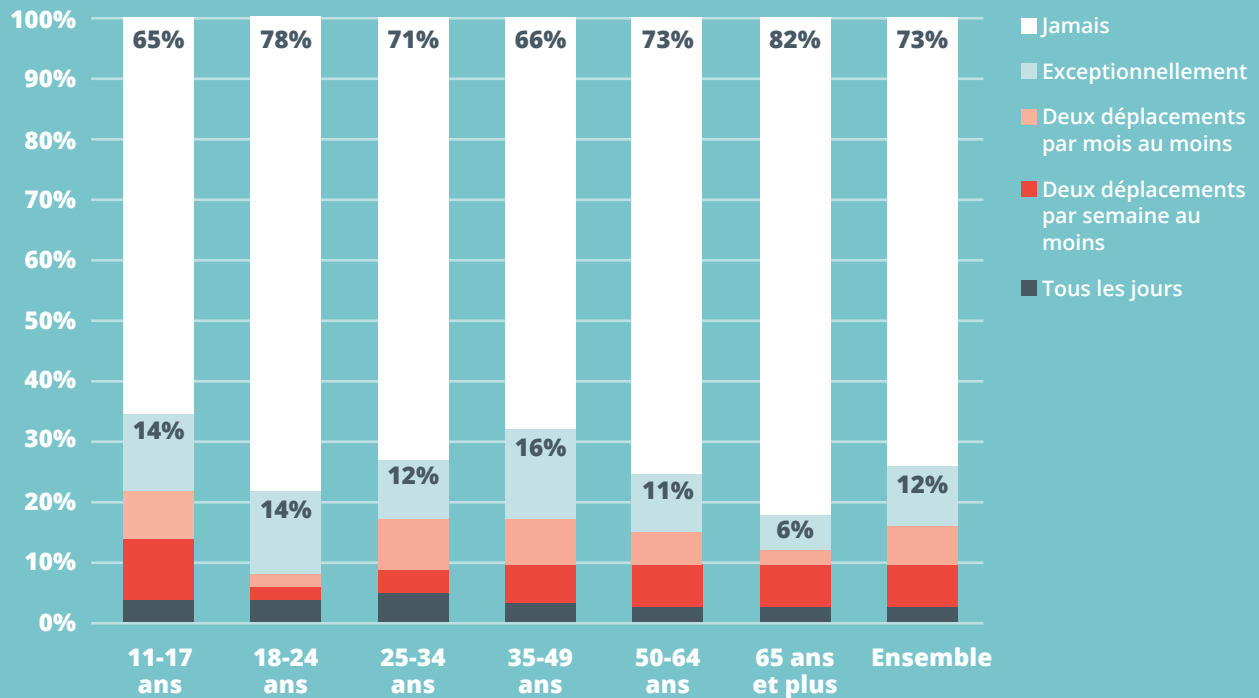
Parmi les solutions alternatives en faveur de la mobilité durable, l'offre de covoiturage est à structurer davantage (2 aires officielles, mais de nombreuses aires informelles) et le panel d'offres alternatives reste limité et doit être encore encouragé (programme d'électromobilité, offre de mobilité solidaire limitée, absence de Pédibus, d'autopartage...).

En parallèle, la communication et l'information autour de l'offre de mobilité disponible est à parfaire.

Des attentes ont été exprimées sur le covoiturage, le transport solidaire, le développement de l'information notamment à travers le questionnaire aux communes.

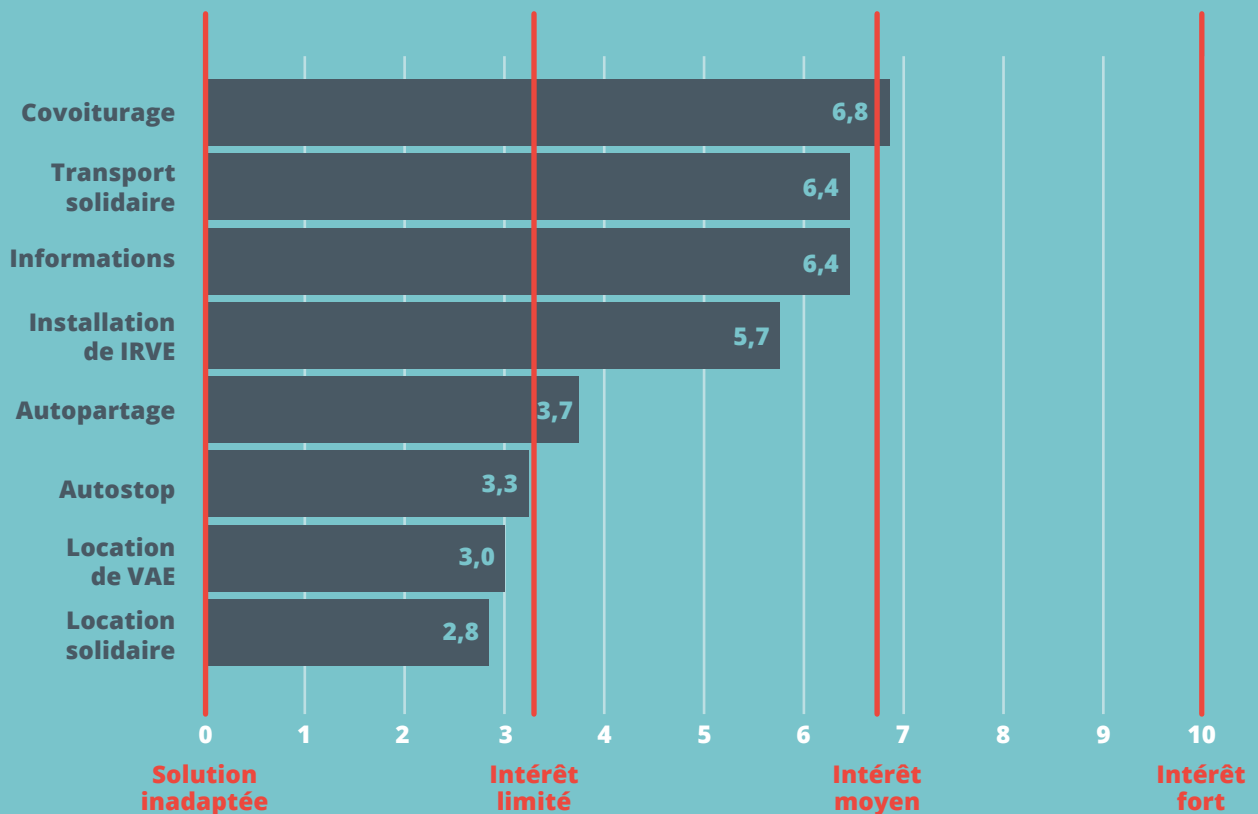
Ce diagnostic met en évidence un territoire encore très tourné vers l'automobile à l'image de nombreuses agglomérations de taille moyenne et où son utilisation est assez aisée (circulation, stationnement). En parallèle, la politique « mobilité » développée est quasi exclusivement axée vers les transports collectifs avec une offre importante mais utilisés essentiellement par les captifs, du fait notamment de la place accordée à l'automobile.

Fréquence d'utilisation du vélo selon l'âge



Pertinence des solutions de mobilité alternative

(note moyenne /10)



**LA CONSTRUCTION
DU SCÉNARIO ET SA
DÉCLINAISON EN
PROGRAMME D' ACTIONS**

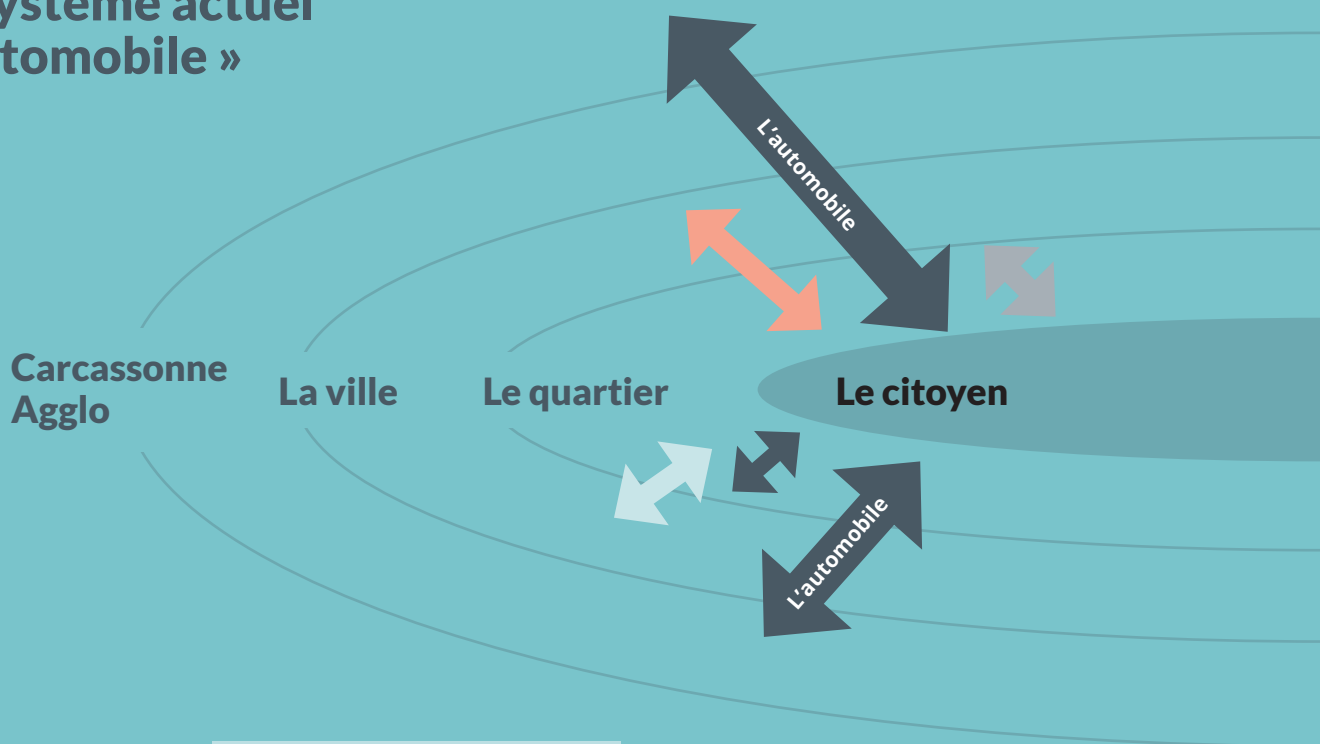


La philosophie générale du scénario du PGD

Une gestion plus rationnelle des déplacements automobiles et un éventail **plus large de solutions alternatives**

Face aux constats du diagnostic, il est apparu impératif d'élargir le panel des solutions de mobilités, et de rééquilibrer la place des modes dans les réflexions à l'échelle de l'Agglomération. **Il faut engager pour**

Le système actuel « automobile »



- Priorité à l'automobile
- Manque d'intermodalité
- Vitesse excessive
- Encombrement - Nuisances
- Stationnement abondant
- Étalement urbain
- ...

L'agglomération et le tout automobile

l'avenir une politique qui rime avec multimodalité et intermodalité !

Le scénario du PGD cherche donc à réduire les besoins en déplacements tout en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Cela passe par une vision et une approche globale de la mobilité afin de construire un PGD pertinent et cohérent avec les enjeux d'une mobilité durable.

L'objectif n'est donc pas de diaboliser la voiture à travers ce PGD, ce qui serait un non-sens, mais de faire en sorte que l'usage de celle-ci ne soit ni exclusif, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacement, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui.

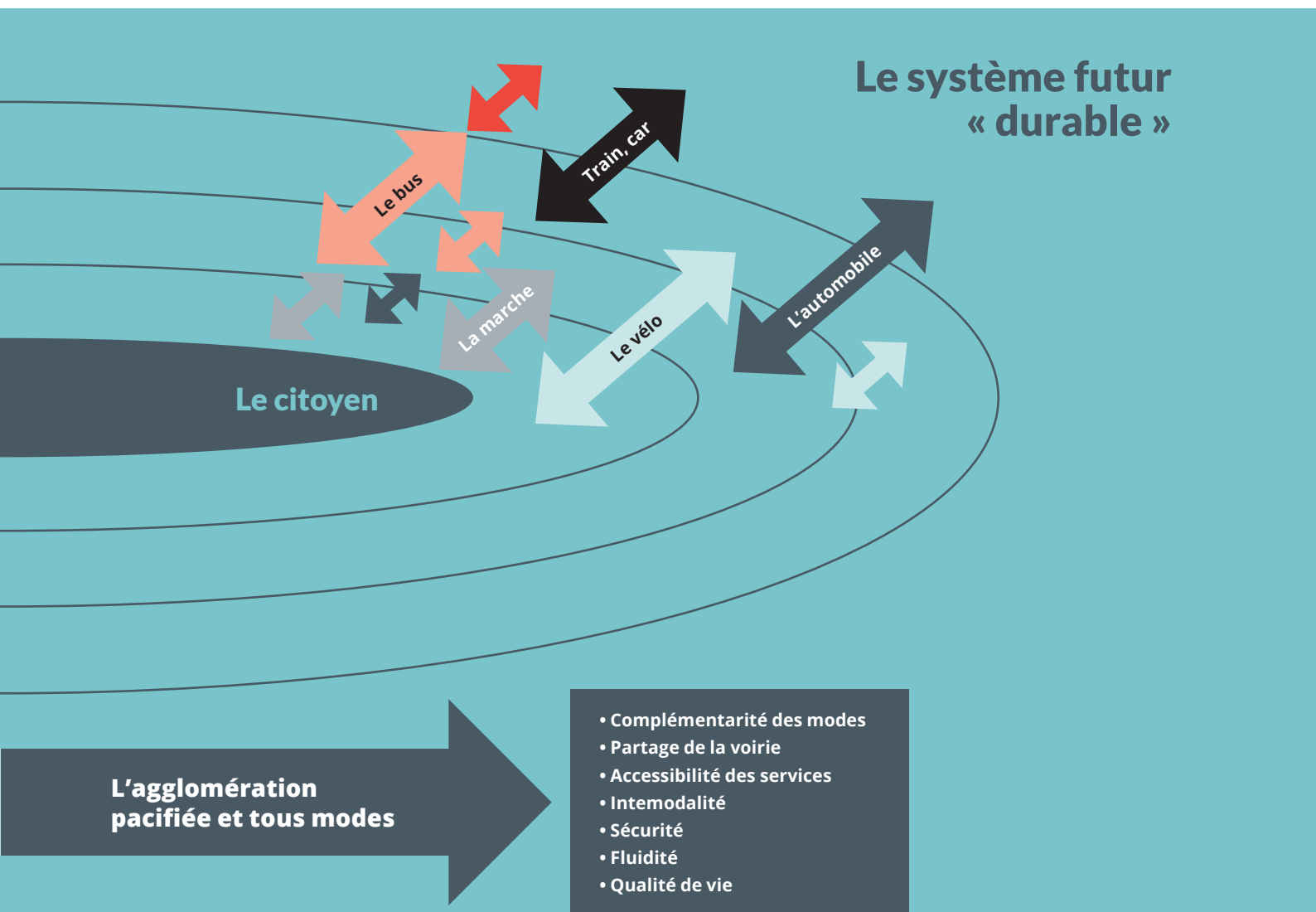
Il s'agira de tenir évidemment compte du fait que selon les secteurs du territoire, un mode de déplacements est souvent plus adapté, plus pertinent qu'un autre.

Le schéma résume la philosophie globale du scénario du PGD avec la volonté de **passer d'un système où l'automobile est dominante à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les modes.**

Pour cela, les modes doux seront privilégiés pour les déplacements de proximité et l'automobile plutôt réservés aux déplacements plus longs, où les TC ne sont pas forcément une alternative...

Il s'agit donc pour le futur d'élargir la palette des services et d'utiliser davantage chaque mode de transport selon sa zone de pertinence ! Ainsi, la voiture individuelle viendra en complémentarité avec les autres solutions et non en opposition !

Sur la base de cette philosophie générale 4 scénarii ont été élaborés pour comparer les « voies » possibles et initier un débat de fond entre les différents acteurs. Nous avons adopté une vision pragmatique pour leur construction, avec des scénarios de pistes d'actions, qui traduisent une ambition différente, une action différenciée sur les différents modes...



Le scénario de synthèse issu des réflexions partenariales

Un scénario de synthèse, fruit d'une réflexion commune (à partir de retours et d'avis parfois divergents), traduisant la stratégie attendue d'évolution des conditions de déplacements et changements de comportements sur le territoire a été retenu.

Le concept multimodal décliné dans ce scénario du PGD est basé sur :

- Un territoire structuré afin que chacun puisse s'y déplacer, de manière sûre et durable.
- Des circulations mieux organisées, un réseau viaire mieux partagé (avec une place plus équilibrée pour les différents modes, un stationnement maîtrisé).
- Une offre alternative à l'automobile plus diversifiée, plus attractive et capable sur certains secteurs de concurrencer l'automobile afin de favoriser le report modal.
- D'avantage d'intermodalité, de complémentarité entre les modes.
- Une véritable politique modes actifs et un développement du management de la mobilité.

Un programme de 35 actions ...

Ce scénario, véritable feuille de route de la politique mobilité se traduit par **35 actions** à mettre en œuvre, en lien les unes avec les autres et réparties sur **5 grands axes d'interventions**.

... et des pistes de réflexions pour l'avenir

En parallèle, **14 pistes d'actions sur lesquelles il y a eu des arbitrages sont conservées en pistes de réflexion pour le futur au-delà ou en parallèle du programme défini dans le scénario du PGD** selon les opportunités ou évolutions territoriales. En effet, elles présentent aussi un intérêt ou une voie potentielle pour l'avenir.

Un scénario du PGD aura des effets significatifs sur ...

- Le report modal à travers la définition puis la mise en œuvre d'**un schéma cyclable, le développement d'aires de covoiturage, une meilleure performance/articulation des Transports Collectifs, une intermodalité renforcée** (Pôle d'Échanges Multimodal Gare, billettique).
- **Un meilleur partage de la voirie** grâce à la piétonisation du « cœur de Bastide », la réalisation d'aménagements cyclables, une meilleure pacification des bourgs, la requalification potentielle des boulevards de la Bastide (suite à l'étude à mener), une réorganisation du stationnement dans les villages à l'urbanisme contraint.

Ces actions permettront d'améliorer les déplacements de tous les habitants du territoire (actifs, jeunes, personnes âgées...) aussi bien pour des déplacements monomodaux (en bus, à vélo, à pied) que multimodaux grâce à l'amélioration des connexions entre les modes.

... mais des effets positifs plus limités sur ...

La maîtrise du trafic automobile en raison d'une meilleure fluidité de la circulation sur les communes de 1^{ère} couronne (traversée de Trèbes, transversales améliorées) et de contraintes encore limitées sur le stationnement automobile.

	Scénario PGD	Pistes de réflexion pour le futur
Agir sur le réseau viaire, la circulation et les livraisons de marchandises	7 actions	3 pistes
Agir sur le stationnement	4 actions	1 piste
Agir sur les transports collectifs et l'intermodalité	11 actions	7 pistes
Agir sur les modes actifs	7 actions	1 piste
Agir sur le management de la mobilité et les solutions alternatives	6 actions	2 pistes
TOTAL	35 actions	14 pistes de réflexion

La composition du plan d'actions

Un plan d'actions qui touche à tous les volets de la mobilité

L'ensemble des volets de la mobilité sont liés. Ainsi, le plan d'actions se doit d'adopter **une approche systémique, globale et multimodale**. C'est un ensemble organisé d'éléments en interaction.

Une action sur un mode de transport en particulier impliquera des **conséquences plus ou moins positives sur les autres modes**. À titre d'exemple, la volonté de favoriser les déplacements doux ne peut être envisagée sans une réflexion concomitante sur l'automobile et la place qu'elle occupe sur la voirie.

Un plan d'actions pour répondre à plusieurs échelles territoriales

La principale échelle territoriale est celle de l'agglomération prise dans son ensemble, avec des actions générales qui impacteront

sur les pratiques de déplacements de l'ensemble des habitants ou des visiteurs de Carcassonne Agglo. Il s'agit d'actions pour lesquelles les enjeux concernent le réseau principal de voirie, les déplacements vélos ...

À une échelle plus restreinte, les actions peuvent cibler plus précisément certains secteurs de Carcassonne Agglo : la ville centre et la Bastide, les communes périurbaines, les communes rurales, etc... Le cœur de l'agglomération, occupera une place particulière et plus conséquente du fait du nombre de déplacements qui le concerne et de l'espace public plutôt concurrentiel nécessitant que des choix soient faits entre les différents modes, et ce, sans altérer les fonctions économiques essentielles de cet espace.

D'autres actions s'inscrivent dans un contexte territorial plus large que celui de Carcassonne Agglo, en lien avec les politiques d'aménagement extraterritoriales (principalement départementales et régionales).

Un plan d'actions avec plusieurs horizons temporels

Outil de planification des déplacements pour les 10 prochaines années environ, le scénario du PGD se fonde sur 3 horizons temporels :

- De **court terme**, pour des réalisations, aisées à mettre en œuvre (sans forcément de travaux), déjà engagées ce qui correspond globalement aux deux premières années du PGD.
- De **moyen terme**, entre 2 et 5 ans, concernant des réalisations plus difficiles à mettre en œuvre, par exemple d'un point de vue technique ou financier avec le concours de multiples partenaires, ou avec en amont une phase d'étude puis ensuite une seconde phase de mise en œuvre.
- De **long terme**, au-delà de cinq ans, pour les réalisations les plus conséquentes ou pour par exemple des actions pour lesquelles les comportements actuels en matière de mobilité ne sont pas encore en adéquation avec leur mise en œuvre etc...

Les 35 actions réparties sur 5 axes d'interventions

Axe 1 Agir sur le réseau viaire, la circulation et les livraisons de marchandises

[SUR CARCASSONNE ET LA BASTIDE] 3 ACTIONS

- **Action 1/** Limiter la possibilité de transiter par la Bastide.
- **Action 2/** Mener une étude sur les impacts d'une requalification des boulevards de la Bastide.
- **Action 3/** Étudier la faisabilité d'un système de livraison final avec des véhicules propres et de petites tailles afin que les véhicules classiques n'entrent plus dans les secteurs contraints.

