



Axe 2 :
Développer les mobilités durables,
Proposer des organisations efficaces en milieu rural et urbain

2.1

Objectif stratégique : Promouvoir les mobilités alternatives

Enjeux stratégiques

De par sa topographie vallonnée et sa ruralité affirmée, il apparaît illusoire d'envisager des déplacements à dominante mobilité douce pour la plupart des trajets inter bourgs. C'est pour cette raison que l'effort portera, pour la rationalisation de ces trajets, sur le co-voiturage, dans l'idéal autre que thermique (électrique, gaz, biocarburants). Ainsi, après avoir structuré et complété le réseau d'aires de co-voiturage, le territoire proposera un service de co-voiturage coopératif visant à lever les freins principaux à l'usage.

Les déplacements intra bourgs pour leur part sont accessibles aux mobilités douces. L'accent dans l'aménagement des centres bourgs sera mis sur la facilitation de ces modes de déplacement. Bandes/pistes cyclables, zones apaisées, double sens, couloir mixte, SAS vélo, ... autant d'outils qui existent à étudier selon le contexte.

La vallée du Gers traversant et reliant les communes les plus peuplées du territoire, l'extension de la promenade Claude Desbons auscitaine vers Pavie et Auterrive au Sud et Preignan au Nord a vocation à rendre accessible la ville d'Auch par les habitants des communes voisines et se positionne ainsi en tant que véritable dorsale de la mobilité douce intercommunale.

En complément, et toujours dans une logique de facilitation de la mobilité douce, le territoire accompagnera la création d'une vélo école visant à massifier l'usage du vélo et facilitera l'accession aux vélos à assistance électrique en mettant à disposition ce type de véhicules puis en soutenant leur acquisition.

FICHE 2.1.1	Créer et formaliser un réseau d'aires de co-voiturage
FICHE 2.1.2	Aménager les centres bourgs en faveur des mobilités douces
FICHE 2.1.3	favoriser l'implantation d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules alternatifs
FICHE 2.1.4	Développer un système de co-voiturage
FICHE 2.1.5	Prolonger et valoriser la promenade Claude Desbons le long du Gers
FICHE 2.1.6	Sensibiliser et Former le grand public et les scolaires avec une Vélo Ecole
FICHE 2.1.7	Promouvoir les Véhicules à Assistance Electrique

FICHE 2.1.1

Objectif opérationnel : Créer et formaliser un réseau d'aires de co-voiturage

Contexte	<p>En articulation avec les stratégies départementales, et en tirant profit de l'étude de mobilité réalisée en 2018, il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de repérer des aires de covoiturage non officielles pré-existantes - de proposer de nouvelles localisations pertinentes - de profiter de parkings pré-existants pour la mise en place de zones de covoiturage - de mettre en oeuvre de nouvelles réalisations, avec un impact environnemental minimum (perméabilité, végétalisation...)
Objectifs et résultats attendus	<p>Fournir au territoire les moyens pratiques de mettre en œuvre le co-voiturage</p>
Indicateurs	<p>Nombre de places de covoiturage Suivi de l'utilisation</p>
Publics cibles	<p>Automobilistes et habitants</p>
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Officialiser les aires de covoiturage spontanées	Sur la base du diagnostic de repérage existant, inciter les communes à officialiser les aires de covoiturages spontanées présentant un intérêt communautaire. L'aménagement nécessaire est sommaire et est essentiellement constitué de panneaux.	2019	4000 euros/aire	Communes