[SUR LE RÉSEAU D'AGGLOMÉRATION ET À L'ÉCHELLE GLOBALE] 4 ACTIONS

- **Action 4/** Réaliser le contournement de Trèbes et le barreau de raccordement entre la D6113 et la Minervoise (D610).
- **Action 5/** Requalifier certaines liaisons transversales entre les communes de la couronne périurbaine en développement.
- **Action 6/** Créer une charte d'aménagements de la voirie, des aménagements cyclables, de la gestion des vitesses... applicable à l'ensemble des communes pour apporter une cohérence globale.
- **Action 7/** Systématiser la pacification (zone 30,...) sur les axes principaux de traversées des centres-bourgs.

Axe 2 Agir sur le stationnement

[SUR CARCASSONNE ET LA BASTIDE] 2 ACTIONS

- **Action 8/** Étude de l'évolution du stationnement sur Carcassonne.
- **Action 9/** Développer des parkings P+bus ou P+marche aux entrées de ville à Carcassonne pour répondre aux besoins des actifs et des touristes.

[DANS LES PÔLES SECONDAIRES ET SUR LE RESTE DU TERRITOIRE] 2 ACTIONS

- **Action 10/** Développer une politique zone bleue dans les pôles secondaires pour favoriser la rotation des véhicules près des commerces.
- **Action 11/** Mieux organiser le stationnement dans les bourgs à l'urbanisme contraint.

Axe 3 Agir sur les transports collectifs et l'intermodalité

[SUR CARCASSONNE ET LE PÔLE URBAIN] 5 ACTIONS

- **Action 12/** Faire de la gare de Carcassonne un pôle d'échanges multimodal.
- **Action 13/** Améliorer les correspondances entre RTCA et liO en gare de Carcassonne dans une optique de trajets multimodaux.
- **Action 14/** Développer des aménagements de priorisation pour faciliter l'insertion des bus dans les carrefours problématiques.

- **Action 15/** Cadencer les lignes structurantes RTCA et les rendre plus lisibles.

- **Action 16/** Réaliser une halte ferroviaire au niveau de la ZI Bouriette.

[À L'ÉCHELLE GLOBALE ET/OU SUR LES COMMUNES RURALES] 6 ACTIONS

- **Action 17/** Aller vers une intégration tarifaire sur Carcassonne Agglo entre RTCA et le réseau liO (voire en intégrant d'autres services de mobilité).

- **Action 18/** Travailler avec la Région pour une refonte et une meilleure complémentarité des lignes cars et trains liO qui semblent faire doublon.

- **Action 19/** Favoriser une meilleure exploitation ferroviaire de la ligne Carcassonne/Quillan.

- **Action 20/** Envisager de nouvelles haltes ferroviaires et réaménager certaines haltes existantes.

- **Action 21/** Étendre le réseau urbain vers d'autres communes périphériques.

- **Action 22/** Rabattre les lignes non urbaines sur des pôles multimodaux d'entrée de ville en connexion avec les lignes urbaines structurantes.

Axe 4 Agir pour le développement des modes actifs

[SUR CARCASSONNE ET LA BASTIDE] 2 ACTIONS

- **Action 23/** Piétonniser le « cœur de Bastide »

- **Action 24/** Développer une carte des temps piétons autour d'itinéraires qualitatifs et de découverte qui incitent à parcourir la ville sans voiture

[À L'ÉCHELLE GLOBALE DU TERRITOIRE] 5 ACTIONS

- **Action 25/** Développer des voies douces pour favoriser les déplacements utilitaires.

- **Action 26/** Réaliser un maillage de boucles cyclotouristiques sur des routes à faible trafic et valoriser les itinéraires existants.

- **Action 27/** Développer le stationnement vélo sur Carcassonne et les polarités avec notamment du stationnement sécurisé adapté.

- **Action 28/** Développer un système de location de vélos à destination des habitants et des touristes du territoire.

- **Action 29/** Développer les initiatives de type Pédibus/ Vélobus et l'écomobilité scolaire.

Axe 5 Agir sur le management de la mobilité et les solutions alternatives

[À L'ÉCHELLE GLOBALE DU TERRITOIRE] 6 ACTIONS

- **Action 30/** Développer un système d'autostop organisé.

- **Action 31/** Mettre en place un système de transport solidaire (en lien avec une association) pour assurer une offre à l'échelle des bassins de proximité.

- **Action 32/** Accompagner la mise en place de plans de mobilité (ex PDIE/PDIA) sur les principales zones d'activités et engager une démarche inter-administration sur le secteur du Tribunal.

- **Action 33/** Développer le covoiturage sur l'ensemble du territoire.

- **Action 34/** Mieux informer sur les différentes offres de mobilité du territoire et centraliser l'information en un lieu unique.

- **Action 35/** Faire de l'agglomération un territoire facilitateur d'expérimentations de solutions innovantes de mobilité pour lui conférer une meilleure exposition.

La formalisation du programme d'actions **jusqu'à la validation du PGD**

Un PGD qui intègre l'engagement des partenaires à travers la signature d'une « charte d'engagement »

Groupes de travail

Concertation en Conseils de territoire et Conseil de développement

Consultation de la population (SCOT et PGD)

Réunions : Ville de Carcassonne, Région, conseil départemental, RTCA

Validation/ajustement avec les élus

Scénario de 35 actions



Ateliers de travail sur le contour opérationnel des actions



Ateliers territoriaux sur chaque Conseil de Territoire pour travailler sur un panel d'actions



1 238 questionnaires récoltés sur l'ensemble du territoire



Rencontre des partenaires pour affiner le contour opérationnel et leurs engagements sur les actions les concernant



Ajustement et pré-validation du plan d'actions sur la base des retours des partenaires & ateliers / hiérarchisation des actions

Comité de suivi

Commission Transports

Conseil Communautaire

Co-construction & concertation

Cette large concertation a permis d'identifier 9 actions comme prioritaires.

Ainsi le caractère prioritaire de ces actions est indiqué sur chacune des fiches :

Action prioritaire

Validation du PGD

LE DÉTAIL DU PLAN D' ACTIONS **DU PGD**



Une étude pour déterminer le caractère résilient du plan d'actions du PGD aux inondations

Ce plan d'actions du PGD a fait l'objet d'une analyse par le CEREMA en mai 2019 du caractère résilient aux inondations.

À l'origine, le terme résilience s'applique pour caractériser à la fois l'élasticité et la fragilité d'un matériau qui est soumis à un choc ou une pression. Elle se manifeste alors par la capacité du matériau à retrouver son état initial.

Le concept est ensuite utilisé en psychologie et par extension aux territoires affectés par des traumatismes. Pour la définir, nous agrégeons la résilience d'une économie et la résilience écologique. « **La résilience d'une économie est sa capacité à surmonter rapidement des chocs et perturbations économiques. La résilience écologique est la capacité d'un écosystème, d'un habitat, d'une population ou d'une espèce à retrouver un fonctionnement et un développement normal après avoir subi une perturbation importante** » (Actes du séminaire Résilience urbaine et sécurité des territoires, Bron, Cerema, 2018, Collection Connaissances).

Un système sera d'autant plus résilient qu'il est moins vulnérable et que les dommages sur une partie de celui-ci entraînent le moins possible de dommages sur les parties non initialement atteintes, limitant l'effet domino. Il doit faciliter l'anticipation des événements dommageables pour être le mieux en capacité d'en limiter les effets.

De nombreux critères de résilience existent, sept paraissent pouvoir s'appliquer à un programme de déplacement à destination d'un territoire :

- 1. la diversité** : le programme doit permettre d'offrir différentes solutions de déplacement pour aller d'un point à un autre
- 2. la coopération des acteurs** : cette diversité est rendue possible par la coopération des acteurs

3. une structure réticulaire connectée : diversité des modes et coopération des acteurs induisent la création d'un réseau intermodal facile d'utilisation

4. flexible : le réseau n'est pas figé et s'adapte aux changements de contexte

5. inclusif : le réseau n'oublie personne ni aucun espace du territoire

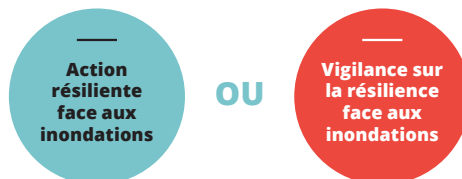
6. innovant : il prévoit des mesures nouvelles pour le territoire et leur apprentissage par la population

7. respectueux des milieux naturels : il ne détourne pas les cours d'eau et laisse libre les champs d'expansion des crues

Le risque inondation est le risque majeur auquel est confrontée l'agglomération de Carcassonne. L'étude a donc examiné en quoi ce plan permet au territoire d'être résilient en termes de déplacement suite à une inondation.

Au vu des critères de résilience retenus dans l'étude, le PGD de Carcassonne Agglo compte de nombreuses mesures favorisant la résilience du territoire en situation d'inondation, cependant certaines nécessitent une certaine vigilance dans leur mise en œuvre.

Ainsi le caractère résilient de chaque mesure est indiqué sur chacune des fiches actions :



AXE 1

**Agir sur le réseau
viaire, la circulation
et les livraisons de
marchandises**

**Carcassonne et
Bastide Saint-Louis**

Axe 1 Action 1

Limiter la possibilité de transiter par la Bastide

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Aujourd'hui la Bastide est soumise à un important trafic de shunt pour éviter les boulevards du tour de Bastide.
- Des gains de temps de 2 à 3 minutes en période normale par rapport à un itinéraire par les boulevards.
- De nombreuses possibilités de traversées sont possibles grâce à des rues à sens unique : 4 possibilités de traversées Nord-Sud et 7 possibilités Est-Ouest.

Revoir la plan de circulation afin d'éviter la traversée de toute la Bastide.

Mesures à mettre en place

1/ Définition et mise en place d'un plan de circulation en boucle au sein de la Bastide pour limiter le transit

La Ville de Carcassonne doit prochainement mener une réflexion sur le contour d'un nouveau plan de circulation pour contraindre la circulation de transit. Il s'agira de mettre en place un plan de circulation en boucles permettant de créer des secteurs étanches empêchant toutes possibilités de transit est-ouest ou nord-sud.

Ce nouveau plan passera notamment par un découpage de la Bastide en différents secteurs (« quatre quarts » qui ne permettront plus sa traversée totale) et une réflexion sur l'organisation des entrées/sorties de chaque zone en lien avec les usages attendus, (permettre un accès coté ouest qui n'est possible qu'en sortie actuellement...). La modification des sens de circulation et des accès est ainsi une façon efficace et peu coûteuse de réguler la circulation et de pacifier la Bastide (ne nécessite pas forcément de bornes d'accès).

L'espace piétonnisé tel que définit dans l'action 23 (Piétonniser le « cœur de Bastide ») servira de base au nouveau plan de circulation.

2 / Mettre en place une solution de transport alternative dans le cœur de Bastide en complément du nouveau plan de circulation

En complément, Carcassonne Agglo, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, peut envisager la mise en place d'une solution de transport alternative interne à la Bastide de type TOUC. Le plan de circulation prévoira des perméabilités pour la navette pour lui permettre de parcourir l'ensemble de la Bastide. Selon les évolutions technologiques et réglementaires, cette navette pourrait être autonome, donnant à Carcassonne l'image d'une ville innovante.

Échelle d'intervention

- Trèbes et Carcassonne Agglo.

Coûts

- 20-30 M€ selon les premières estimations (les montants seront affinés à travers les études et les choix arrêtés).

Suivi des mesures

- Trafic routier sur les axes de contournement.
- Trafic routier dans le centre de Trèbes.
- Observation des temps de parcours.

Planification

		Démarrage travaux
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Département de l'Aude	Maître d'ouvrage et co-financier (Études et réalisation)
Carcassonne Agglo / Ville de Trèbes / Région / État / Europe...	Partenaire technique et/ou financier (en fonction du tour de table qui sera réalisé)

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/
Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3

Axe 1 Action 2

Mener une étude sur les impacts d'une requalification des boulevards de la Bastide

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- L'anneau de boulevard encerclant la Bastide présente de forts marqueurs routiers : l'automobile est ultra-prédominante que ce soit par l'espace dévolu à sa circulation que par l'offre de stationnement proposée.
- La place des modes alternatifs à la voiture reste timide et leur insertion est souvent difficile voire accidentogène : absence de couloir bus, absence d'aménagements cyclables, des cheminements piétons dégradés voire absents.
- Les boulevards représentent également des espaces à enjeux forts sur le plan urbanistique de par leur proximité avec le cœur historique.

Réflexion sur la requalification des boulevards de Bastide intégrant aussi bien les aspects et les enjeux urbanistiques que de mobilité.

Mesures à mettre en place

1/ Mener une étude pluridisciplinaire de requalification des boulevards proposant plusieurs scénarios d'évolution

Pilotée par la Ville de Carcassonne, cette étude doit réinterroger la place et l'impact de l'automobile sur le secteur de la Bastide et de tendre vers un rééquilibrage des modes dans un objectif de pacification et de sécurisation.

Plus largement, la requalification des boulevards entrera dans un objectif de reconquête urbaine et d'amélioration du cadre de vie (recomposition des espaces publics, mise en valeur paysagère et patrimoniale) afin de (re) donner à la Bastide et à ses secteurs périphériques, une valeur d'urbanité.

L'étude s'attachera à proposer et comparer plusieurs scénarios d'évolution des boulevards sur la

base d'une méthodologie de type « SWOT » (exposition des forces, faiblesses, opportunités et menaces).

• **Éléments à prendre en compte sur le volet mobilité :**

// Perspectives d'évolution et d'organisation des circulations autour de la Bastide (réduction du nombre

de voies de circulation, mise à double sens, ...) et analyse des impacts induits par ces bouleversements en terme d'accès au centre-ville (modélisation de trafic, ...).

// Réévaluation de la place accordée aux modes alternatifs au sein de l'espace public : aménagement d'espaces dévolus aux modes actifs, insertion des couloirs bus, diminution de l'emprise destinée au stationnement automobile et relocalisation en périphérie,...

• **Éléments à prendre en compte sur le volet urbain, architectural et paysager :**

// Mise en valeur des potentialités paysagères le long des boulevards et création de continuités avec la trame verte et bleue existante (berges de l'Aude, Jardin Bellevue, Jardin André Chénier, ...).

// Connexion entre la Bastide et ses quartiers périphériques par la définition d'un réseau fin d'espaces publics plaçant le piéton au cœur de l'aménagement.

// Valorisation de la qualité architecturale et patrimoniale de la Bastide (façade urbaine,...), mise en valeur des fonctions urbaines (commerces, habitat,...).

Échelle d'intervention

- Centre-ville de Carcassonne.

Coûts

- Coût d'une étude multithématique : 75 K€.

Suivi des mesures

- Évolution du trafic sur les boulevards de la Bastide.
- Évolution de l'accidentologie.
- Enquête usager sur la perception de l'espace public (espace vécu / espace perçu).

Planification

Étude et programmation

Court terme
< 2 ans

Moyen terme
de 2 à 5 ans

Long terme
+ 5 ans

Acteurs	Rôle
Ville de Carcassonne	Maîtres d'ouvrage et pilote pour la réalisation de l'étude de requalification
Carcassonne Agglo, RTCA...	Partenaires techniques

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

Touristes



Détails des mesures

2/ Programmer la mise en place du scénario retenu suite à l'étude et les aménagements nécessaires

Exemple de requalification de voirie pouvant être engagée sur les boulevards de la Bastide : l'exemple du Boulevard Barbès.



Situation actuelle : 73 % de l'espace public consacré à l'automobile (circulation + stationnement)



Proposition d'aménagement : Recomposition du mail piéton et réévaluation de l'emprise accordée à l'automobile (53% de l'espace public)

Requalifier en boulevard urbain, l'exemple du boulevard Watteau à Valenciennes

Valenciennes Métropole s'est inscrite depuis 2004 dans un objectif de réaménagement de ses boulevards extérieurs afin de tendre vers un meilleur partage de l'espace public et une amélioration globale du cadre de vie. C'est dans ce cadre qu'un programme de requalification a été engagé sur le boulevard Watteau, axe structurant de la ville présentant

de forts marqueurs routiers (2x2 voies, mail central dévolu au stationnement,...). Le réaménagement de ce boulevard a permis :

- De pacifier la circulation sur le boulevard (zone 30, plateaux piétons).
- De recomposer et clarifier les espaces de stationnement VL.
- De créer un mail central exclusivement réservé à la promenade.
- De requalifier la façade urbaine à travers une valorisation des espaces publics et paysagers.

Axe 1 Action 3

Étudier la faisabilité d'un système de livraison final avec des véhicules propres et de petites tailles afin que les véhicules classiques n'entrent plus dans les secteurs contraints

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Des conditions de livraisons, (non respect des horaires, stationnement en double file, illicite...) qui impactent l'organisation de la circulation et du stationnement d'autres usagers (transports en commun, véhicules postaux...).
- Plus de la moitié des livraisons sont effectuées par des utilitaires légers, ce qui garantit un potentiel reportable vers d'autres moyens de livraisons.

Améliorer l'organisation des livraisons, optimiser la gestion du dernier kilomètre.

Mesures à mettre en place

1/ Mener une étude de faisabilité sur la création d'un ou plusieurs ELU (Espace Logistique Urbain) pour les livraisons finales dans le centre-ville

La mise en place d'un système de livraison finale **pour rationaliser la gestion du dernier kilomètre** implique la mise en place d'un espace logistique urbain qui :

- devra permettre de centraliser une partie des flux de marchandises vers le centre-ville et la cité afin de limiter le nombre de véhicules de livraison sur ces secteurs (pour les colis de la messagerie, soit jusqu'à +/- 30 kg qui génèrent beaucoup de véhicules).
- regroupera les colis dans des tournées assurées par des véhicules propres et de faibles gabarits plus adaptés aux secteurs à urbanisme contraint.

L'étude devra donc définir la localisation de cet espace, le mode de fonctionnement et de gestion, le potentiel captable/ coût de fonctionnement, rôle des intervenants... Il s'agira d'un travail

à mener avec les divers partenaires et notamment les commerçants et livreurs afin d'appréhender au mieux le potentiel, leurs besoins, contraintes, acceptabilité, afin de définir un système efficace et approuvé de tous.

2/ Mener une expérimentation en fonction des résultats de l'étude et de la concertation partenariale (avec un système léger et réversible)

Échelle d'intervention

- Centre-ville de Carcassonne.

Coûts

- Étape 1 : Etude de faisabilité +/- 20 k €.
- Étape 2 : Expérimentation avec système léger sur 12 ou 24 mois sur secteur ciblé en fonction des résultats de l'étude.

Suivi des mesures

- Enquête satisfaction commerçants
- Comptages véhicules
- Évolution de la vitesse commerciale des bus
- Évolution des contraventions pour non respect des horaires de livraisons.

Planification

	Étude et expérimentation	
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo et Ville de Carcassonne	Maîtres d'ouvrage
Commerçants et sociétés de transport, CCI	Partenaires techniques et/ou financiers

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT



AXE 1

**Agir sur le réseau
viaire, la circulation
et les livraisons de
marchandises**

**Sur le réseau
d'agglomération
et à l'échelle globale**

Réaliser le contournement de Trèbes et le barreau de raccordement entre la D6113 et la Minervoise (D610)

Vigilance sur la résilience face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- La traversée de Trèbes par la D6113 et la D610 est un point dur du réseau carcaissonnais soumis à un trafic important et une congestion récurrente.

Transférer le trafic de transit en dehors des zones urbanisées pour améliorer la qualité de vie des habitants et valoriser l'espace public.

Mesures à mettre en place

Deux projets de création d'infrastructures ont été mis en réflexion sur le secteur de Trèbes :

1/ Le contournement Est de Trèbes (2 solutions pour ce barreau) déchargera le centre-ville de Trèbes du trafic de transit. Il permettra ainsi la requalification du centre-bourg de Trèbes et un apaisement de la circulation.

2/ Le contournement Sud de Trèbes s'appuiera sur le giratoire de Béragne et la D3. Il permettra de reporter le trafic de transit de la D6113 à l'extérieur de la ville et solutionner le point de congestion au niveau de l'intersection avec la D610. Cet axe de contournement offrira également un nouvel accès à la ZA de Cairat.

Sans date connue de réalisation, le contournement Est reste toutefois la priorité de ces deux projets (des enquêtes OD menées en 2018 ont confirmé cette priorité en termes d'amélioration de la circulation). Mais, les inondations de 2018 ont aussi questionné le franchissement nécessaire de l'Aude (une étude hydrologique va être lancée à ce sujet par la Département). Sur le contournement Sud, qui viendra dans un second temps, il n'y a pas d'investigation à ce jour.

S'agissant de projets d'infrastructures coûteux, leur mise en œuvre nécessitera un tour de table financier entre l'ensemble des partenaires potentiels.

Échelle d'intervention

- Trèbes et Carcassonne Agglo.

Coûts

- 20-30 M€ selon les premières estimations (les montants seront affinés à travers les études et les choix arrêtés).

Suivi des mesures

- Trafic routier sur les axes de contournement.
- Trafic routier dans le centre de Trèbes.
- Observation des temps de parcours.

Planification

		Démarrage travaux
--	--	-------------------

Court terme
< 2 ans

Moyen terme
de 2 à 5 ans

Long terme
+ 5 ans

Acteurs	Rôle
Département de l'Aude	Maître d'ouvrage et co-financier (Études et réalisation)
Carcassonne Agglo / Ville de Trèbes / Région / État / Europe...	Partenaire technique et/ou financier (en fonction du tour de table qui sera réalisé)

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

Touristes

1

2

3

1

2

3

1

2

3

Les 2 projets de contournement de Trèbes



Axe 1 Action 5

Requalifier certaines liaisons transversales entre les communes de la couronne périurbaine en développement

Action prioritaire

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Le calibrage de certaines routes (routes étroites sans marquage axial) n'est pas adapté à leur vocation et aux trafics qu'elles accueillent.

Opérer un traitement / élargissement de certains axes pour une meilleure sécurité des usagers.

Mesures à mettre en place

1/ Opérer une reprise des axes transversaux de la couronne périurbaine identifiés comme prioritaires pour une meilleure sécurité des usagers

Si un nombre important d'axes a été identifiés en atelier et lors des Conseils de territoire (près d'une dizaine), il ne s'agit pas de réaliser des requalifications d'un nombre d'axes trop importants ce qui augmenterait encore le réflexe et la dépendance à l'automobile, mais de réaliser des aménagements ciblés de sécurisation.

Suite à la concertation, 4 axes prioritaires (routes départementales) ont été identifiés pour un linéaire cumulé de 13 km (reprise des accotements, marquage au sol, reprise des courbes, élargissements ponctuels...) :

- D38 Villemoustaussou <> Pennautier
- D18 Carcassonne <> Lavalette
- D101 Villalier <> Trèbes
- D35 Conques <> Villegailhenc

Suite aux inondations de 2018, une partie de ces axes a été endommagée. Des travaux prioritaires de remise en état vont être menés par le CD11 et comporteront quelques améliorations ponctuelles (largeur, courbes...) mais pas de recalibrage complet :

- Sur la D101 : remise en état du revêtement et améliorations ponctuelles.
- La D35 sera un axe à reconfigurer après la reconstruction du Pont de Villegailhenc.

Carcassonne Agglo formalisera cette demande de priorisation auprès du CD11.

Ce dernier n'a pas de vision en termes d'échéance sur la faisabilité et réalisation de ces projets de recalibrage qui sont soumis aux finances disponibles. Un tour de table financier sera probablement nécessaire pour avancer certaines échéances.

Un engagement des partenaires sera à formaliser à travers la charte d'engagement.

Échelle d'intervention

- Communes de 1^{ère} couronne.

Coûts

- Très variables selon la nature des travaux : jusqu'à 1 000 €/ml pour l'élargissement d'une route (chaussée + accotement).

Suivi des mesures

- Trafic routier et vitesse sur les axes requalifiés.
- Accidentologie sur les axes requalifiés.

Planification

	Financements/ Programmation	Travaux
--	--------------------------------	---------

Court terme
< 2 ans

Moyen terme
de 2 à 5 ans

Long terme
+ 5 ans

Acteurs	Rôle
Département de l'Aude (ou communes selon voirie ?)	Maîtres d'ouvrage et co-financier
Carcassonne Agglo et Communes concernées	<ul style="list-style-type: none"> • Partenaire technique • Lobbying auprès du Département • Partenaire financier en fonction du tour de table réalisé

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/
Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3



Axe 1 Action 6

Créer une charte d'aménagements de la voirie, des aménagements cyclables, de la gestion des vitesses... applicable à l'ensemble des communes pour apporter une cohérence globale

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Des requalifications globales de la voirie engagées sur quelques communes (Villeneuve-Minervois, Villegailhenc,...) offrant un espace public de qualité et sécurisé favorable aux modes actifs.
- Une place prépondérante de l'automobile qui contraint le développement des modes actifs.

Accompagner les élus dans la mise en œuvre de leur politique de sécurisation et de pacification.

Mesures à mettre en place

1/ Rédiger une charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics

L'objectif de cette charte à l'échelle de Carcassonne Agglo est **d'offrir davantage de confort et de sécurité aux modes doux et d'adapter la circulation motorisée au territoire pour un meilleur partage de**

l'espace public. Ce guide constituera une boîte à outils afin d'aider les élus communaux à construire leurs projets dans le respect des besoins des usagers et des normes d'aménagement de voirie (accessibilité, dimensionnement des chaussées,...).

Elle ne doit pas être conçue comme un référentiel à suivre mais comme un outil de conseil intégrant au mieux les enjeux locaux. Il s'agit de mettre en valeur sur le plan technique et en fonction de la typologie des voies et des espaces traversés :

- Les différents types de zones pacifiées et aménagements d'apaisement des vitesses.
- La gestion des intersections (carrefour en T, en Y, à branches multiples,...).
- Le traitement des entrées de ville (effets portes,...).
- L'intégration des modes doux (en partage de voirie ou en voie dédiée) et des modes innovants.

- Les aménagements des arrêts TC routiers en prenant en compte les normes d'accessibilité PMR.
- Les types de traitement des espaces publics (revêtements, valorisation paysagère).

La charte s'appuiera sur les recommandations du CEREMA ainsi que les retours d'expérience du Département

2/ Accompagner et conseiller les élus locaux dans leurs projets d'aménagement

Sur la base de cette charte, Carcassonne Agglo assurera un rôle d'accompagnement, de sensibilisation et de conseil en phase pré-opérationnelle avec un personnel dédié (rencontres avec les communes et les futurs maîtres d'œuvre, visites de communes ayant aménagé des dispositifs exemplaires,...).

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- 15 K€ pour la réalisation de la charte en externe.
- 1/5 ETP pour assurer le rôle de conseil et d'AMO auprès des communes.

Suivi des mesures

- Nombre de projets accompagnés.

Planification

Définition de la charte	Conseil / application	Conseil / application
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo	Réalisation de la charte – Appui technique / conseil (retour d'expérience...)
Département (Agence Technique Départementale)	Aide à la réalisation de la charte
Communes	Partenaire technique et maître d'ouvrage en phase travaux

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT



Systematiser la pacification (zone 30,...) sur les axes principaux de traversées des centres-bourgs

Action
résiliente
face aux
inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une politique de sécurisation et de pacification engagée sur quelques communes mais non généralisée.
- La pacification, seconde attente des élus pour garantir une meilleure sécurité des déplacements actifs selon le questionnaire aux communes lancé dans le cadre du PGD.

Une politique ambitieuse à mener pour tendre vers des villes plus apaisées et favorables aux modes actifs.

Mesures à mettre en place

En fonction des secteurs urbains et des pôles générateurs de déplacements, il s'agira d'assurer :

- **Un meilleur partage de la voirie via une diminution de l'emprise automobile** au profit des autres modes.
- **Une pacification de la voirie** pour améliorer les conditions de déplacements des modes actifs et atténuer le caractère routier de la rue.

Concrètement il s'agira de :

1/ Définir les secteurs à enjeux à traiter et les outils de pacification adaptés à chaque situation

2/ Mettre en place des aménagements de réduction des vitesses pour une pacification effective en reprenant les principes de la charte d'aménagement
(action 6)

Dans le cadre des ateliers de travail, **16 communes ont été identifiées** et devront intégrer ces réflexions en vue de projets éventuels d'aménagement futur : **Trèbes, Capendu, Pezens, Arzens, Alzonne, Villegly, Leuc, ...**

Échelle d'intervention

- Ensemble des communes ne disposant aujourd'hui d'aucune politique de pacification ou d'aménagements ponctuels.

Coûts

- Très variables mais compris entre 500 et 1000€/ml pour une requalification globale.

Suivi des mesures

- Linéaire aménagé en zone pacifiée.
- Comptages de vitesse.

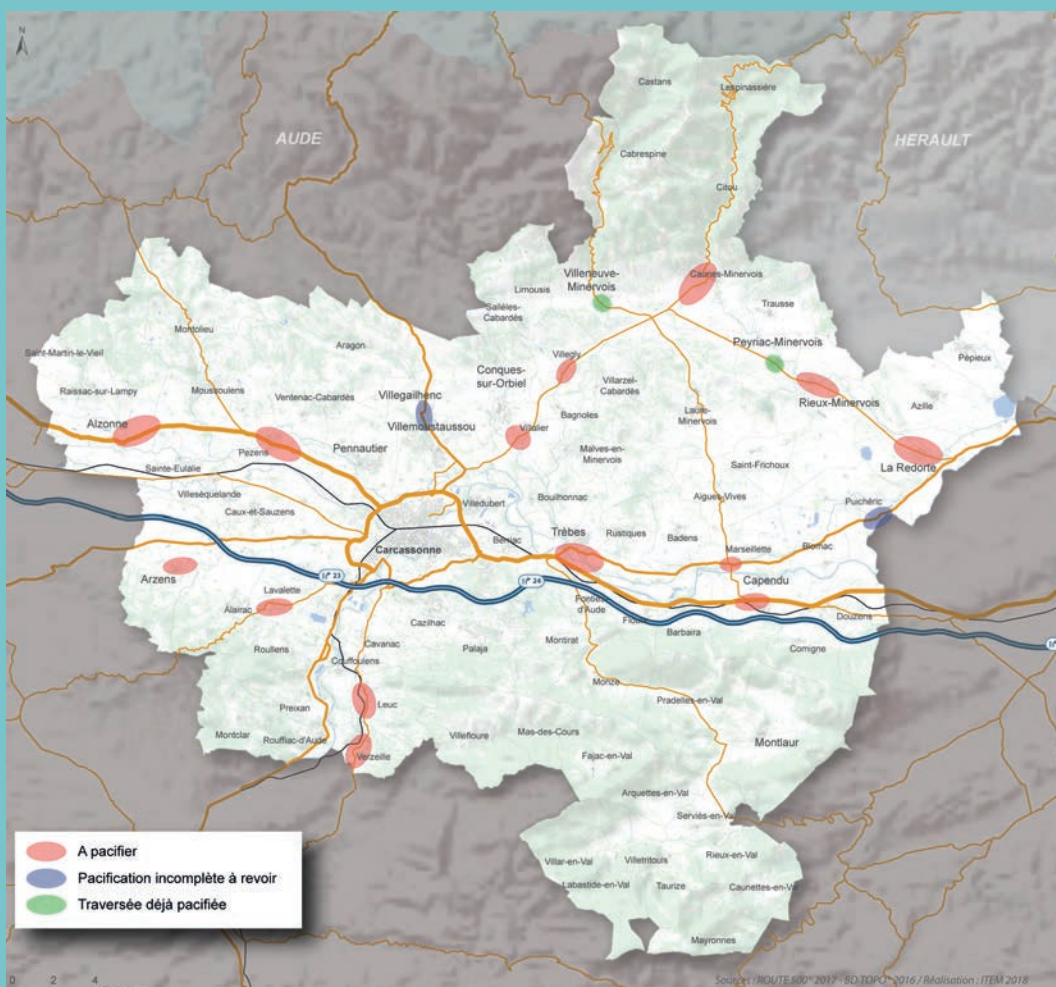
Planification

Définition / Études	Travaux de pacification	Travaux de pacification
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Communes	Maître d'ouvrage
Département de l'Aude	Partenaire technique (à travers l'Agence Technique Départementale) et financier à travers l'aide aux communes
Carcassonne Agglo	Partenaire technique

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT



Détails des mesures

La pacification a pour objectif d'adapter les conditions de circulation aux espaces urbains traversés. Elle vise ainsi à :

- **Atténuer les marqueurs routiers** de la voirie et réaffirmer l'ambiance urbaine du centre-bourg.

- **Diminuer les vitesses pratiquées** pour développer et sécuriser les modes actifs.

Une vitesse uniformisée à 50 km/h sur l'ensemble d'une zone urbaine n'est pas pertinente, tant les **secteurs et équipements desservis** (commerces,

groupes scolaires), les **usagers et publics attendus** (piétons, cyclistes, enfants...) ou **les profils de voirie sont distincts**. Il convient donc d'adapter le code de la route et les vitesses automobiles autorisées en fonction des zones urbaines concernées.









Le développement de la pacification de la voirie est un **préalable au processus de diminution de la circulation**. En effet, **plus les vitesses seront diminuées, plus le sentiment de sécurité sera important**, incitant ainsi les automobilistes à privilégier les modes doux, ou les parents à laisser leurs enfants aller à l'école à pied.

Outre l'amélioration des conditions de sécurité, la pacification de la voirie participe à l'amélioration du cadre urbain. Plus la vitesse sera faible, plus la vie locale sera privilégiée au détriment de la circulation automobile.

Définir les secteurs à enjeux

1

Selon qu'il s'agisse de zones résidentielles, de secteurs proches d'équipements, de rues commerçantes... **certaines réglementations auront plus de pertinence et faciliteront la circulation des usagers des modes doux.**

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

ville 30. org d'après CERTU

1

Types	Principes des outils de pacification	Principes des outils de pacification
1) Zone 30 	Affectée à la circulation de tous les usagers Vitesse des véhicules limitée à 30 km/h Chaussée à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police Zone aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable	Zones résidentielles Secteurs élargis de type Campus regroupant équipements de loisirs et établissements scolaires Rues commerçantes
2) Zone de rencontre 	Affectée à la circulation de tous les usagers Piétons autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules Vitesse des véhicules limitée à 20 km/h Chaussée à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police Zone aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.	Rues desservant les établissements scolaires Centres anciens des communes où le réseau viaire ne permet pas de constituer des cheminements doux sécurisés
3) Aire piétonne 	Affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente Seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci	Rues commerçantes où la circulation automobile de transit peut être à proscrire et connaissant une fréquentation touristique importante

Mettre en place des aménagements de réduction des vitesses

2

Un simple **panneau de signalisation étant insuffisant pour inciter les automobilistes à réduire leurs vitesses**, des aménagements d'apaisement sont également nécessaires.

Envisager la mise en œuvre de principes d'aménagements simplifiés (mieux adaptés à des zones vastes de pacification) :

- Marquage au sol des portes (entrée/sortie).

- Rétablissement de la priorité à droite.
- Remplacement des feux tricolores par des giratoires compacts, des petits giratoires franchissables ...
- Installation de places de stationnement alterné de façon à créer des chicanes naturelles.
- Recours aux végétaux ... pour casser les perspectives et la vitesse.

Mettre en place des aménagements physiques de modération de vitesse (plateau piétons, coussins-berlinois, écluses...) :

La pose de ces aménagements devra prendre en compte les **différents types de circulation sur les voiries concernées** (véhicules de transports collectifs, cycles, engins agricoles, convois exceptionnels...). Afin de faire respecter la limitation de vitesse dans la zone, **il est nécessaire de proposer ce type d'aménagement tous les 100 - 150 mètres**. Ces aménagements devront également être accompagnés de panneaux d'entrée et de sortie de zone, et d'un **rappel régulier au sein de la zone**.

2

Types	Principes des outils de pacification	Principes des outils de pacification
Aménagements de modération des vitesses	Favorise la traversée des piétons Ralentit les voitures et deux roues motorisées (2RM) Bien intégré au paysage urbain	Ralentit les transports en commun (TC) Instabilité pour le cycliste Bruit pour les riverains Localisation de la traversée pour les personnes à mobilité réduite (PMR)
Ecluse	Produit un effet de rétrécissement visuel en coupant la perspective de la ligne droite Ralentit les voitures Privilégie les flux sortant de la zone protégée et freine les flux entrant Crée une zone tampon pour les piétons Ne gêne pas les vélos (passage latéral)	Pas d'impact sur les deux-roues motorisés
Chicane	La rupture de la linéarité crée une contrainte dite dynamique La circulation reste fluide Ralentit les voitures et 2RM Crée une zone tampon pour les piétons Pas de bruit supplémentaire pour les riverains	Difficulté de circulation des TC Oblige le cycliste à se déporter face à une voiture
Ralentisseur	Ralentit les voitures et deux-roues motorisés (sauf coussin) Crée une zone tampon pour les piétons	Ralentit les TC (sauf coussin) Instabilité pour le cycliste (sauf coussin) Bruit pour les riverains

Ces projets de pacification et de sécurisation s'appuieront sur les principes de la charte d'aménagement pour une cohérence globale sur le territoire

AXE 2

Agir sur le stationnement

**Carcassonne et
Bastide Saint-Louis**

Étude de l'évolution du stationnement sur Carcassonne

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- En journée, le taux de congestion en centre-ville est de 88 %, contre 51 % la nuit. Une saturation est toutefois observée sur les zones gratuites par effet de bord de la zone payante et la présence des actifs.
- La politique tarifaire est peu cohérente : la zone verte claire au sein de la Bastide a rendu plus compétitif un stationnement au cœur de la Bastide par rapport aux boulevards.
- Sur les boulevards, les taux de congestion sont peu élevés (77 % et inférieurs à 60 % sur certains secteurs). Les places libres constituent ainsi plus de 10 000 m² d'espaces inutilisés et non valorisés.

Mener une étude stationnement intégrée à l'étude globale de requalification des boulevards (action 2).

Mesures à mettre en place

1/ Mener une étude qui permettra d'avoir une vision globale sur l'évolution du stationnement en centre ville, en considérant l'ensemble de l'offre disponible gratuite et payante, en intégrant

les parkings souterrains ainsi que les besoins diversifiés des multiples usagers du centre-ville actuels et futurs

Cette étude de stationnement pilotée par la Ville devra permettre de :

_Définir la destination précise des poches de stationnement selon l'usage et la durée de stationnement souhaitée.

- Privilégier les **visiteurs près des commerces** : dans la Bastide et sur les boulevards Barbès et Jean Jaurès.
- Privilégier les **résidents** sur le **Boulevard de Varsovie** et dans les quartiers péricentraux.
- Pour les **actifs**, il s'agira de privilégier un stationnement sur les **P+bus et P+marche** créés (action 9).

_Adapter la réglementation et la politique tarifaire aux différents usagers souhaités.

La réglementation valorisera le stationnement des visiteurs et des résidents au détriment des actifs.

- Pour les secteurs réservés aux **visiteurs**, adopter une réglementation prenant en compte le stationnement de **courte durée** (2h) et stationnement de **moyenne durée** (1/2 journée).

- Des **abonnements pour les résidents** valables uniquement sur certains secteurs.

_Affirmer le rôle des parkings en ouvrage en les rendant aussi attractifs voire davantage que la voirie.

Les parkings en ouvrage devront permettre **d'accueillir du stationnement de moyenne et longue durée** (résidents et actifs du centre-ville) afin de ne pas encombrer les parkings de surface de véhicules ventouses. Il s'agira de travailler **la tarification et leurs accès** (plan de circulation, jalonnement dynamique).

_Réfléchir à la place globale du stationnement dans l'espace public.

La place de l'**automobile dans l'espace public et la finalité du stationnement** seront réinterrogées au regard du cadre urbain, des autres modes et aux besoins et objectifs prioritaires de mobilité. Le stationnement est l'outil « clé de voûte » de la politique de mobilité de demain. **La politique de stationnement devra donc s'adapter aux objectifs de maîtrise du trafic et de report modal souhaités.**

Échelle d'intervention

- Centre-ville de Carcassonne.

Coûts

- Coût déjà intégré dans le coût du volet mobilité de l'étude de requalification des boulevards de la Bastide (action 2).

Suivi des mesures

- Fréquentation du stationnement en voirie et en parc.
- Enquêtes ponctuelles d'occupation et de rotation du stationnement.

Planification

Étude et programmation		
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Ville de Carcassonne	Maîtres d'ouvrage pour la réalisation de l'étude et des évolutions qui en découleront
Carcassonne Agglo, commerçants	Partenaire technique et/ou financier

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

Touristes

1

2

3

1

2

3

1

2

3

Développer des parkings P+bus ou P+marche aux entrées de ville à Carcassonne pour répondre aux besoins des actifs et des touristes

Action prioritaire

Vigilance sur la résilience face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Absence de parkings relais aux entrées de ville de Carcassonne.
- Des espaces de stationnement à 15 minutes à pied du centre-ville existent mais ne sont pas valorisés.

Accompagner la politique de stationnement à mener en hypercentre en déportant le stationnement longue durée des usagers du centre-ville en périphérie.

Mesures à mettre en place

Un parking « P+bus » est un parc de stationnement situé en entrée de ville connecté à un arrêt d'une ligne

de bus structurante afin d'inciter les automobilistes à réaliser leur trajet final jusqu'au centre-ville en bus plutôt qu'en voiture.

Les parkings « P+marche » sont situés à distance de marche du centre-ville. Ils sont destinés aux usages de moyenne et longue durées.

À long terme, un maillage de 6 P+bus et 2 P+marche permettraient de couvrir les principales entrées de Carcassonne (carte ci-dessous).

1/ Réalisation d'une étude pour l'expérimentation d'un P+bus

Sont jugés comme **prioritaires pour une expérimentation un des deux P+bus de l'entrée Ouest** :

- Soit **P+bus Conservatoire** en raison de son potentiel et de sa facilité de mise en œuvre.

- Soit **P+bus ZA Ferraudière**.

La maîtrise d'ouvrage de cette étude reste à définir.

L'engagement des partenaires sera à formaliser à travers la charte d'engagement du PGD.

Échelle d'intervention

- Carcassonne.

Coûts

- Étude : +/-15 K€.
- Expérimentation et mise en œuvre : très variable en fonction d'un site à créer totalement ou uniquement à reprendre / signaler...

Suivi des mesures

- Fréquentation des P+bus et P+marche.
- Fréquentation des lignes de bus et nombre de validations aux arrêts des P+bus.

Planification

	Étude et expérimentation	Travaux
--	--------------------------	---------

Court terme
< 2 ans

Moyen terme
de 2 à 5 ans

Long terme
+ 5 ans

Acteurs	Rôle
Ville de Carcassonne	Maître d'ouvrage et financeur pour la définition des aménagements (selon foncier)
Carcassonne Agglo	Maître d'ouvrage et financeur pour la définition des aménagements (selon foncier)
RTCA, Région	Partenaire technique

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

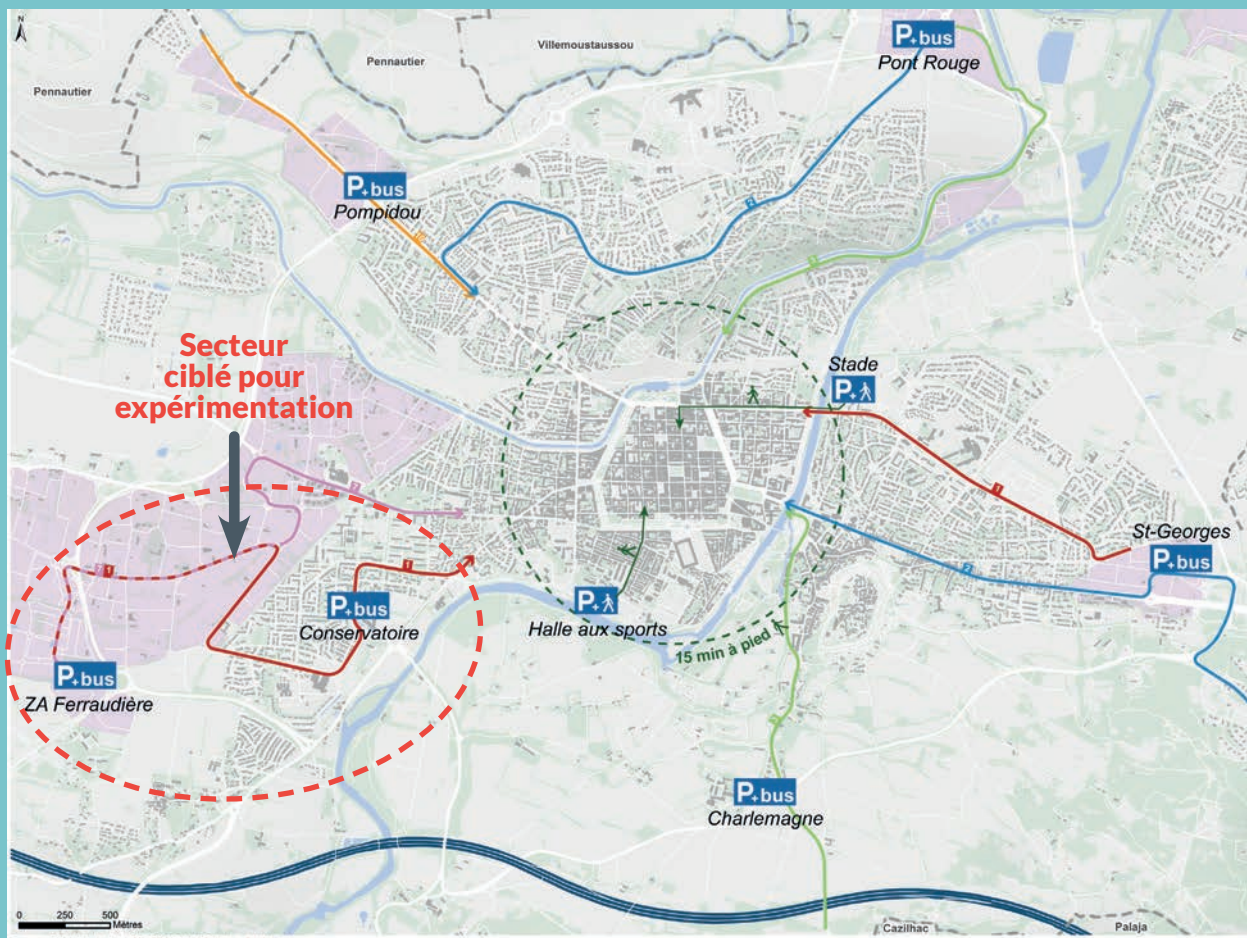
1 2 3

Captifs/
Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3



Détails des mesures

2/ Poursuivre le maillage en P+bus et P+marche en fonction des retours d'expérience de l'étude

Quatre autres P+bus sont envisagés à plus long terme, selon les opportunités foncières et les évolutions de la politique de stationnement et du réseau TC :

- Le **P+bus Saint-Georges** à articuler avec la rocade Est et à mutualiser avec le parking de la zone commerciale.
- Le **P+R ZA Pont Rouge**, où une mutualisation peut s'envisager avec les parkings du centre commercial.
- Les **P+bus Pompidou et Charlemagne** nécessitent une **hausse du niveau d'offre TC** les desservant afin d'obtenir une fréquence attractive (10-15 min en HP).

En parallèle, 2 parkings situés à 15 min à pied du cœur de ville peuvent remplir cette fonction de P+marche :

- Le parking du Stade
- Le parking de la Halle aux Sports

Les P+marche étant des parkings dédiés essentiellement aux équipements sportifs, leur utilisation est faible le jour. Le stationnement des usagers du centre-ville n'entre donc pas en conflit avec les usagers du centre-ville.

P+bus	Échéance	Entrée de ville	Capacité (1 % du flux routier)	Coût
				3 500 €/place pour parking à créer 1 000 €/place pour parking à matérialiser
Conservatoire	Court terme	D118 Limouxin	70 places	70 000 €
Saint-Georges	Court terme	D6113 Est du territoire	120 places	120 000 €
ZAE Ferraudière	Moyen terme	A61	50 places	175 000 €
ZA Pont Rouge	Moyen terme	D118 – D620 Nord de l'Agglo	90 places	90 000 €
Pompidou	Moyen terme	D6113 Ouest du territoire	80 places	280 000 €
Charlemagne	Moyen terme	D42 Sud du territoire	25 places	87 000 €

Une réglementation qui doit être incitative pour inciter leur usage :

Trois formules d'accès aux P+bus sont possibles :

- **L'entrée payante** avec remise d'un titre de transports (gratuit pour les abonnés).
- **L'accès est gratuit** mais la sortie du P+bus nécessite la présentation

du titre de transport valide pour la journée concernée.

- **La gratuité** pour tous.

Pour les **P+marche**, il convient de ne pas contraindre l'automobiliste. 2 solutions sont envisageables :

- L'absence totale de réglementation.
- Une réglementation type zone bleue à la journée pour éviter le stationnement ventouse sur plusieurs jours.

Fonctionnement	Avantages	Inconvénients	Exemples
Accès payant dès l'entrée dans le P+bus	<ul style="list-style-type: none"> • Permet de réserver le parc aux usagers du réseau • Entrée financière pour la collectivité 	<ul style="list-style-type: none"> • Peut nécessiter d'acheter d'autres titres pour les usagers • Équipements des parcs (barrières d'entrées / de sorties...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Besançon : Remise d'un ticket journée
Accès gratuit mais sortie avec titre de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Formule payante la plus économique pour l'automobiliste indépendante du nombre de passager 	<ul style="list-style-type: none"> • Rentrée financière moyenne pour la collectivité • Équipements des parcs (barrières d'entrées / de sorties...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Rennes • Brest
Accès gratuit	<ul style="list-style-type: none"> • Plus économique et incitatif pour les usagers • Pas d'investissements d'équipements pour la collectivité 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'entrée financière • Stationnement potentiel autre que celui des usagers des TC 	<ul style="list-style-type: none"> • Lorient

AXE 2

Agir sur le stationnement

**Dans les pôles
secondaires et sur
le reste du territoire**

Développer une politique zone bleue dans les pôles secondaires pour favoriser la rotation des véhicules près des commerces

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une réglementation « zone bleue » instaurée sur quelques communes du territoire complétée par des dispositifs arrêts minutes à proximité des centralités commerciales.
- 76 % des communes rencontrent des difficultés de stationnement moyennes à importantes dans leur bourg.

Poursuivre les efforts en matière de stationnement pour matérialiser l'offre et favoriser la rotation des véhicules dans les secteurs à enjeux.

Mesures à mettre en place

Le dispositif zone bleue réglemente les durées de stationnements autorisées en fonction des besoins de rotation aux abords des commerces, services sur les emplacements de parkings dûment signalés par un marquage au sol bleu (bleu) et des panneaux.

Au-delà de garantir aux habitants et aux visiteurs une bonne desserte

des secteurs à forte intensité commerciale et servicielle, la zone bleue permet de limiter les phénomènes de voitures-ventouses, stationnés plusieurs heures voire plusieurs jours sur la voie publique au détriment de l'accessibilité des riverains.

Pour répondre à cette problématique, il s'agira dans le cadre du PGD de :

1/ Prioriser les secteurs propices à l'aménagement de zone bleue et dimensionner le nombre de places concernées en s'appuyant sur la hiérarchisation de l'armature urbaine

Sur le territoire, cette réglementation a été envisagée lors de la concertation sur l'ensemble des pôles composant l'armature territoriale du SCoT, à savoir le cœur d'Agglomération, les pôles d'équilibre (Pennautier, Cazilhac, Palaja, Villemoustaussou,...) ainsi que les pôles de proximité (Alzonne, Capendu, Conques-sur-Orbiel,...). En parallèle, la commune de Caunes-Minervois a également été ajoutée.

2/ Harmoniser les durées des zones bleues sur l'ensemble du territoire

3/ Communiquer et assurer le respect de la réglementation

Cette mesure se traduira par :

- Une information accrue sur le respect des règles en matière de stationnement (panneaux de signalisation, campagne de marquage au sol, campagne d'affichage, flyer,...).
- Un contrôle du respect de la réglementation, via les agents de la Police Municipale afin de garantir le fonctionnement et la pérennité du système.

Échelle d'intervention

- L'ensemble des pôles identifiés dans l'armature territoriale du SCoT (Cœur d'agglomération, pôles d'équilibre, pôle de proximité,...).

Coûts

- 1 700 € pour 10 places en zone bleue (marquage des places + panneau).

Suivi des mesures

- Nombre de communes équipées d'une zone bleue (et nombre de places / hab.).
- Occupation et rotation sur les zones bleues.

Planification

Mise en œuvre	Mise en œuvre	Mise en œuvre
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Communes	Maître d'ouvrage et financeur
Carcassonne Agglo, associations, commerçants,...	Partenaire technique

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

Touristes



Détails des mesures

Les secteurs propices à l'aménagement de « zones bleues » et l'harmonisation de la politique de stationnement sur l'ensemble du territoire

Le stationnement de type zone bleue est une réglementation particulièrement adaptée aux communes de taille intermédiaire car elle favorise la rotation des véhicules tout en évitant le recours au stationnement payant et aux coûts qu'ils induisent (installation, entretien des horodateurs,...)

Certaines communes du territoire se sont déjà engagées dans l'aménagement de zone bleue en cœur de bourg à l'image de Trèbes (limitée à 30 min), Pezens (1h) et Villegailhenc (30 min). **Il faudra un travail**

d'harmonisation. L'instauration de places minutes n'a pas été retenue lors de la concertation où les vraies zones bleues ont été plébiscitées.

Une réglementation de type « zone bleue 1h » sera privilégiée. Une harmonisation des actuelles zones bleues (Trèbes, Pezens,...) devra être engagée afin de disposer d'un cohérence globale sur le territoire et de faciliter leur lisibilité pour les usagers (habitants, visiteurs,...).

Selon l'intensité commerciale et servicielle du bourg, **5 à 10 places de stationnement pourront être matérialisées en zone bleue**. Le coût de création d'une place de stationnement est estimé à 170 € (marquage + panneau) soit entre 850 € (5 places) et 1 700 € (10 places) par secteurs et/ou par communes.

Communiquer et assurer le respect de la réglementation

Le contrôle et la communication constitue les deux composantes pour assurer le respect d'une politique de stationnement.

À titre d'exemple, la ville de Bram (11) a instauré des stationnements zone bleue (1h30) sur plusieurs artères de la ville dans le cadre de son projet de revitalisation de centre-bourg. Une campagne de communication (sites internet, réseaux sociaux) a été mise en place afin d'informer les usagers de cette nouvelle réglementation.

Des distributions gratuites de disque de stationnement sont parfois proposées par certaines collectivités ou associations commerciales locales.



Axe 2 Action 11

Mieux organiser le stationnement dans les bourgs à l'urbanisme contraint

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Des villages du territoire sous forme de circulades peu adaptées à la circulation et au stationnement automobile (amplifié par la multi motorisation des ménages, les réhabilitations de bâtisse en plusieurs appartements...).
- Une volonté de se garer au plus près qui génère du stationnement illicite sur les espaces publics.

Organiser le stationnement et annihiler les pratiques anarchiques pour améliorer les conditions de circulation et de déplacements des piétons.

Mesures à mettre en place

Plusieurs types d'opérations peuvent être envisagées de la part de chaque commune pour mieux organiser le stationnement dans les bourgs à urbanisme contraint en fonction de leurs caractéristiques (16 communes ciblées par cette action suite à la concertation :

Alzonne, Pennautier, Villegailhenc, Villemoustaussou, Conques-sur-Orbiel, Trèbes, Villeneuve-Minervois, Caunes-Minervois, Peyriac-Minervois, Rieux-Minervois, La Redorte, Marseillette, Capendu, Douzens, Montlaur, Laure-Minervois).

1/ Mettre en place une campagne de matérialisation des places de stationnement

- En veillant à préserver un cheminement piéton (largeur confortable de 1,4m / largeur minimale de 0,90m).
- En évitant le recours au stationnement « à cheval ».

2/ Interdire le stationnement dans certaines rues / certains secteurs

Sur les secteurs à forte contrainte urbanistique (faible dimensionnement de voirie, maillage dense du bâti), le stationnement peut entraver la circulation et entraîner des conflits d'usage avec les piétons et les cyclistes notamment lorsqu'il

est pratiqué de manière anarchique. Il s'agira ici d'interdire le stationnement sur certaines rues à l'aide d'une signalisation adaptée (panneaux B6a1 ou marquage au sol ligne jaune continue) voire de plots.

3/ Modifier le plan de circulation en instaurant des sens uniques afin de modifier le partage de la voirie et permettre la matérialisation d'espaces de stationnement et d'emprises dédiées aux piétons

4/ Recourir, en fonction des disponibilités foncières, à la création/matérialisation de parcs de stationnements déportés en veillant à un jalonnement efficace et à des rabattements piétons sécurisés

5/ Accentuer le contrôle et/ ou sensibiliser sur le respect des réglementations et des cheminements (campagne d'affichage, procès verbal de sensibilisation,...)

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- Coûts faibles dans le cadre de la réalisation de marquage ou d'une modification du plan de circulation (100 € pour marquée une place).
- 100 000 € pour la création d'un parking déporté de 30 places.

Suivi des mesures

- Nombre de communes ayant réorganisé leur stationnement.

Planification

Mise en œuvre	Mise en œuvre	Mise en œuvre
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Communes	Maître d'ouvrage et financeur
Carcassonne Agglo	Partenaire technique

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/
Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3

AXE 3

Agir sur les transports collectifs et l'intermodalité

Carcassonne et pôle urbain

Axe 3 Action 12

Faire de la gare de Carcassonne un pôle d'échanges multimodal

Action prioritaire

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une organisation des circulations et du stationnement peu lisible sur le secteur de la gare.
- Des connexions avec les lignes urbaines de TC à optimiser.
- Des rabattements en modes actifs perfectibles : cheminements piétons peu accessibles et peu qualitatifs, absence de stationnement vélo sécurisé, connexions cyclables peu fonctionnelles avec l'Eurovélo, carences en matière d'information,...

Améliorer les conditions de circulation et de stationnement, supprimer les conflits d'usage ponctuels, sécuriser les modes actifs et faire place aux nouvelles mobilités afin de donner à la gare de Carcassonne un rôle de PEM et une place centrale dans la chaîne des déplacements.

Mesures à mettre en place

1/ Définir le plan de réaménagement de la gare de Carcassonne en futur pôle d'échange multimodal

L'approbation du scénario retenu,

la signature de la convention de financement et le lancement des études pré-opérationnelles sont prévus pour Février 2021. Pour un fonctionnement optimal du site, les études pré-opérationnelles devront intégrer les éléments suivants.

_Revoir l'organisation des flux :

- Réorganiser les accès routiers pour une meilleure fluidité.
- Connecter efficacement la gare au réseau RTCA du fait des difficultés d'accès depuis les quartiers situés au Nord de Carcassonne (Grazailles, La Reille,...).
- Réaliser des rabattements sécurisés à vélo et à pied.

_Mieux encadrer le stationnement

- Recomposer et améliorer la lisibilité des secteurs de stationnement.
- Faciliter le stationnement des cyclistes en proposant des espaces sécurisés afin d'inciter au report modal.
- Accentuer le contrôle du stationnement pour annihiler les pratiques illicites.

_Valoriser la multimodalité du site

- Intégrer l'ensemble des offres de mobilité (taxis,...) et l'information.
- Mettre en valeur l'offre TC et les possibilités de déplacements doux (plan du site, fiches horaires, jalonnement,...).

_Connecter le PEM avec les secteurs périphériques

- Aménager les connexions entre la gare et le centre-ville.

2/ Engager les travaux d'aménagement du futur PEM

Le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) constituera un lieu central sur lequel se connecte, sur un plan physique et serviciel, l'ensemble des offres de mobilité. Il composera également un lieu de vie au cœur duquel des activités connexes se développeront.

L'engagement des partenaires est à formaliser à travers la charte d'engagement.

Échelle d'intervention

- Gare de Carcassonne et ses abords .

Coûts

- Les études PEM réalisées en amont définiront les contours du projet et l'enveloppe financière.
- Une étude de programmation et d'aménagement a été lancée en septembre 2019.

Suivi des mesures

- Fréquentation du PEM et des différentes offres de mobilité.
- Enquête satisfaction usagers.

Planification

Études et programmation	Etudes pré-opérationnelles	Travaux
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo	Pilote
Ville de Carcassonne, Région, Département, SNCF Réseau, Gares et connexions, OGS, VNF, Caisse des dépôts et consignations	Partenaires techniques et/ou financiers dès la phase étude avec une convention définissant la participation de chacun

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

Touristes



Axe 3 Action 13

Améliorer les correspondances entre RTCA et liO en gare de Carcassonne dans une optique de trajets multimodaux

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- 6 lignes urbaines RTCA disposent d'un arrêt à proximité de la gare de Carcassonne.
- Plus de 50% des trains TER n'ont pas de lignes RTCA structurantes en correspondance dans un délai de 10 min.

Améliorer les échanges entre les réseaux RTCA et liO à travers une meilleure coordination des lignes et des offres afin de faciliter les déplacements chaînés et inciter au report modal.

Mesures à mettre en place

Pour rappel :

- **Le matin** : 4 TER sur 11 en pré-acheminement et 4 TER sur 10 en post-acheminement ont au moins 2 lignes structurantes de bus en correspondance.
- **Le soir** : 5 TER sur 11 en pré-acheminement et 5 TER sur 15 en post-acheminement ont au moins 2 lignes structurantes de bus en correspondance.

1/ Veiller à réduire le temps de correspondance entre les lignes structurantes RTCA et les lignes TER

Une intermodalité optimisée passe par des temps de correspondance limités. On admet généralement un seuil d'acceptabilité de 7 à 10 minutes pour assurer une correspondance confortable et éviter une rupture de charge trop contraignante. Un temps d'attente plus limité induit un risque en fonction de la ponctualité des réseaux.

Sachant qu'il n'est pas envisageable de mettre en correspondance l'ensemble des lignes RTCA avec le réseau TER, il s'agira de travailler en priorité sur les correspondances entre les lignes 1 (CC St Georges – ZA Ferraudière), 2 (L'Orée du Lac – ZA Pont Rouge) et 7 (Centre hospitalier – CC Salvaza) et les lignes TER de Narbonne et Toulouse.

La Région est à l'écoute de ces réflexions tout en sachant qu'il sera plus facile d'adapter les horaires des lignes RTCA que l'inverse.

2/ Améliorer la lisibilité des correspondances dans les outils d'information

Il s'agira par exemple d'identifier

au sein des fiches horaires du réseau RTCA les possibilités de correspondances avec le réseau régional TER.

Cette action s'envisagera en articulation avec 3 autres actions :

- **Action 12 relative à la réalisation d'un Pôle d'Échange Multimodal à la gare de Carcassonne** : cette action permettra de redéfinir les accès au PEM pour les bus. Actuellement les lignes font une boucle devant la gare (ce qui ne nécessite plus de descendre à l'arrêt Minervoys) et l'arrêt Chenier est à 160 m.
- **Action 15 concernant le cadencement des lignes RTCA** : selon l'amélioration du cadencement envisagée sur certaines lignes, elle pourrait offrir (en fonction des moyens alloués au réseau pour mieux cadencer certaines lignes) davantage de possibilités de se caler sur les arrivées et départs des trains pour permettre un maximum de correspondances toute la journée.
- **Action 17 relative à l'intégration tarifaire entre liO et RTCA** : elle jouera un rôle important pour le développement des trajets bus-train en favorisant les conditions d'intermodalité (titre interoperable).

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- Pas forcément de coûts directs (hormis si des services RTCA doivent être ajoutés pour assurer les correspondances)... mais des recettes supplémentaires en raison d'une chaîne de déplacement en transports collectifs plus attractive.

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes bus desservant la gare.
- Évolution du nombre d'abonnés.
- Calcul du taux de correspondance RTCA - liO.

Planification

		Mise en œuvre
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
RTCA, Carcassonne Agglo	Maître d'ouvrage et pilote
Région, SNCF	Partenaire technique

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/ Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3

Développer des aménagements de priorisation pour faciliter l'insertion des bus dans les carrefours problématiques

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Des tronçons de voirie peuvent être congestionnés, pénalisant les vitesses commerciales et le respect des horaires.
- Des temps de parcours en bus non concurrentiels par rapport à l'automobile.

Améliorer les temps de parcours des transports en commun et les rendre plus constants et concurrentiels face à l'automobile.

Mesures à mettre en place

La baisse de la vitesse commerciale d'un réseau de transport en commun nécessite d'injecter des bus supplémentaires pour maintenir la fréquence de passage, ce qui entraîne une augmentation des coûts d'exploitation.

Il y a une volonté partagée par les différents acteurs de réaliser des aménagements de priorisation aux intersections pour améliorer et garantir la vitesse commerciale des bus.

1/ Lancer en priorité, une expérimentation de balises de déclenchement à distance sur certains feux

À travers des aménagements légers, il s'agira de limiter les pertes de temps de parcours aux carrefours à feux :

- Au niveau des carrefours, un système de déclenchement à distance par le chauffeur de bus (onde radio), peut être installé sur les véhicules et des bornes de réception disposées sur les feux tricolores.

Le travail mené en atelier a permis de définir 2 types de secteurs cibles :

- Le **tour de Bastide** où convergent toutes les lignes et parfois sujet à congestion en heures de pointe
- **2 pénétrantes structurantes** : Avenue Franklin Roosevelt (lignes 2 et 10) et Avenue du Général Leclerc (lignes 2 et 3).

Détails des mesures

2/ Poursuivre le traitement des secteurs identifiés pour améliorer la circulation des véhicules TC aux intersections les plus congestionnées

Il s'agira de poursuivre l'équipement des feux en balises hyperfréquences

et pour les intersections complexes ou lorsque les retenues de file sont importantes, un couloir bus d'approche sur quelques dizaines de mètres en amont accompagné d'un feu spécifique TC prioritaire peuvent également être envisagés (passage au vert quelques secondes avant les VL).

2 intersections se prêtent à la réalisation de couloir bus d'approche :

- Rue Antoine Marty / Boulevard Jean Jaurès / Boulevard Omer Sarraut avec un couloir d'approche sur le Boulevard Jean Jaurès et la Rue Antoine Mart.
- Boulevard Barbès / Boulevard Marcou avec un couloir d'approche sur le Boulevard Barbès.

Les mesures ci-contre identifiées devront être réévaluées au fur et à mesure de l'évolution urbaine et des trafics routiers.

Sur les secteurs identifiés sur la carte ci-contre, pour l'aménagement de 3 couloirs d'approche et l'équipement de 15 carrefours à feux, le coût global s'élève à 175 000 €.

L'équipement en parallèle de 10 véhicules s'élève à 15 000 €.

Échelle d'intervention

- Carcassonne.

Coûts

- Coût d'équipement des feux en balises hyperfréquences : 25 000 € (env. 1 600 € / feu)
- Coût d'aménagement de 3 couloirs d'approche : 150 000 € (50 000 € / couloir)
- Coût d'équipement de 10 véhicules : 15 000 € (1 500 € / véhicule).

Suivi des mesures

- Vitesse commerciale des bus et fréquentation.
- Nombre d'aménagements (arrêts, couloirs, priorités) et linéaire de voies traitées.

Planification

Tests balises

Poursuite mise en œuvre

Court terme < 2 ans

Moyen terme de 2 à 5 ans

Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Ville de Carcassonne / Carcassonne Agglo	Maître d'ouvrage selon la domanialité de la voirie
Carcassonne Agglo / RTCA	Accompagnement technique et financier sur les véhicules

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

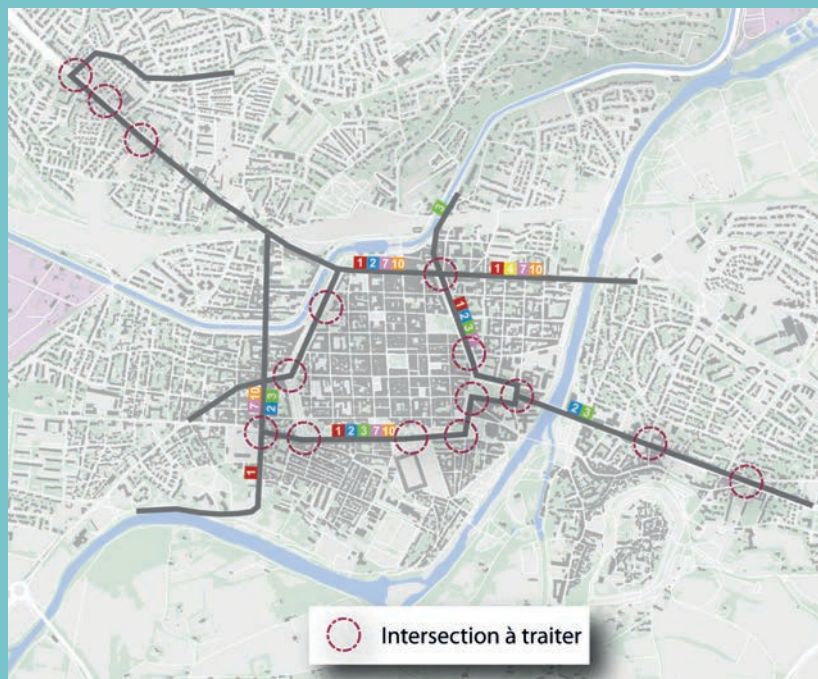
Touristes



Les balises hyperfréquences :

Le principe de cette détection réside en un échange de messages entre un émetteur-récepteur (E/R) fixe et son équivalent installé à l'avant du véhicule à détecter. La communication avec le contrôleur de feux est réalisée ensuite en filaire entre la balise située sur le poteau de feu. Il présente l'avantage de nécessiter moins d'infrastructures que la pose de boucles où des sciages dans le revêtement hydrocarboné et le tirage de gaines vers le contrôleur sont notamment nécessaires. La communication commence lorsque la balise mobile entre dans le champ de la balise fixe.

Deux médias sont utilisés comme support de communication, les ondes radios en hyperfréquences et les ondes infrarouges.



Axe 3 Action 15

Cadencer les lignes structurantes RTCA et les rendre plus lisibles

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Importance des sous-lignes sur les lignes urbaines : par exemple sur la ligne 2 on compte 12 à 13 schémas de desserte différents selon les services.
- Un réseau globalement non cadencé avec l'absence de départ à minute fixe, ce qui nuit à la lisibilité.

Améliorer la compréhension du réseau urbain pour en favoriser l'usage.

Mesures à mettre en place

Cette action s'envisage sous deux axes d'intervention :

1/ Développer l'information voyageur en temps réel sur le réseau

À moyen terme une information en temps réel peut être développée sur le réseau de Carcassonne Agglo. 2 systèmes différents sont envisageables :



2/ Mettre en œuvre un cadencement des lignes structurantes du réseau urbain RTCA

Le cadencement est un mode d'exploitation qui consiste à **organiser à intervalles réguliers, de manière répétitive et symétrique, la même séquence de circulation des bus.**

Le cadencement se traduit par des départs à une fréquence régulière (toutes les 30 minutes, toutes les heures...). De ce fait, l'utilisateur a une meilleure lisibilité de la desserte et des horaires : les départs s'effectuent à la même minute, quelle que soit l'heure (7h23, 7h53, 8h23, 8h53...). La mise en œuvre du cadencement pourra nécessiter de :

- **Modifier les horaires et fréquences** pour des départs à minute fixe toute la journée sur une ligne, en intégrant les obligations de desservir à heure prédéfinies les établissements scolaires.

- **Restructurer certaines lignes** (en particulier la ligne 2) pour supprimer les sous-lignes et une réflexion sur la dissociation des services desservant les établissements scolaires.

L'évolution du cadencement est à envisager à long terme, en lien avec la réalisation du PEM, la requalification des boulevards de la Bastide (modification de la circulation des bus ?).

Système	Avantages	Inconvénients
Système léger sur smartphone pour suivre en temps réel le parcours du bus (ex : Zenbus, Pysae, Ubitransport...)	Peu coûteux (10 k€/an)	Nécessite d'être équipé en smartphone et d'avoir l'application (peu adapté pour les personnes âgées)
Équipements fixes aux arrêts	Informations accessibles à tous	Coûteux (10 k€/arrêt) ; peut nécessiter une adaptation du SAEIV

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- Cadencement : fonction des restructurations envisagées (coûts très limités si cadencement sans ajout de moyens supplémentaires).
- Affichage dynamique.
 - Solution légère avec application smartphone : 10 k€/an
 - Solution avec équipement des arrêts : 10 K€/arrêt (et adaptation éventuelle du SAEIV).

Suivi des mesures

- Fréquentation du réseau.
- Nombre d'abonnements d'actifs.
- Enquête satisfaction.

Planification

	Info en temps réel	Cadencement des lignes
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo / RTCA	Maître d'ouvrage

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

Touristes



Réaliser une halte ferroviaire au niveau de la ZAE Bouriette

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- La Ville de Carcassonne n'est desservie par qu'une seule gare.
- La ligne Quillan <> Carcassonne traverse des zones urbaines concentrant de nombreux emplois, services et logements et éloignées de la gare centrale.

Améliorer l'accès à l'offre ferroviaire pour développer son usage dans les déplacements du quotidien.

Mesures à mettre en place

1/ Création d'une nouvelle halte dans le quartier du Viguiier près de la ZAE Bouriette

La création de la Halte de la Bouriette (Carcassonne-Sud) sur la ligne Carcassonne-Quillan, est intégrée dans la feuille de route des études préliminaires (EP) ligne ERGRIM dans le cadre des États Généraux du Rail et de l'Intermodalité de la Région Occitanie (sous MOA SNCF Réseau).

Elle aura pour vocation :

- **D'offrir une desserte TC structurante** dans un secteur densément peuplé et concentrant de

nombreux emplois (clinique, collège, ZA de l'Arnousette, ZI Bouriette...).

- **Permettrait de rendre le train attractif pour les actifs habitant la vallée de l'Aude et travaillant dans l'Ouest de Carcassonne** (le CV n'étant pas leur destination, la rupture de charge est dissuasive) et/ou les actifs habitants le centre de Carcassonne et allant travailler sur l'Ouest de Carcassonne.

La halte serait en correspondance avec la ligne 7 du réseau RTCA, ne nécessitant donc pas une réorganisation du réseau urbain. Les rabattements modes actifs seront à organiser et à compléter.

Échelle d'intervention

- Carcassonne, quartier du Viguiier, ZAE Bouriette.

Coûts

- +/- 1 M€ pour cette halte ferroviaire selon les premières études préliminaires (hors coût du foncier).

Suivi des mesures

- Fréquentation de la gare et des TER.
- Part modale TC sur l'axe de la Vallée de l'Aude.
- Comptages routiers sur la D118.
- Nombre d'abonnements actifs et OD des abonnements.

Planification

		Travaux de mise en œuvre
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
SNCF Gares et Connexions	Maître d'ouvrage
Région / Ville de Carcassonne / Carcassonne Agglo	Partenaire technique et/ou financier auprès du Maître d'ouvrage

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

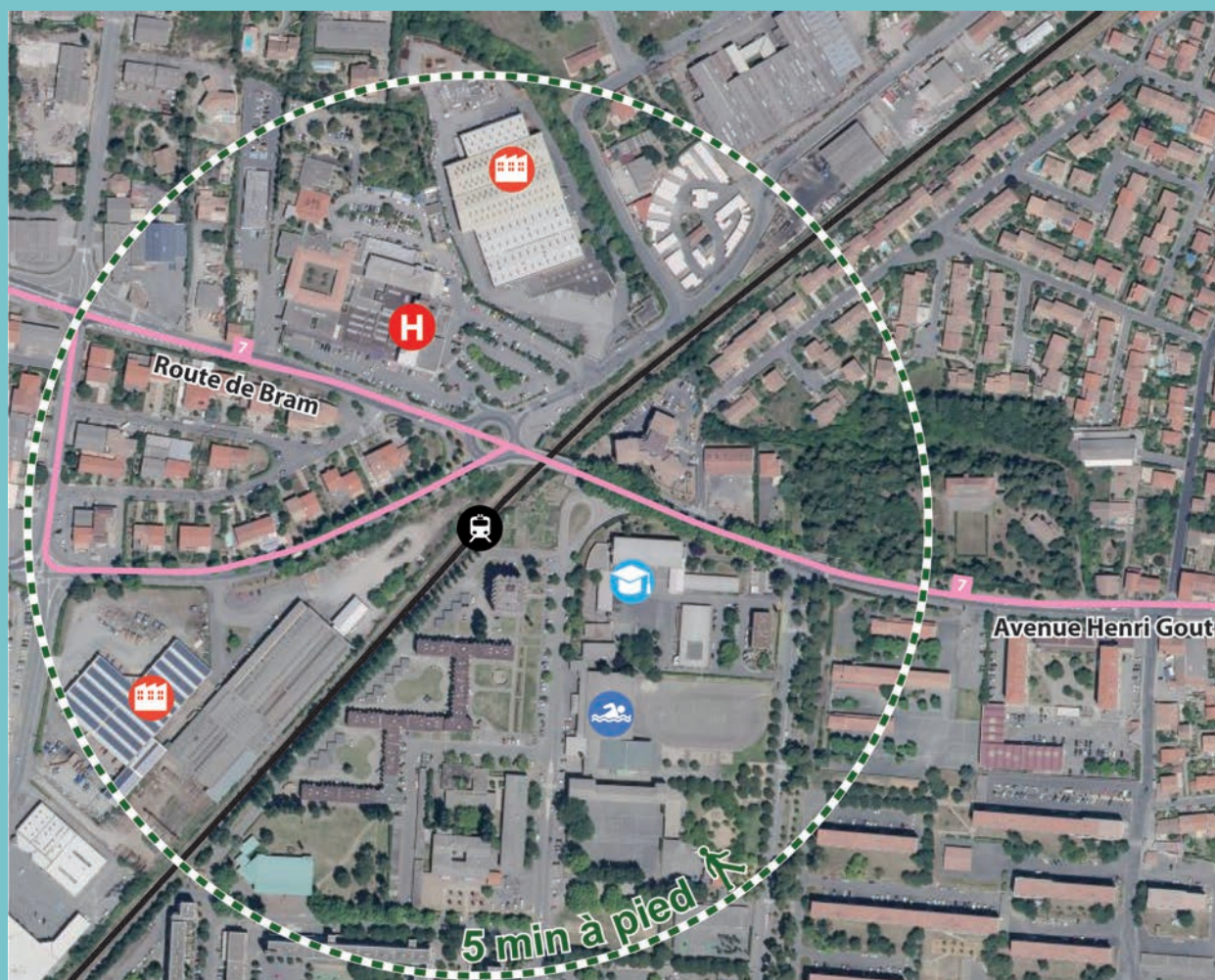
1 2 3

Captifs/
Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3



AXE 3

Agir sur les transports collectifs et l'intermodalité

À l'échelle globale et/ou sur les communes rurales

Axe 3 Action 17

Aller vers une intégration tarifaire sur Carcassonne Agglo entre RTCA et le réseau liO (voire en intégrant d'autres services de mobilité)

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une absence de complémentarité entre les offres TC sur le volet tarifaire.
- Il n'est pas possible de se déplacer avec les réseaux liO dans le périmètre de Carcassonne Agglo avec un titre RTCA.

Rendre plus attractive l'offre TC et faciliter les déplacements multimodaux en enlevant la contrainte de l'achat de 2 titres de transport distincts.

Mesures à mettre en place

L'intégration tarifaire vise 2 objectifs :

- D'une part, **rendre plus attractive l'offre TC** en proposant à l'utilisateur davantage de possibilités pour se déplacer aussi bien dans le temps (des services supplémentaires) que dans l'espace (nouvelles OD possibles)
- D'autre part, **permettre et « fluidifier » les déplacements multimodaux** (RTCA + TER par exemple) en enlevant la contrainte de l'achat de 2 titres de transport distincts.

Trois mesures complémentaires sont possibles sur le territoire :

1/ Pour des déplacements ayant une origine et une destination au sein du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité Carcassonne Agglo : il s'agira de permettre l'utilisation d'un titre RTCA pour voyager avec le service public régional de mobilités liO (ex. Carcassonne <-> Couffoulens en train avec un ticket RTCA).

Cette disposition doit faire l'objet d'une convention entre Carcassonne Agglo et la Région Occitanie. Cette convention prévoit les modalités de mise en œuvre (achat et validation des titres de transport, contrôle, information, etc...) et de compensation financière (montant et formule de calcul). Une enquête de comptages effectuée sur quelques jours par an dans les trains ou cars sert de base pour le calcul de la compensation tarifaire.

2/ Pour des déplacements en relation avec l'extérieur de Carcassonne Agglo : il s'agira de proposer des titres multimodaux combinant liO + RTCA pour tous les profils d'utilisateurs

(abonnés, occasionnels réguliers, occasionnels). Ex : l'abonnement Kartatoo, titre intermodal, permet de réaliser un nombre de trajets illimité en TER sur un parcours et sur les réseaux de transport urbain de la zone de départ et d'arrivée du trajet concerné.

3/ Intégrer dans un second temps dans la tarification multimodale d'autres services de mobilité comme le service de location longue durée de vélos ou un système d'autopartage.

L'intégration tarifaire est le fruit de négociations sur le mécanisme de compensation financière entre opérateurs et nécessite un système billettique interopérable permettant de mesurer la fréquentation. Tous ces sujets de services intermodaux : tarification, titre unique, billettique et information multimodale, sont discutés pour plus de cohérence, au sein du groupe de travail GT2 du Gart Occitanie qui réunit toutes les AOT/AOM du territoire, dont Carcassonne Agglo.

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- Mise en place d'une billettique compatible à intégrer dans les futures DSP.
- Compensation financière entre opérateurs.

Suivi des mesures

- Fréquentation des réseaux TC.
- Nombre d'abonnés multimodaux.
- Nombre de titres multimodaux distribués.

Planification

	Mise en œuvre	Mise en œuvre
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Région	Chef de file de l'intermodalité à l'échelle régionale
Carcassonne Agglo	Chef de file pour le réseau RTCA
Autres AOT/AO, transporteurs	Partenaires (ou chef de file sur leur ressort territorial)

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/ Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3

Axe 3 Action 18

Travailler avec la Région pour une refonte et une meilleure complémentarité des lignes cars et trains LiO qui semblent faire doublon

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

• Sur le réseau routier LiO, 3 lignes routières ont une origine-destination semblable aux lignes ferroviaires parallèles :

// Ligne 1 Carcassonne <> Narbonne (18 % de commerciaux).

// Ligne 2 Carcassonne <> Limoux <> Quillan <> Axat (21 % de commerciaux).

// Ligne 3 Carcassonne <> Castelnaudary (4 % de commerciaux).

Mettre en cohérence les offres interurbaines routières et ferroviaires pour une meilleure utilisation.

Mesures à mettre en place

Avec le transfert de compétences de la loi NOTRe, les transports routiers interurbains départementaux sont devenus de compétence régionale au même titre que l'offre TER. Une réflexion a donc été engagée par la Région Occitanie sur la cohérence et la complémentarité de ces 2 offres.

Un toilettage de l'offre concernant les doublons est engagé. Il y a deux axes de travail prioritaire sur le territoire :

1/ Travailler sur l'attractivité et la lisibilité des lignes 1 & 3

Les lignes 1 et 3 complètent la ligne ferroviaire de la Transversale Sud en assurant la desserte des communes intermédiaires non équipées de gare. À court terme, les réflexions pourraient portées sur :

• **Une meilleure attractivité de ces lignes :**

// des **services adaptés aux actifs.**

// une **intégration tarifaire** entre RTCA et LiO (action 17) pour pouvoir utiliser les 2 réseaux indépendamment du titre de transport.

• **Une meilleure lisibilité :**

// des **services dédiés aux commerciaux** au trajet invariant et distingués des services dédiés aux scolaires (mais qui restent ouverts à tous)

// une **fiche horaire unique** cars + trains

2/ Travailler sur la complémentarité de la ligne 2 avec le train dans la vallée de l'Aude

Pour la ligne 2 (Carcassonne <> Limoux <> Quillan <> Axat), si les cars et les trains ne desservent pas la même rive de l'Aude, **il y a clairement doublon sur l'OD Carcassonne <> Limoux au niveau des horaires** (ex. départ de Limoux à 8h00 en car et à 8h03 en train).

• **À court terme**, conserver la desserte des 2 rives de l'Aude en HP mais organiser les horaires de manière à avoir un cadencement de 30 min en HP sur l'OD Limoux <> Carcassonne

• **À long terme**, (en lien avec l'action 19), mettre en place une navette entre Preixan / Rouffiac et la gare de Pomas en correspondance et supprimer la ligne de car.

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- Liés aux évolutions de l'offre (mais gains de productivité envisageable et à redistribuer).

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes routières 1, 2 & 3.
- Nombre d'abonnés.

Planification

Mise en œuvre	Mise en œuvre	Mise en œuvre
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Région	Maître d'ouvrage pour les évolutions sur l'offre
Carcassonne Agglo	Partenaire technique Lobbying auprès de la Région

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/ Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3



Favoriser une meilleure exploitation ferroviaire de la ligne Carcassonne/Quillan

Action prioritaire

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- La configuration de la ligne Quillan <> Limoux <> Carcassonne a un potentiel de fréquentation important.
- On constate 13 000 véh./j. qui circulent entre Limoux et Carcassonne et pourraient se reporter en partie sur l'offre ferroviaire.

Améliorer l'offre ferroviaire sur cet axe pour une meilleure utilisation.

Mesures à mettre en place

Récemment une étude a été menée pour transformer la ligne en un tram périurbain. Cette solution permettait de sortir la ligne du RFN et de l'exploiter dans un cadre réglementaire moins strict (comme les tramways urbains) et en dehors du monopole de la SNCF, amenant davantage de souplesse.

Mais à ce stade, l'hypothèse tram train semble difficilement réalisable au regard des coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance ...

Aujourd'hui, la Région Occitanie soutient la réouverture en mode ferroviaire de la section Limoux-Quillan suspendue en janvier 2018.

Pour intensifier le recours au mode ferroviaire sur cette ligne, des investigations en deux temps peuvent s'envisager :

1/ À court terme, une meilleure exploitation de la ligne en mode ferroviaire TER classique serait à prioriser

Pour cela une étude pourrait être commanditée dans ce sens par la région afin de définir les contours des améliorations potentielles (nombre

de services, horaires, amplitudes, matériel, transport des cycles...). La Région sera sollicitée (après mars 2020) pour la réalisation de cette étude.

2/ À plus long terme, en fonction des évolutions constatées sur la fréquentation, sur de nouvelles offres techniques

Il pourra être envisagé de réévaluer la situation vis-à-vis d'une solution tram train en réalisant une nouvelle étude tenant comptes des différentes évolutions.

L'engagement des partenaires est à formaliser à travers la charte d'engagement.

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- Étude sur une meilleure exploitation ferroviaire de la ligne (+/- 25 K€) – Ensuite les coûts d'exploitation seront fonction de l'évolution du niveau de service déployé.

Suivi des mesures

- Fréquentation de la ligne.
- Nombre d'abonnés.
- Évolution du trafic routier.

Planification

Étude	Amélioration de l'offre	
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Région	Maître d'ouvrage pour lancer les études et faire évoluer l'offre
Carcassonne Agglo, CC du Limouxin, ...	Partenaire technique, Lobbying auprès de la Région
État / SNCF Réseau	Propriétaire de l'ouvrage

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT



Axe 3 Action 20

Envisager de nouvelles haltes ferroviaires et réaménager certaines haltes existantes

Action prioritaire

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- L'axe ferroviaire de la Transversale Sud traverse le territoire d'Est en Ouest mais ne dessert le territoire que par une seule gare (Carcassonne) : son offre va être renforcée en 2020 avec 4 services supplémentaires en JOB.
- De part leur position excentrée, les 2 gares de la ligne de Quillan n'assurent pas une bonne desserte des communes de la vallée de l'Aude.

Améliorer l'accès à l'offre ferroviaire pour développer son usage dans les déplacements du quotidien.

Mesures à mettre en place

Initialement, afin de valoriser les 2 axes ferroviaires du territoire :

- **3 haltes de la Transversale Sud actuellement fermées** (Trèbes et Capendu, Pezens) avaient été fléchées pour une réouverture potentielle afin de desservir des pôles importants du territoire.

- **En parallèle, 2 nouvelles haltes pouvaient être envisagées** sur la ligne de Quillan dans les villages de Leuc et Couffoulens en remplacement de la halte de Couffoulens-Leuc située hors zone urbanisée.

Toutefois, la Région n'est aujourd'hui pas favorable à la réouverture de haltes sur la Transversale Sud. En effet, il ne s'agit pas de multiplier les haltes au risque de dégrader fortement l'offre en termes de compétitivité des temps de parcours face à l'automobile sur une infrastructures déjà bien chargées qui connaît des contraintes fortes et qui voit se côtoyer des circulations de natures différentes (fret, TGV, Intercités, TER).

L'action se concentre donc uniquement sur les haltes de la ligne de Quillan avec :

1/ Une création de la halte de Leuc pourrait être envisagée

La halte actuelle de Couffoulens-Leuc est excentrée par rapport aux villages

de Leuc et de Couffoulens. Il s'agit de dissocier la desserte des 2 villages en **créant une halte dans le bourg de Leuc.**

2/ Le réaménagement pour améliorer l'attractivité de celles de Verzeille/Couffoulens

La halte de Verzeille souffre d'un manque d'accessibilité à pied et à vélo (absence de cheminement sécurisé sur la RD104) et celle de Couffoulens de liaisons depuis le bourg.

La Région sera sollicitée (après mars 2020) pour la réalisation à court terme d'une étude de faisabilité sur cette création et ces réaménagements.

L'engagement des partenaires est à formaliser à travers la charte d'engagement.

Échelle d'intervention

- Communes de Couffoulens, Leuc, Verzeille.

Coûts

- Variable selon l'état de la halte à réaménager.
- À partir de 1 M€ pour la création d'une halte.

Suivi des mesures

- Fréquentation des haltes en montées descentes par jour.
- Modes d'accès à la gare.

Planification

Études	Travaux	Travaux
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
SNCF Réseau	Maître d'ouvrage
Région	Pilote des études - Partenaire technique et financier
Carcassonne Agglo	Partenaire technique et financier Lobbying auprès de la Région et SNCF

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/
Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3



Axe 3 Action 21

Étendre le réseau urbain vers d'autres communes périphériques

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Le réseau urbain RTCA est aujourd'hui centré sur Carcassonne et les communes de 1^{ère} couronne.
- Des communes importantes proches de Carcassonne ne disposent que des lignes non urbaines avec une offre orientée sur les scolaires et des services à la demande 1 ou 2 jours par semaine.

Offrir une offre de transport régulière adaptée aux captifs pour les communes pôles proches de Carcassonne.

Mesures à mettre en place

Il est envisagé d'étendre le réseau urbain vers 2 fuseaux prioritaires :

- Vers Villalier et Conques-sur-Orbiel par la création d'une nouvelle ligne.
- Vers Lavalette et Alairac par l'extension de la ligne 6.

1/ Envisager une phase d'expérimentation

Avec en termes d'offre, 2 allers-retours le matin et l'après midi, soit 4 allers-retours quotidiens, réalisés à l'aide de petits véhicules.

Le coût global d'exploitation de ces 2 fuseaux s'élève à 70 000 €/an (hors recettes). Ce coût pourra être réduit en fonction des évolutions suivantes :

- Optimisation possible avec les lignes non urbaines (par exemple des suppressions de services).
- Organisation de rabattement sur les pôles multimodaux d'entrée de ville (action 22).

2/ Envisager une montée progressive selon les retours d'expérience

Pour garantir leur lisibilité, le trajet des lignes doit être inchangé au cours de la journée.

Échelle d'intervention

- 4 communes de Carcassonne Agglo : Conques-sur-Orbiel, Villalier, Alairac, Lavalette.

Coûts

- +/- 70 K€/an, pour les 2 fuseaux prioritaires hors recettes et optimisation possible de l'offre non urbaine.

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes de bus concernées.
- Fréquentation globale du réseau.
- Évolution du nombre d'abonnés.

Planification

Expérimentation

Évolution de l'offre

Court terme
< 2 ans

Moyen terme
de 2 à 5 ans

Long terme
+ 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo	Maître d'ouvrage pour faire évoluer le réseau
RTCA / Communes	Partenaire technique

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

Touristes



Fuseau	Km de la ligne	Nombre de services	Km / jour	Coût par an (base 3,5€/km)
Villalier - Conques-sur-Orbiel	+ 11,2 km	4 AR/jour	336 km	+/- 47 k€
Lavalette - Alairac	+ 5,3 km	4 AR/jour	127 km	+/- 22 k€

Rabattre les lignes non urbaines sur des pôles multimodaux d'entrée de ville en connexion avec les lignes urbaines structurantes

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Les lignes non urbaines RTCA ont leur terminus au centre-ville de Carcassonne à l'arrêt Varsovie.
- Cette situation implique la circulation de nombreux véhicules sur les pénétrantes de la ville et autour de la Bastide.

Proposer des pôles d'échanges en entrée de ville pour limiter le nombre de bus en circulation dans Carcassonne et réduire les coûts d'exploitation.

Mesures à mettre en place

Les pôles d'échanges d'entrée de ville accueilleront le terminus des lignes non urbaines qui seront en correspondances avec les lignes urbaines RTCA. Les services dédiés aux scolaires ne sont pas concernés par ce fonctionnement pour des questions de responsabilité du transporteur.

Plusieurs pôles d'échanges peuvent être envisagés pour capter les différentes origines des 12 lignes non urbaines.

1/ 3 pôles d'échanges secondaires en entrée de ville sont à étudier en priorité

- À l'entrée Ouest, en lien avec la mise en place d'un P+bus sur secteur entre Conservatoire et ZAE de la Ferraudière (lignes F, H, K voire B).
- À l'entrée Nord sur la ZI Pont Rouge (lignes A, L).
- À l'entrée Est, depuis Trèbes et la D6113 au niveau de la ZAE de l'Europe, en lien avec la renfort de la ligne urbaine 10 et la mise en place d'un P+bus sur le secteur de Géant Casino (lignes C, E, G, I).

2/ Une réflexion à plus long terme au Nord-Est en lien avec le P+Bus Pompidou (lignes D, J voir B)

Le rabattement des lignes non urbaines sur ces pôles permettront d'économiser des km pour les bus

interurbains, et de massifier les flux d'utilisateurs sur les lignes structurantes (lignes 1, 2 et 7). Cela représentera 60 000 €/an qui pourront être réinjectés pour renforcer l'offre TC sur le réseau RTCA (par exemple l'action 21).

Il s'agira de coordonner les actions 9, 25, 27 et 33 du PGD pour que ces pôles d'échanges forment à terme de véritables pôles multimodaux qui disposeront donc chacun :

- D'un espace d'attente confortable et abrité.
- D'un parking P+bus (action 9).
- D'une aire de covoiturage et d'un dépôt minute (action 33).
- De rabattements cycles aménagés (action 25).
- De stationnements vélo sécurisés type box (action 27).

L'aménagement de ces sites devra être pensé comme une vitrine du territoire et des nouvelles politiques de mobilité.

Échelle d'intervention

- Carcassonne.

Coûts

- Aménagements des 3 pôles d'échanges prioritaires sur espace existant (base 5 quais/pôle) : à partir de +/- 150 K€.
- Gains de +/- 60 k€/an en exploitation sur les 12 lignes non urbaines (hors services scolaires).

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes de bus concernées.
- Fréquentation globale du réseau.

Planification

	Aménagement PEM	Aménagement PEM
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo	Maître d'ouvrage pour faire évoluer le réseau et aménager des PEM secondaires
RTCA / Communes	Partenaire technique et/ou financier auprès du Maître d'ouvrage

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/
Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3

AXE 4

Agir pour le développement des modes actifs

**Carcassonne et
Bastide Saint-Louis**

Axe 4 Action 23

Piétonniser le « cœur de Bastide »

Action
résiliente
face aux
inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Si la Rue Clemenceau est piétonne, la Bastide offre globalement peu de place aux piétons qui se retrouvent fréquemment en conflit avec l'automobile (stationnement, circulation...), posant des questions de sécurité.
- Une expérimentation de piétonisation partielle de la Rue de Verdun a eu lieu avec un retour positif.

Redonner à la Bastide une valeur d'urbanité en replaçant le piéton au cœur de l'espace public.

Mesures à mettre en place

1/ Mettre en place une solution pérenne de piétonisation suite à la phase d'expérimentation

Cette action est **déjà active sur des périodes de l'année, suite à une phase d'expérimentation** sur le secteur de la Rue de Verdun avec un retour positif. Il s'agira ainsi de poursuivre dans ce sens **en définissant le secteur retenu et les aménagements nécessaires dans le cadre de la pérennisation pour répondre aux objectifs multiples :**

- **Limiter la place de l'automobile** sur l'espace public, au profit des modes actifs et sécuriser leurs déplacements dans les rues commerçantes.
- **Améliorer la qualité des espaces publics** et **mettre en valeur le patrimoine** de la Bastide.
- **Assurer l'accessibilité PMR.**
- **Diminuer les nuisances sonores** et **améliorer la qualité de l'air.**
- **Dynamiser l'activité commerciale.**
- **Sanctuariser la principale centralité d'agglomération.**

Ce cœur de ville piétonisé et préservé, s'articulera avec :

- La limitation du transit par la Bastide par les non résidents qui impliquera une évolution du plan de circulation (action 1).
- L'organisation des livraisons du dernier kilomètre (action 3).
- Les réflexions sur l'évolution de la politique de stationnement (action 8).

Carcassonne Agglo devra accompagner la Ville de Carcassonne dans la valorisation de son hypercentre.

Détails des mesures

Proposition d'un périmètre piétonnisé sur la Bastide

Le secteur piéton pourra concerner les rues où s'observe un flux piéton important lié à l'activité commerciale (magasins, restaurants...), à la présence d'un pôle générateur important (collège) ou à la découverte touristique de la Bastide. **Le secteur piéton de la Bastide pourrait englober la Place Carnot, la rue de Verdun de Gambetta au collège André Chénier et la rue Antoine Armagnac entre l'église Saint-Vincent et la Rue Aimé Ramond.**

Les rues débouchant sur la zone piétonne pourront soit être piétonnisées, soit être mises en impasse.

Des bornes de contrôles d'accès pourront être installées aux différentes rues débouchant sur la zone piétonne de manière à restreindre l'accès aux résidents et livraisons.

La voirie : une composante fondamentale de l'espace public et de l'urbanité

La voirie constitue par ses usages, fonctions et processus d'appropriation, un élément central de l'espace public. Outre sa fonction de passage, elle assure la mise en relation des espaces et forme le support des activités sociales. L'interaction entre ces deux composantes dépend toutefois de la capacité du réseau viaire à assurer au-delà de sa fonction circulatoire un rôle social.

Comme le démontre le schéma de Donald Appleyard ci-dessous, l'intensité du trafic exerce un impact fort sur la qualité des relations sociales.

Échelle d'intervention

- Cœur de ville de Carcassonne.

Coûts

- 500 €/ml pour la reprise globale d'une rue (mais la reprise totale n'est pas forcément nécessaire partout).
- Mise en place de bornes : +/- 10 K€ par borne.

Suivi des mesures

- Comptages piétons.
- Enquête satisfaction.
- Chiffre d'affaires des commerces de la Bastide.

Planification

Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans
Acteurs		Rôle
Ville de Carcassonne		Maître d'ouvrage pour arrêter le secteur retenu et les aménagements à réaliser
Carcassonne Agglo		Partenaire technique et financier

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/
Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3



Développer une carte des temps piétons autour d'itinéraires qualitatifs et de découverte qui incite à parcourir la ville sans voiture

Action
résiliente
face aux
inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- 24 % des déplacements sont effectués à pied selon l'Enquête Déplacements Ville Moyenne.
- 25 % des communes du territoire jugent que la qualité des cheminements piétons est médiocre.

Encourager la pratique de la marche en assurant des conditions de marchabilité optimales (aménagement de qualité) et en valorisant les parcours et itinéraires (jalonnement, carte des temps piétons).

Mesures à mettre en place

Favoriser la pratique de la marche nécessite de répondre à quatre enjeux fondamentaux :

- Proposer des espaces publics de qualité favorable aux échanges, à la déambulation, à la découverte, ...

- Permettre un accès aisé aux services et aux équipements.
- Favoriser les conditions de sécurité et d'accessibilité en particulier pour les usagers dits « sensibles » (enfants, personnes âgées, PMR).
- Aider l'utilisateur à se repérer et à s'orienter.

Sur la centralité carcassonnaise, il s'agira de :

1/ Créer des itinéraires qualitatifs et jalonnés encourageant à la pratique de la marche

À l'image du réseau cyclable, il s'agira pour les communes de réaliser un maillage favorable aux piétons reliant les principaux pôles générateurs.

Ce réseau « magistral » doit présenter de bonnes conditions de marchabilité (néologisme dérivé de l'anglais walkability qui signifie environnement adapté aux déplacements à pied) en intégrant les principes suivants :

- Des cheminements larges, confortables et accessibles : la mise en œuvre du PAVE doit s'orienter prioritairement sur ces itinéraires.
- Des traversées piétonnes sécurisées dans la continuité de la « ligne de désir » du piéton.
- La présence de mobiliers urbains (bancs,...).
- Un environnement paysager agréable (verdure, valorisation des points de vue sur le grand paysage,...).
- Un jalonnement dédié indiquant aux piétons les temps de parcours et la distance à effectuer pour se rendre sur un pôle générateur ou un site touristique. Il constitue un outil principal de communication en faisant prendre conscience aux habitants et aux visiteurs de la réalité des temps de trajets. Le jalonnement pourra s'effectuer via une signalisation verticale (panneau d'indication) ou horizontale (marquage au sol).

Échelle d'intervention

- Carcassonne puis extension à d'autres communes.

Coûts

- +/- 15 K€ pour la réalisation d'une matérialisation / jalonnement complet.
- +/- 15 K€ pour la production d'une carte des temps piétons.

Suivi des mesures

- Nombres d'itinéraires jalonnés.
- Comptage piétons.

Planification

Définition	Mise en œuvre	
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Communes	Maître d'ouvrage
Carcassonne Agglo, OGS, Office de tourisme, ...	Partenaire technique et/ou financier (carte des temps piétons...)

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

Touristes

1

2

3

1

2

3

1

2

3

Détails des mesures

Le réseau piéton identifié répondra à une double vocation :

- **Touristique** : L'axe Gare <> Bastide <> Cité sera complété par deux parcours permettant une déambulation le long de l'Aude et une découverte de la Bastide. Ces itinéraires contribueront à la découverte du patrimoine

carcassonnais et s'articuleront avec les parcours en cours de développement par l'OGS.

- **Utilitaire** : Les parcours touristiques constitueront une première trame pour des liaisons d'ordre utilitaire. En complément, d'autres itinéraires pourront être identifiés à destination des principaux pôles générateurs (Lycée Jules Fil, Halle aux sports, stade Domairon...).

Le jalonnement vertical de ces parcours sera uniformisé et conforme à la charte graphique mise en place par la Ville de Carcassonne sur l'axe Gare <> Cité. Elle pourra être complétée par une signalisation au sol (fléchage, boussole). **Afin de garantir une meilleure lisibilité du jalonnement, une distinction entre les parcours à vocation utilitaire et touristique devra être envisagée.**

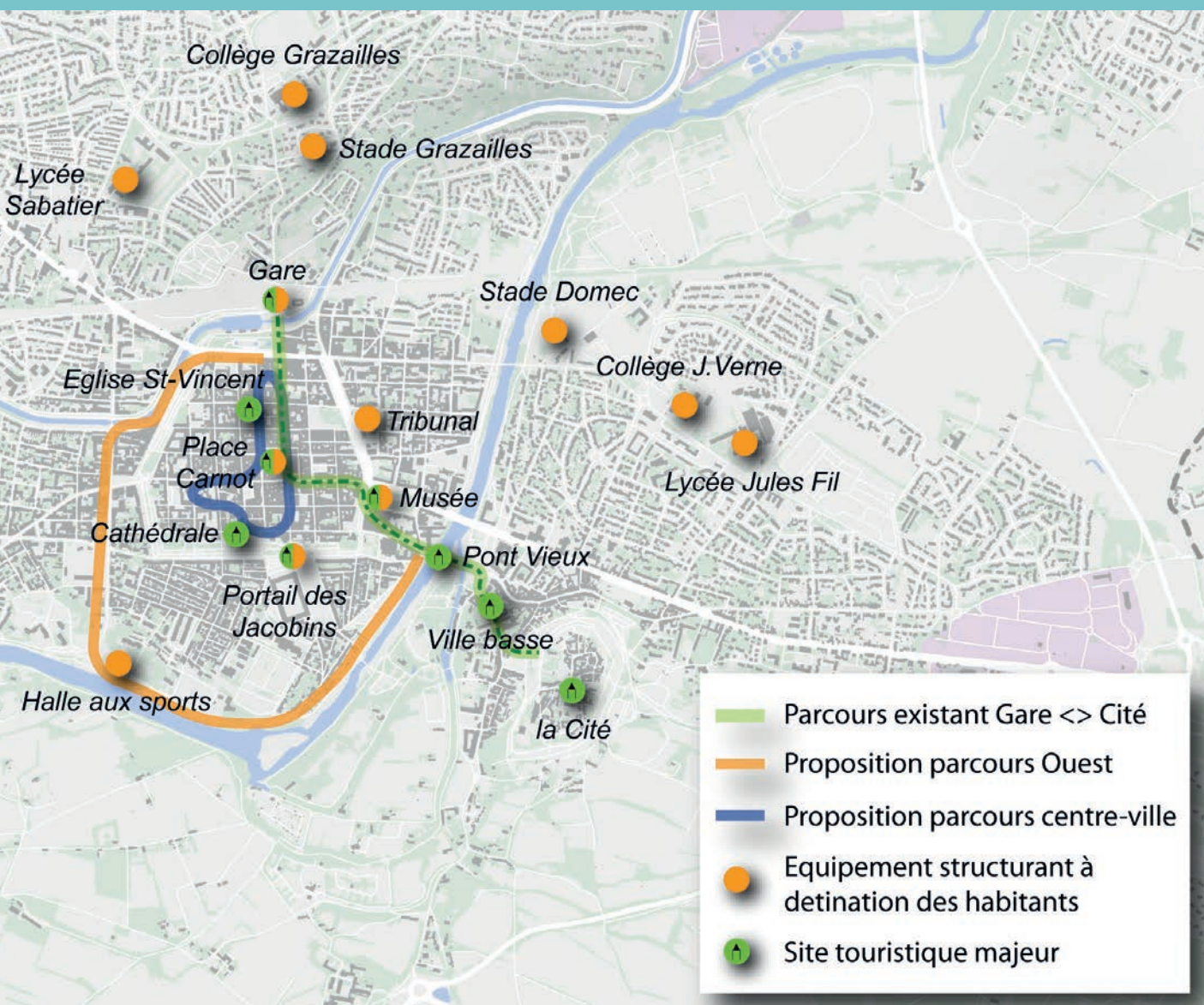


2/ Réaliser une carte des temps

La carte des temps piétons accompagnera la réalisation du nouveau plan de jalonnement. Elle constitue un outil pédagogique et de report modal permettant aux usagers de la marche de visualiser les temps de déplacements entre différents points du territoire. Elle

illustre l'intérêt de cette pratique pour des déplacements en milieu urbain.

Il s'agira de proposer prioritairement une cartographie des temps de déplacement à pied sur Carcassonne afin de présenter les temps de parcours effectifs entre plusieurs pôles générateurs et d'intérêt.



AXE 4

Agir pour le développement des modes actifs

**À l'échelle globale
du territoire**

Axe 4 Action 25

Développer des voies douces pour favoriser les déplacements utilitaires

Action prioritaire

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Un maillage très peu développé et concentré sur Carcassonne présentant une qualité faible et de nombreux maux (réinsertions difficiles, dimensionnement inadapté, conflit d'usage...).
- 40 000 déplacements pendulaires font moins de 8 km soit 64% des déplacements, 35 000 font même moins de 5 km.

Disposer d'une vision globale d'un futur maillage cyclable communautaire et de services complémentaires à la pratique afin d'offrir une alternative crédible et sécurisée à l'automobile pour les déplacements courts.

Développer un plan pluriannuel d'investissement pour la mise en œuvre des aménagements, en appui sur l'existant, avec pour finalité de créer une culture vélo sur le territoire.

Mesures à mettre en place

1/ Réaliser le Schéma Directeur Cyclable

La définition du maillage cyclable à travers le schéma devra prendre en compte le réseau existant et les projets des gestionnaires de voirie sur le territoire tels que la V80, le plan de travaux cyclable sur 4 ans de la Ville de Carcassonne, les projets des communes...

Les bases du maillage cyclable :

- Un axe continu le long du canal du midi correspondant à la V80.
- Un maillage dense du pôle urbain Carcassonne.
- Des rabattements sécurisés vers Carcassonne depuis les communes de première couronne.
- Des rabattements du Canal du Midi en direction des polarités et vers les gares existantes.
- Un maillage au niveau des pôles de proximité.

Un travail qui devra se réaliser dans une large concertation et en associant les partenaires notamment le Département (schéma départemental vélo).

L'engagement des partenaires sera à formaliser à travers la charte d'engagement pour la réalisation des travaux et leur programmation.

2/ Engager la mise en œuvre des itinéraires retenus

Dans le cadre de la réalisation des aménagements, Carcassonne Agglo et ses partenaires pourront répondre à de nouveaux appels à projets pour susciter des aides la réalisation des opérations.

Une étude prioritaire lancée d'ici fin 2019, puisque Carcassonne Agglo est lauréat de l'appel à projets « vélo et territoires » de l'ADEME qui accompagne les territoires dans la définition et la mise en œuvre de leur politique cyclable.

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- +/- 50 k € pour le schéma cyclable.
- +/- 50 k€ pour l'accompagnement pré-opérationnel AMO.

Suivi des mesures

- Linéaire cyclable réalisé / jalonné.
- Fréquentation des aménagements (pose de compteurs à vélo) et stationnement.
- Évolution de la part modale vélos des actifs.

Planification

Études	Travaux	Travaux
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo	Pilote de l'étude et partenaire technique et financier de la mise en œuvre (AMO)
Communes, Département	Partenaires techniques pour l'étude et maître d'ouvrage pour sa mise en œuvre selon voirie
ADEME	Partenaire technique et financier de l'étude
Région	Partenaire financier

Intérêt FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

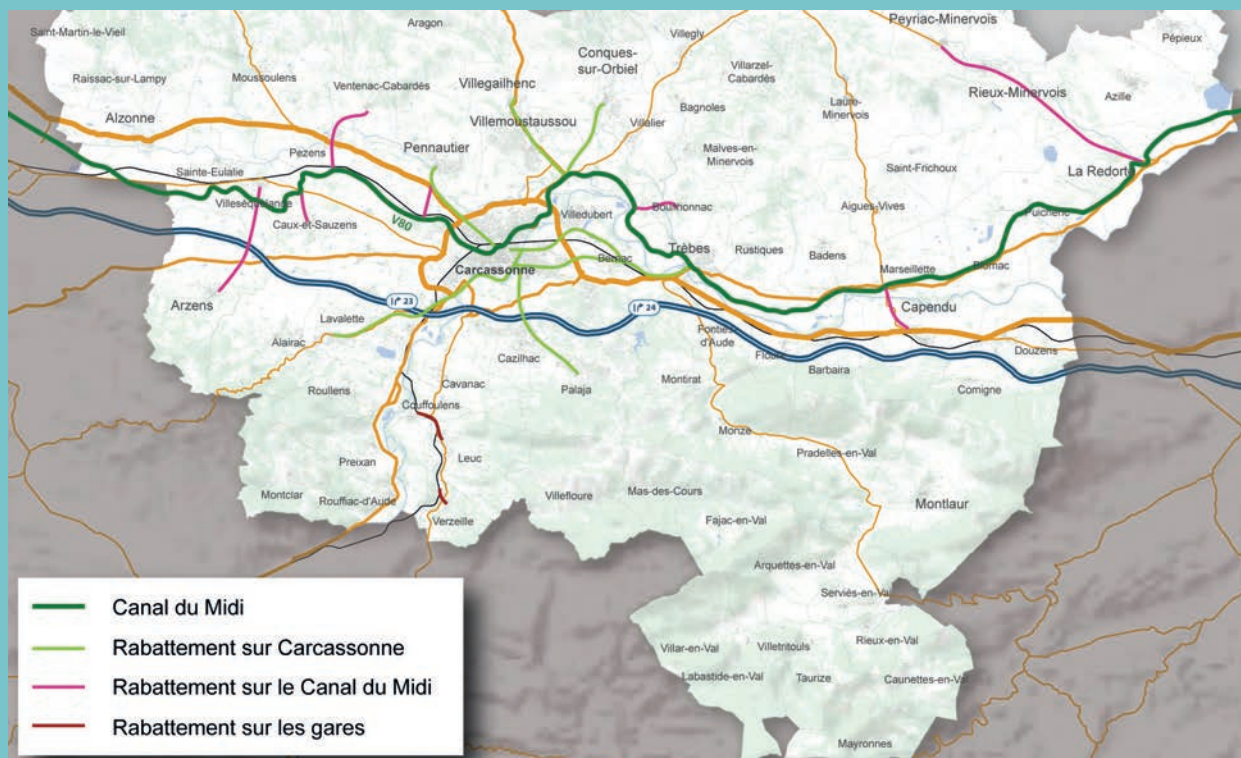
**Captifs/
Résidents**

1 2 3

Touristes

1 2 3

Réflexions issues de la concertation pour alimenter le futur schéma vélo



Axe 4 Action 26

Réaliser un maillage de boucles cyclotouristiques sur des routes à faible trafic et valoriser les itinéraires existants

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Le Département a réalisé il y a 5 ans, 8 itinéraires cyclotouristiques pour mailler le territoire.
- 4 itinéraires concernent Carcassonne Agglo. Ils présentent un jalonnement de qualité mais ne sont pas valorisés sur les différents supports d'information touristique.

Renforcer l'attractivité touristique du territoire et devenir une destination « vélo ».

Diffuser la clientèle cyclotouristique sur le territoire depuis l'itinéraire du Canal du Midi (V80).

Mesures à mettre en place

1/ Créer de nouvelles boucles cyclotouristiques pour compléter celles existantes

Il s'agit de créer des itinéraires pour permettre la **découverte du territoire**

et son offre touristique au delà du grand itinéraire du Canal du Midi. Les itinéraires permettront de relier les principaux sites touristiques majeurs et faire découvrir les richesses patrimoniales et paysagères du territoire.

Les boucles seront définies de préférence sur des routes à faible trafic afin d'éviter la réalisation d'aménagements spécifiques.

Pour autant sur certains tronçons, il pourrait être nécessaire de réaliser des aménagements de sécurité. Pour les matérialiser, les boucles feront l'objet d'un jalonnement spécifique et continu accompagné d'une signalisation.

2/ Valoriser ces itinéraires auprès des touristes au-delà de leur jalonnement sur le terrain

L'office du tourisme de Carcassonne Agglo pourrait inclure dans son guide touristique **une carte et une description des boucles cyclotouristiques** du territoire.

En complément, **une application smartphone à destination des cyclotouristes** pourrait être créée, pour faciliter la lisibilité et diversifier les informations transmises. Cette application, basée sur un système de géolocalisation, pourrait avoir comme fonctionnalités :

- Suivre l'itinéraire sur une cartographie et se repérer facilement.
- Repérer l'ensemble des équipements et services situés à proximité de sa position (restaurants, loueurs de vélo, commerces...).
- Enregistrer son parcours, calculer la distance, la vitesse moyenne, le dénivelé.

Détails des mesures



Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- +/- 225 k€ pour 150 km de boucles jalonnées (base 1,5 k€ / km pour le jalonnement d'une boucle cyclotouristique).
- +/- 10 k€ pour éditer des guides.
- +/- 20 k€ pour une application smartphone.

Suivi des mesures

- Linéaire de boucles jalonnées.
- Fréquentation cyclotouristique.
- Nombre de connexions sur l'application.

Planification

Définition	Mise en valeur / jalonnement	
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans
Acteurs		Rôle
Carcassonne Agglo / OT		Maître d'ouvrage pour la définition des boucles et leur valorisation
Communes / Département / Région / OGS		Partenaire technique et/ou financier auprès du Maître d'ouvrage

Intérêt FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT



Propositions de boucles cyclotouristiques à jalonner et valoriser sur Carcassonne Agglo

-  Canal du Midi
-  Itinéraires cyclotouristiques départementaux
-  Propositions de boucles cyclotouristiques
-  Sites touristiques majeurs :
 - 1 : Cité médiévale et Bastide Saint Louis
 - 2 : Canal du Midi
 - 3 : Village du livre / Musée des Arts et Métiers du Livre
 - 4 : Grottes de Limousis
 - 5 : Gouffre géant de Cabrespine
 - 6 : Abbaye romane St Pierre et St Paul
 - 7 : Lac de la Cavayère
 - 8 : Sentiers en poésie
 - 9 : Sentier sculptural
 - 10 : Château de Pennautier
 - 11-12-13 : Villages en circulate



Développer le stationnement vélo sur Carcassonne et les polarités avec notamment du stationnement sécurisé adapté

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une offre de stationnement disparate, inadaptée à la durée.
- La possibilité de stationner son vélo en sécurité est un facteur clé pour l'usage du vélo.

Favoriser la pratique et sécuriser le stationnement des cycles : le vol constitue le second frein à l'usage du vélo.

Éviter le stationnement « sauvage » sur du mobilier urbain qui peut gêner les déplacements piétons.

Mesures à mettre en place

L'offre de stationnement doit être adaptée à la durée de stationnement :

- Les arceaux pour un stationnement de quelques minutes près des commerces, ou quelques heures près des établissements scolaires et des équipements de loisirs.
- Des box sécurisés pour le stationnement sur une journée entière au niveau des arrêts TC structurants (gare, PEM secondaire (compris dans l'action 22), aire de covoiturage (compris dans l'action 33)).

1/ Définir un programme d'équipements prioritaires des pôles et bourgs en stationnement vélo (volumes susceptibles d'évoluer en fonction des pôles déjà équipés)

Pour les établissements scolaires, les entreprises... le stationnement se fera au sein de leur enceinte et doit être à leur charge.

2/ Mettre en œuvre cette vague d'équipements prioritaires

Échelle d'intervention

- Carcassonne et les différents pôles d'équilibre du territoire.

Coûts

- +/- 88 K€ pour la vague d'équipements prioritaires (base 100 € par arceau de 2 places, 2 500 € / place pour un box individuel et 30 k€ pour un box collectif de 40 places).

Suivi des mesures

- Nombre de places de stationnement offertes.
- Comptages réguliers d'occupation sur un échantillon de points de stationnement.

Planification

Mise en œuvre	Mise en œuvre	
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Communes, établissement publics ou privés	Maître d'ouvrage en fonction de la domanialité
Carcassonne Agglo, ADEME...	Partenaire technique et/ou financier

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1

2

3

Captifs/
Résidents

1

2

3

Touristes

1

2

3

Développer un système de location de vélos à destination des habitants et des touristes du territoire

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Des locations de vélo possibles (VTT, VTC, VAE) auprès de loueurs privés mais répondant principalement à une vocation touristique et de loisirs.
- Une absence de système de location longue durée pour les habitants du territoire.

Développer la pratique cyclable en favorisant l'accès à un vélo aux habitants de l'Agglo et aux touristes.

Mesures à mettre en place

La non-possession d'un vélo est de manière évidente un frein à la pratique. Il existe aujourd'hui des services de location aux contours très différents d'un territoire à l'autre.

1/ Définition du service de location :

Un volet complémentaire à l'étude de Schéma Vélo viendra définir les contours du service et son mode de gestion.

Voici une hypothèse de service de location qui pourrait être porté par Carcassonne Agglo en prévoyant un développement progressif de ce dispositif. **Les principes du services :**

- Location de moyenne à longue durée, au minimum au mois mais plutôt au trimestre pour faciliter la gestion ;
- Faudra t-il réserver quelques vélos en courte durée pour les touristes ?
- L'entretien sera assuré par un prestataire local (associations / vélocistes /...);
- La tarification sera attractive et à réadapter à la durée ;
- Un service qui pourrait être géré en partenariat avec la RTCA. L'étude complémentaire intégré au schéma vélo viendra confirmer ou non cette hypothèse.

2/ Déploiement progressif du service de location et communication :

- **À court terme :** Une flotte de 20 VAE (vélos à assistance électrique) et de 20 vélos classique centralisée pour le retrait et retour à l'agence commerciale RTCA du Dôme ou au dépôt ?

En parallèle du lancement du service, une campagne de communication destinée aux futurs usagers sera indispensable afin de faire connaître le dispositif.

- **À moyen terme :** Poursuivre le développement de la flotte et créer de nouveaux points de retrait au sein des différents pôles d'équilibre du territoire pour faciliter l'accès de ce service aux populations rurales.

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- Investissement de 42 K€ (base de 1 800€ pour l'achat d'un VAE et de 300 € pour l'achat d'un vélo classique).
- Coût de gestion et d'entretien : env. 10 K€/an couverts par les recettes des locations.

Suivi des mesures

- Nombre de locations, utilisateurs, durée moyenne de location ...
- Enquête satisfaction.

Planification

Étude	Mise en œuvre	
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo	Maitre d'ouvrage (étude, définition du service...)
RTCA	Gestionnaire dans le cadre des missions confiées par l'Agglo
Loueurs, communes, ...	Partenaires

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/
Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3



Territoire	Parc	Tarifs	Retour d'expériences
Le Mans Métropole	Env. 1 000 vélos à destination des habitants et actifs du territoire	58 € pour 1 mois 90 € pour 3 mois	Liste d'attente importante
CC Aubenas-Val	60 vélos à destination des habitants des 8 communes du syndicat	30 € pour 1 mois 80 € pour 3 mois	clientèle diversifiée : actifs, retraités, entreprises ...

Développer les initiatives de type Pédibus / Vélobus et l'écomobilité scolaire

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- 62 % des scolaires habitant sur le territoire étudiant dans leur commune de résidence.
- 15 % des ménages ne sont pas motorisés et sont donc dépendants des solutions alternatives.

Réduire l'utilisation de la voiture particulière sur le trajet domicile-école et favoriser le recours aux modes doux.

Favoriser l'apprentissage des bons comportements auprès des jeunes scolaires.

Mesures à mettre en place

Il s'agit de développer un programme global d'éco-mobilité scolaire porté par Carcassonne Agglo et qui reposera sur diverses actions.

1/ Organiser des ateliers en milieu scolaire

Ces ateliers ont pour but de sensibiliser le jeune public à la sécurité routière par un programme de l'éducation nationale, de les initier à la pratique des modes doux débouchant sur la délivrance d'un permis piéton, vélo...

2/ Initier des démarches de Plan de Déplacement Établissements Scolaires (information, conseil, accompagnement à la mise en œuvre...)

3/ Inciter les communes à lancer une ou des expérimentations

- **Ligne de pédibus**
Les lignes de pédibus doivent être définies conjointement entre collectivités, écoles et parents d'élèves afin de déterminer des itinéraires

pertinents, des arrêts opportuns, des horaires propices et un mode de fonctionnement global favorable à tous.

Les lignes définies pourront être matérialisées au sol et agrémentées de pictogramme et d'un jalonnement adapté.

- **Ligne de vélobus (avec un vélocar)**
Une ligne de vélocar pourra être expérimentée durant un trimestre ou une année complète sur un établissement. En fonction du succès du système et du retour d'expérience il pourra être étendu à d'autres communes et établissements de Carcassonne Agglo (ou pour d'autres usages : péri-scolaire...).

Ce système permet de transporter plusieurs enfants (jusqu'à une douzaine selon les modèles), avec un seul accompagnateur et de manière plus sécurisé.

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- 15 K€ pour la mise en place d'un vélocar (achat, équipement des élèves, panneaux vélobus...).
- ½ ETP pour écomobilité scolaire (+/- 20 k€) ?

Suivi des mesures

- Nombre d'écoles sensibilisées.
- Nombre de lignes pédibus/vélobus développées et nombre d'élèves inscrits.

Planification

Sensibilisation

Expérimentation

Court terme
< 2 ans

Moyen terme
de 2 à 5 ans

Long terme
+ 5 ans

Acteurs	Rôle
Communes	Organisateurs et principaux financeurs
Carcassonne Agglo	Accompagnement technique et financier Assure le programme d'écomobilité scolaire
Association de parents d'élèves, écoles, ADEME	Partenaires

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

Touristes



AXE 5

**Agir sur le
management
de la mobilité
et les solutions
alternatives**

**À l'échelle globale
du territoire**

Axe 5 Action 30

Développer un système d'autostop organisé

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Une offre TC limitée à quelques services sur les communes les plus excentrées du territoire.
- 15 % des ménages ne sont pas motorisés et sont donc dépendants des solutions alternatives.

Encadrer la solution de l'autostop en tant que mode adapté pour des personnes non motorisées sur des trajets courts, dans une optique de solidarité.

Mesures à mettre en place

1/ Choisir d'intégrer un réseau existant (type Rézopouce) pour augmenter la visibilité ou de développer son propre système

Ce dispositif solidaire constitue une alternative aux transports collectifs en milieu rural et à destination des jeunes et des captifs. **Il s'appuie sur :**

- Un réseau d'autostoppeurs et d'automobilistes inscrit et donc identifié : l'automobiliste

et l'autostoppeur reçoivent un kit autostop (fiche destination et autocollant à coller sur le parebrise.

- Des arrêts identifiés par une signalisation.
- Des pratiques encadrées (charte/assurance/animation réseau).
- La possibilité d'utiliser une application smartphone pour faciliter la mise en relation.

2/ Déterminer le nombre de points d'arrêts sur le territoire et les matérialiser

Ils seront positionnés sur les axes principaux d'accès à chaque bourg et doivent permettre un arrêt aisé et sécurisé de l'automobiliste. **Il est préconisé :**

- 1 arrêt pour une commune de moins de 500 habitants (37 communes).
- 2 arrêts pour une commune de 500 à 1 000 habitants (19 communes).
- 4 arrêts pour une commune de 1 000 à 2 500 habitants (23 communes).

- Minimum de 5 arrêts au-delà (3 communes).

Sur la base de ces ratios, environ 180 arrêts seraient nécessaires sur Carcassonne Agglo.

3/ Lancer le système et communiquer largement pour assurer l'adhésion des usagers

Exemple de RézoPouce

- Dispositif développé par l'association « Covoiturons sur le pouce » qui se charge de développer le réseau et de l'animation/promotion.
- Système et association présents sur près de 2 200 communes.
- Fonctionne par inscription pour recevoir le kit autostop.
- Nécessite une adhésion des collectivités à RézoPouce (fonction du nombre d'habitants - Maximum : 10 K€ la première année puis 3,5 K€ les années suivantes).

L'engagement des partenaires est à formaliser à travers la charte d'engagement.

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- +/- 27 000 € pour l'équipement d'environ 180 arrêts et l'achat de kits autostop.
- 5 000 €/an pour la communication.
- 30 000 € sur 5 ans pour l'adhésion à Rézopouce.

Suivi des mesures

- Nombre de points autostop créées.
- Nombre d'inscrits par type au service.
- Enquête utilisation / satisfaction.

Planification

Définition et
lancement

Court terme
< 2 ans

Moyen terme
de 2 à 5 ans

Long terme
+ 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo	Maître d'ouvrage pour la mise en œuvre
Communes	Partenaire technique et financier (arrêts...)
Département de l'Aude, Région, ...	Partenaire technique et financier

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

Touristes

1

2

3

1

2

3

1

2

3

Axe 5 Action 31

Mettre en place un système de transport solidaire (en lien avec une association) pour assurer une offre à l'échelle des bassins de proximité

Action prioritaire

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Des lignes du réseau non-urbain pas adaptées à un déplacement vers un pôle de proximité à la demi-journée.

Offrir la possibilité aux personnes isolées des communes rurales de se rabattre vers les pôles de proximité en s'affranchissant des contraintes organisationnelles et géographiques (horaires, tracés,...).

Mesures à mettre en place

Ce système offre un complément au Transport en Commun et au Transport à la Demande classique et est particulièrement adapté en milieu rural pour les personnes isolées (ex : un intérêt marqué par le Val de Dagne) Il s'appuie sur une communication efficace et des conducteurs « bénévoles » qui

transportent des personnes non-motorisées pour lesquelles, pour un trajet donné, l'offre est inexistante ou inadaptée.

3 modes d'organisation sont généralement observés :

- Le passager paye un tarif kilométrique dont le montant dépend de ses ressources financières. Le conducteur est défrayé sur le montant maximal, l'association complétant au besoin (ex du Pays de Colombey et du Sud Toulinois).
- Le passager défraie directement le conducteur selon un barème au km.
- Le passager ne paye rien, le conducteur n'est pas défrayé (ex Pays du Sundgau (68)).

1/ Réalisation par Carcassonne Agglo d'une fiche projet à destination des communes précisant les objectifs,

moyens et partenaires potentiels d'un tel dispositif ainsi que des éléments de benchmark pour présenter des solutions existantes et retours d'expériences

2/ Accompagner et faciliter la mise en œuvre du dispositif

Carcassonne Agglo aura un rôle de facilitateur auprès des communes et des associations, notamment pour l'information, la communication et l'accompagnement. Le dispositif pourra être porté et organisé par une association locale d'entraide (ex : Familles rurales) ou le CCAS... La structure met en relation les personnes à transporter et les conducteurs bénévoles en gérant le planning.

Un engagement des partenaires à formaliser à travers la charte d'engagement.

Exemple de Mobilité solidaire du Pays de Colombey et du Sud Toulinois

- **Organisé par l'association familiale rurale.**
- **Service payant soumis à condition de ressources : de 0,05 à 0,35 € du km.**
- **Le conducteur reçoit 0,35 € / km, l'association prend en charge la différence.**
- **En 2015, 85 bénéficiaires ont effectué 760 courses grâce aux 25 bénévoles.**
- **Coût : 27 000 €/an, partagé entre bénéficiaires (7 700 €), EPCI, CD54, CAF...).**

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo (un bassin rural en expérimentation).

Coûts

- De 0 à 100 k€ / an selon le système développé.

Suivi des mesures

- Nombre d'inscrits aux services développés (usagers et chauffeurs).
- Fréquentation des différents services (évolution, motif déplacements, origine/destinations...).
- Enquête satisfaction / évolution.

Planification

Information

Court terme
< 2 ans

Moyen terme
de 2 à 5 ans

Long terme
+ 5 ans

Acteurs	Rôle
Association ou CCIAS	Porteur du dispositif
Carcassonne Agglo	Fiche information et accompagnement
Communes, Département, prescripteurs sociaux...	Partenaire technique et financier

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

Captifs/
Résidents

Touristes



Accompagner la mise en place de plans de mobilité (ex PDIE/PDIA) sur les principales zones d'activités et engager une démarche inter-administration sur le secteur du Tribunal

Vigilance sur la résilience face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Plus de 8 déplacements domicile-travail sur 10 sont réalisés en automobile sur le territoire.
- Aucune initiative « Plan de Mobilité » relevée à ce jour mais un enjeu pris en compte par Carcassonne Agglo à travers son futur PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial).

Limiter l'autosolisme et instituer une nouvelle manière de penser ses déplacements pendulaires en incitant à la réalisation de Plans de Mobilité.

Mesures à mettre en place

1/Faire de Carcassonne Agglo une structure exemplaire en réalisant son Plan de Mobilité

La Communauté d'Agglomération se positionnera en tant que chef de file dans la réalisation de ce type de démarche en s'engageant dans la réalisation de son propre Plan de Mobilité qui permettra, à terme,

d'optimiser les déplacements de ses agents pour se rendre au travail ainsi que dans le cadre de leur activité professionnelle.

Pour les déplacements domicile-travail, les solutions portent sur :

- La pratique du covoiturage : mise en relation, places réservées en interne
- L'usage des transports en commun : amélioration de la desserte en fonction des besoins du personnel, participation de l'employeur à l'abonnement TC à hauteur de 50%
- La pratique des modes actifs : création de cheminements doux, indemnités vélos, espaces de stationnement sécurisé dans l'entreprise, douches, vestiaires
- Des journées de sensibilisation à l'écomobilité : essai de VAE, formation éco-conduite,...

Pour les déplacements professionnels, les leviers d'action portent sur :

- La mise à disposition de vélos classiques ou de VAE
- La possibilité de covoiturer lors de déplacements professionnels.

Une démarche commune pourra être engagée avec les administrations voisines présentes sur le secteur du tribunal (CAF, CPAM, Préfecture) afin de mutualiser les actions.

2/ Conseiller et accompagner les entreprises et administrations souhaitant développer des Plans de Mobilité

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, Carcassonne Agglo doit assurer un rôle de conseil auprès des entreprises et administrations du territoire dans l'élaboration de leur Plan de Mobilité.

Les cibles prioritaires pour de telles démarches sont notamment les parcs d'activités économiques, les grandes entreprises et administrations du fait de la concentration des emplois et du potentiel d'actifs mobilisables. Plusieurs sites ont été identifiés : ZA Salvaza/ZI Bouriette, conseil départemental, Centre hospitalier, Saint-Georges, ZI Caïrat, ...

Échelle d'intervention

- Entreprises et administrations présentes sur Carcassonne Agglo.

Coûts

- 20 000 € pour ½ ETP afin d'assurer le suivi et le conseil auprès des établissements s'engageant dans un Plan de Mobilité (en complément de l'écomobilité scolaire).
- +/- 50 K€ euros par Plan de Mobilité.

Suivi des mesures

- Nombre de Plans de Mobilité validés.
- Nombre de salariés / agents concernés.
- Parts modales dans les déplacements domicile-travail des entreprises concernées.

Planification

PDM Agglo	Conseil/ autres PDM	Conseil/ autres PDM
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Entreprises / Administrations	Maître d'ouvrage pour leurs PDM
Carcassonne Agglo / ADEME / Communes	Accompagnateur, conseil, partenaires techniques, ...

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/ Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3

Axe 5 Action 33

Développer le covoiturage sur l'ensemble du territoire

Action prioritaire

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- 3 aires de covoiturage officielles sur Carcassonne Agglo mais avec des taux d'occupation plutôt faibles.
- Des aires de stationnement où se pratique le covoiturage : giratoire Charlemagne, parking Planeto...

Accompagner le covoiturage, pour faire émerger cette pratique comme une solution crédible et complémentaire de mobilité en proposant un maillage fin d'espace de stationnement.

Mesures à mettre en place

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour une croissance verte (TECV) définit le covoiturage (article L. 3132-1 du code des Transports) comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à

moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.

Pour accompagner et encourager le développement du covoiturage, il s'agira dans le cadre du PGD de :

1/ Réaliser une étude pour définir un schéma d'aires de covoiturage

Menée par Carcassonne Agglo, cette étude définira un maillage d'aires de covoiturage hiérarchisées selon 2 niveaux avec leur localisation, dimensionnement, équipement :

- Des aires structurantes situées au point de convergence d'au moins 2 axes ;
- Des aires de proximité situées dans les bourgs.

2/ Réalisation d'une expérimentation sur le covoiturage dynamique (2020-2021)

Le covoiturage dynamique constitue une variante au covoiturage classique basé sur un système en temps réel au sein duquel un conducteur peut prendre un passager sur un trajet en cours. Deux types de système existent :

- **Par application smartphone** : il s'agit d'une plateforme de mise en relation en temps réel ;
- **Par la création de « lignes de covoiturage »** matérialisées par des bornes de covoiturage. Le principe est basé sur l'implantation de bornes et de panneaux lumineux en sortie de ville et sur les grands axes. La destination du passager est inscrite sur le panneau lumineux.

Les modalités de financements restent à définir.

L'engagement des partenaires est à formaliser à travers la charte d'engagement.

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- Étude schéma aires covoiturage : +/- 15 K€.
- Expérimentation covoiturage dynamique : à partir de 30 K€ selon solution retenue.
- Aménagements des aires : variable.

Suivi des mesures

- Nombre d'aires de covoiturage.
- Nombre de places par actif et/ou habitant.
- Occupation des aires de covoiturage.

Planification

Étude / expérimentation	Travaux	
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo	Pilote pour la réalisation du Schéma et expérimentation Partenaire technique et financier pour aménagement
Communes	Maître d'ouvrage selon la domanialité de la voirie pour les aires et partenaire technique et/ou financier pour l'expérimentation
Département de l'Aude	Maître d'ouvrage ou Partenaire technique et/ou financier selon la domanialité de la voirie ou expérimentation

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/
Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3

Détails des mesures

Proposition d'un maillage fin d'aires de covoiturage hiérarchisées selon 2 niveaux.

Des aires structurantes :

D'une capacité d'au moins 25 places, elles seront situées au point de convergence d'au moins 2 axes, permettant aux covoitureurs en provenance de directions différentes de se retrouver. Elles sont créées ex-nihilo, sur des parkings existants ou mutualisées avec les P+bus et les pôles multimodaux d'entrée de ville (actions 9 et 22).

- **À court terme** : 3 aires existantes + 1 aire à créer sur l'ouest de Carcassonne.
- **À long terme** : 7 aires supplémentaires.

Des aires de proximité dans des villages : une forte attente avec une trentaine de communes ont été identifiées lors de la concertation

D'une capacité d'au moins 5 places, elles seront **situées sur des parkings existants et en priorité dans les bourgs traversés par un axe structurant**. Elles seront accessibles à pied ou à vélo, permettant la prise en charge d'habitants des communes alentours.

Aménager les aires structurantes comme des pôles multimodaux.

Pour accroître la pratique, il s'agira d'aménager les aires structurantes comme de véritables PEM afin de favoriser l'accès des individus non motorisés :

- En créant un marquage au sol et en jalonnant l'aire.
- En proposant la réalisation d'arrêts TC sur certaines aires pour permettre leur desserte, si une ligne passe à proximité immédiate du site.
- En installant des espaces de stationnement vélo sécurisés.
- En réalisant des ménagements cyclables de rabattement, à intégrer au futur schéma directeur (action 25).

À noter que le CD11 n'a pas à ce jour prévu de seconde phase de déploiement au-delà des 8 aires réalisées dans le département. Un accompagnement des communes à travers « l'aide au commune » est toujours possible.

**Base moyenne de 2 500 € / place
pour une aire à créer et 100 € / place
pour matérialisation**

Aire structurante	État	Desserte TC	Stationnements vélo	Coût
Trèbes A61	Existante Gérée par le CD11	Ligne 10	2 box 5 000 €	5 000 €
Pompidou	Existante Gérée par le CD11 À mutualiser avec P+bus	Lignes 10, D, J	Box collectif du pôle multimodal	0 € (coût stationnement vélo intégré à l'action 22)
Giratoire de Bezons	Existante Gérée par le CD11	Lignes A, L	2 box 5 000 €	5 000 €
ZA Ferraudière A61	Parking existant à identifier (2 500 €) À mutualiser avec P+bus	Lignes 1, 6, 7	Box collectif du pôle multimodal	2 500 € (coût stationnement vélo intégré à l'action 22)
Charlemagne	Parking existant à identifier (2 500 €) À mutualiser avec P+bus	Ligne 3	Box collectif du pôle multimodal	2 500 € (coût stationnement vélo intégré à l'action 22)
Saint-Georges	Parking existant à identifier (2 500 €) À mutualiser avec P+bus	Lignes 1, 2, 5, 10, A, B, C, E, G, I	Box collectif du pôle multimodal	2 500 € (coût stationnement vélo intégré à l'action 22)
Pezens	À créer 62 000 €	Ligne D	2 box 5 000 €	67 000 €
Pomas	À créer 62 000 €		2 box 5 000 €	67 000 €
Montlaur	À créer 62 000 €	Ligne I	2 box 5 000 €	67 000 €
Villeneuve-Minervois	À créer 62 000 €	Ligne A	2 box 5 000 €	67 000 €
La Redorte	À créer 62 000 €	Ligne C	2 box 5 000 €	67 000 €

Mieux informer sur les différentes offres de mobilité du territoire et centraliser l'information en un lieu unique

Vigilance sur la résilience face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Un manque de connaissance de l'ensemble de l'offre de mobilité des habitants et des acteurs du territoire.
- Des supports propres à chaque offre de transport mais pas de guide unique de mobilité.

Mieux informer la population sur l'ensemble des solutions de mobilité proposées sur leur territoire afin de les faire connaître et dynamiser leur utilisation.

Mesures à mettre en place

1/ Éditer un guide mobilité (favoriser un guide numérique plus facile à faire évoluer)

À destination des habitants et des touristes, **ce guide reprendra l'ensemble de l'offre de mobilité sur le territoire.** Il sera disponible en version papier ou téléchargeable et donnera une vision multimodale des

déplacements (voiture, covoiturage, TC, modes actifs, électromobilité,...) ainsi que les avantages procurés par les modes alternatifs (coût, temps, santé,...). Il sera notamment mis à disposition dans les mairies, les offices de tourisme, l'agence RTCA, Carcassonne Agglo et disponible sur les sites internet de ces différentes structures.

En parallèle, des campagnes d'information et de communication pourront être organisées afin de communiquer et diffuser l'offre sur le territoire.

2/ Centraliser l'information dans un guichet unique de mobilité sur le territoire

La création d'un guichet unique (et numéro d'appel unique) permettra aux usagers de disposer d'un lieu d'accueil dédié où l'ensemble des informations relatives à la mobilité seront centralisées. **L'objectif sera :**

- **D'identifier une structure existante pouvant être ce « guichet unique » afin de ne pas créer une nouvelle antenne spécifique.**

L'agence commerciale RTCA du Dôme constituerait une structure intéressante étant déjà identifiée par la population comme un lieu de référence pour le réseau RTCA.

- **De définir le corpus de compétence alloués à ce service.** Le guichet assurera dans un premier temps le volet « information et communication » autour de l'offre de transports collectifs, des aménagements cyclables et des itinéraires touristiques, du réseau de covoiturage,... (distribution de plans, du guide mobilité, fiches horaires des lignes des réseaux desservant le territoire,...). À moyen terme, ce guichet pourra également proposer la vente de titres de transports d'autres réseaux (TER) ou gérer, par exemple, la location de vélos.

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- 20 K€ pour la création et la diffusion d'un guide mobilité.
- Guichet unique : variable selon lieu et services assurés.
- 10 K€ pour une campagne de communication.

Suivi des mesures

- Nombre de guides distribués / téléchargés.
- Nombre de personnes renseignées au guichet unique mobilité.
- Évolution de l'utilisation des offres de mobilité.

Planification

Guide / Guichet	Information / Actualisation	Information / Actualisation
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo	Coordinateur technique et financier
Région, RTCA, Département, communes	Partenaire (fourniture des données, lieu d'information commune...)

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

Captifs/
Résidents

1 2 3

Touristes

1 2 3

Faire de l'agglomération un territoire facilitateur d'expérimentations de solutions innovantes de mobilité pour lui conférer une meilleure exposition

Action prioritaire

Action résiliente face aux inondations

Constats du diagnostic & objectifs à atteindre

- Des entreprises / start-up qui, dans leurs démarches de développement ou de mise en application de leurs innovations, peuvent être freinées par leurs recherches de locaux ou terrains d'expérimentation.
- Une dynamique portée à l'échelle nationale via la démarche « French Mobility » qui mobilise à ce jour plusieurs collectivités et partenaires privés dans la promotion des mobilités durables et innovantes.

Devenir un territoire pilote en matière d'innovations liées aux mobilités durables.

Mesures à mettre en place

Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la démarche « French Mobility » portée par le ministère en charge des Transports. Elle a pour objectif de soutenir l'expérimentation, le développement et la diffusion dans les territoires de toutes les innovations au service de la mobilité du quotidien. Un plan d'investissement de 500 millions

d'euros a été identifié (2018-2022) afin de financer les projets émanant de territoires particulièrement ambitieux et novateurs.

1/ Faciliter l'accueil et l'activité d'entreprises dont le cœur de métier est la mobilité et s'engager dans une démarche partenariale avec les acteurs du territoire et les porteurs de projet

Par exemple : aide à l'implantation, recherche de locaux, création d'un cluster d'entreprises permettant à Carcassonne Agglo de s'affirmer comme un territoire d'accueil en matière d'innovation et d'expérimentation ...

2/ Aider techniquement et financièrement à la conception de solutions techniques, technologiques, organisationnelles et sociales pour des services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle

Il pourra être envisagé :

- La création d'un fond de concours par Carcassonne Agglo pour accompagner les projets innovants.

- Mettre à disposition des données pour permettre l'expérimentation d'outils et de solutions de mobilités.

- La mise à disposition, en partenariat avec les gestionnaires concernés, de portions de voiries du territoire pour permettre de tester des véhicules innovants (ex : navette autonome), des routes intelligentes ...

Plusieurs types d'initiatives pourraient être expérimentées sur le territoire dont certaines en lien avec d'autres actions du PGD :

- Ligne de covoiturage dynamique sur une Origine/Destination structurante (accompagnement du CD11 ?) ;
- Service de location de voitures entre voyageurs à l'aéroport Carcassonne Sud de France ;
- Service d'autopartage de véhicules électriques ;
- Navette autonome dans la Bastide ou sur les ZAE ;
- Services itinérants innovants ...

L'engagement des partenaires sera à formaliser à travers la charte d'engagement.

Échelle d'intervention

- Carcassonne Agglo.

Coûts

- 1/5 ETP pour accompagner et valoriser les expérimentations.
- 10 K€/an à travers un fonds de concours pour accompagner certains projets ?

Suivi des mesures

- Nombre de sollicitations / projets aidés.
- Nombre d'articles ou reportages sur ces projets.
- Baromètre visibilité auprès des habitants.

Planification

Aide / coordination	Aide / coordination	Aide / coordination
Court terme < 2 ans	Moyen terme de 2 à 5 ans	Long terme + 5 ans

Acteurs	Rôle
Carcassonne Agglo	Coordinateur et accompagnateur technique (et financiers selon les cas) Mise en relation des acteurs
Communes, Département, Région, Europe, ADEME...	Partenaires techniques et/ou financiers
Associations / Prestataires...	Porteur du projet ou partenaires

Intérêt

FAIBLE ← 1 - 2 - 3 → IMPORTANT

Actifs

1 2 3

**Captifs/
Résidents**

1 2 3

Touristes

1 2 3

**LES PISTES DE RÉFLEXIONS
POUR L'AVENIR**



14 pistes de réflexions conservées pour l'avenir suite au scénario du PGD

Axe 1 Agir sur le réseau viaire, la circulation et les livraisons de marchandises

- Traiter les giratoires stratégiques de la rocade pour une meilleure fluidité.
- Mettre à niveau les aménagements de la rocade Sud-Ouest pour qu'elle joue pleinement son rôle.
- Tendre vers une généralisation des zones 30 dans les centres-bourgs et quartiers résidentiels.

Axe 2 Agir sur le stationnement

- Étendre davantage le stationnement payant à Carcassonne pour inciter les actifs à recourir aux modes alternatifs (avec une période de gratuité pour les visiteurs par exemple).

Axe 3 Agir sur les transports collectifs et l'intermodalité

- Développer des aménagements pour faciliter la circulation des bus (voies bus, arrêts en ligne...).
- Étendre l'amplitude horaire du réseau urbain pour avoir des horaires de soirée (en lien avec le TER).
- Réorganiser l'offre sur les lignes non urbaines pour permettre des rabattements vers les pôles de proximité (en lien avec le SCoT).
- Développer le transport des cycles sur certaines lignes RTCA pour faire découvrir le territoire.
- Valoriser l'infrastructure ferroviaire en développant de nouvelles haltes ferroviaires périurbaines sur le territoire pour une desserte périurbaine.
- Développer l'offre TER sur la ligne de Quillan pour répondre aux besoins des actifs travaillant à Carcassonne.
- Faire des haltes de Verzeille et Couffoulens-Leuc de véritables pôles multimodaux.

Axe 4 Agir pour le développement des modes actifs

- Étendre progressivement la piétonnisation à d'autres secteurs au-delà du « cœur de Bastide », notamment la liaison Cité – Bastide.

Axe 5 Agir sur le management de la mobilité et les solutions alternatives

- Développer des espaces de services publics répartis sur le territoire (ou itinérant) afin de réduire la distance de déplacements, par exemple pour les démarches administratives, espace de co-working.
- Développer une offre d'autopartage sur les principaux pôles.

SYNTHÈSE DE LA PROGRAMMATION



Axe 1 Agir sur le réseau viaire, la circulation et les livraisons de marchandises

Actions	Planning de mise en œuvre			Coûts	Rôle de Carcassonne Agglo		
	Court terme < 2 ans	Moyen terme 2 - 5 ans	Long terme > 5 ans		Pilote	Partenaire financier	Partenaire technique
1 Limiter la possibilité de transiter par la Bastide	●	●		30 k€	●		●
2 Mener une étude sur les impacts d'une requalification des boulevards de la Bastide	●			75 k€			●
3 Etudier la faisabilité d'un système de livraison final avec des véhicules propres et de petites tailles		●		20 k€	●		
4 Réaliser le contournement de Trèbes et le barreau de raccordement entre la D6113 et la Minervoise (D610)			●	20-30 k€		●	●
5 Requalifier certaines liaisons transversales entre les communes de la couronne périurbaine en développement		●	●	selon les réalisations		●	●
6 Créer une charte d'aménagements de la voirie, des aménagements cyclables, de la gestion des vitesses...	●	●	●	25 k€	●		
7 Systématiser la pacification (zone 30,...) sur les axes principaux de traversées des centres-bourgs	●	●	●	selon les réalisations			●

Axe 2 Agir sur le stationnement

Actions	Planning de mise en œuvre			Coûts	Rôle de Carcassonne Agglo		
	Court terme < 2 ans	Moyen terme 2 - 5 ans	Long terme > 5 ans		Pilote	Partenaire financier	Partenaire technique
8 Étude de l'évolution du stationnement sur Carcassonne	●			Intégré action 2		●	●
9 Développer des parkings P+bus ou P+marche aux entrées de ville à Carcassonne pour répondre aux besoins des actifs et des touristes		●	●	15 k€ + réalisation	●		
10 Développer une politique zone bleue dans les pôles secondaires pour favoriser la rotation des véhicules près des commerces	●	●	●	selon les réalisations			●
11 Mieux organiser le stationnement dans les bourgs à l'urbanisme contraint	●	●	●	selon les réalisations			●

Axe 3 Agir sur les transports collectifs et l'intermodalité

Actions	Planning de mise en œuvre			Coûts	Rôle de Carcassonne Agglo		
	Court terme < 2 ans	Moyen terme 2 - 5 ans	Long terme > 5 ans		Pilote	Partenaire financier	Partenaire technique
12 Faire de la gare de Carcassonne un pôle d'échanges multimodal	●		●		●		
13 Améliorer les correspondances entre RTCA et liO en gare de Carcassonne dans une optique de trajets multimodaux			●		●		
14 Développer des aménagements de priorisation pour faciliter l'insertion des bus dans les carrefours problématiques	●	●		190 k€	●	●	●
15 Cadencer les lignes structurantes RTCA et les rendre plus lisibles		●	●	selon la solution	●		
16 Réaliser une halte ferroviaire au niveau de la ZI Bouriette			●	1 M€		●	●
17 Aller vers une intégration tarifaire sur Carcassonne Agglo entre RTCA et le réseau liO (voire en intégrant d'autres services de mobilité)		●	●		●		
18 Travailler avec la Région pour une refonte et une meilleure complémentarité des lignes cars et trains liO qui semblent faire doublon	●	●	●	selon l'offre			●
19 Favoriser une meilleure exploitation ferroviaire de la ligne Carcassonne/Quillan	●	●		25 k€ + exploitation			●
20 Envisager de nouvelles haltes ferroviaires et réaménager certaines haltes existantes	●	●	●	selon les réalisations		●	●
21 Étendre le réseau urbain vers d'autres communes périphériques	●	●		70 k€ / an	●		
22 Rabattre les lignes non urbaines sur des pôles multimodaux d'entrée de ville en connexion avec les lignes urbaines structurantes		●	●	150 k€ Gain 60 k€/an	●		

Axe 4 Agir pour le développement des modes actifs

Actions	Planning de mise en œuvre			Coûts	Rôle de Carcassonne Agglo		
	Court terme < 2 ans	Moyen terme 2 - 5 ans	Long terme > 5 ans		Pilote	Partenaire financier	Partenaire technique
23 Piétonniser le « cœur de Bastide »	●	●	●	selon les réalisations		●	●
24 Développer une carte des temps piétons autour d'itinéraires qualitatifs et de découverte qui incite à parcourir la ville sans voiture	●	●		30 k€		●	●
25 Développer des voies douces pour favoriser les déplacements utilitaires	●	●	●	100 k€	●	●	●
26 Réaliser un maillage de boucles cyclotouristiques sur des routes à faible trafic et valoriser les itinéraires existants	●	●		255 k€	●		
27 Développer le stationnement vélo sur Carcassonne et les polarités avec notamment du stationnement sécurisé adapté	●	●		88 k€		●	●
28 Développer un système de location de vélos à destination des habitants et des touristes du territoire	●	●		42 k€ + 10 k€/an	●		
29 Développer les initiatives de type Pédibus/ Vélobus et l'écomobilité scolaire	●	●		15 k€ + 20 k€/an		●	●

Axe 5 Agir sur le management de la mobilité et les solutions alternatives

Actions	Planning de mise en œuvre			Coûts	Rôle de Carcassonne Agglo		
	Court terme < 2 ans	Moyen terme 2 - 5 ans	Long terme > 5 ans		Pilote	Partenaire financier	Partenaire technique
30 Développer un système d'autostop organisé		●		27 k€ + 10k€/an	●		
31 Mettre en place un système de transport solidaire (en lien avec une association) pour assurer une offre à l'échelle des bassins de proximité	●			selon le système			●
32 Accompagner la mise en place de plans de mobilité (ex PDIE/PDIA) sur les principales zones d'activités et engager une démarche inter-administration sur le secteur du Tribunal	●	●	●	20 k€/an + 50k€/PdM			●
33 Développer le covoiturage sur l'ensemble du territoire	●	●		45 k€ + travaux	●	●	●
34 Mieux informer sur les différentes offres de mobilité du territoire et centraliser l'information en un lieu unique	●	●	●	30 k€	●		
35 Faire de l'agglomération un territoire facilitateur d'expérimentations de solutions innovantes de mobilité pour lui conférer une meilleure exposition	●	●	●	30 k€/an	●	●	



Téléchargez le document sur le
www.carcassonne-agglo.fr



Département aménagement et mobilités

1 rue Pierre Germain
11 890 Carcassonne Cedex 9

04 68 10 55 67



27 rue Clément Marot - Parc Astrea
25 000 Besançon
03 81 83 24 71
contact@item-conseil.fr
www.item-conseil.fr

Création / Impression :



Bureau #14 • Halle Tropisme
121 rue Fontcouverte
34 070 Montpellier
04 67 66 05 60
www.brandie.fr



Plan Global de Déplacements Carcassonne Agglo



Département aménagement et mobilités

1 rue Pierre Germain
11 890 Carcassonne Cedex 9

04 68 10 55 67



Téléchargez le document sur le
www.carcassonne-agglo.fr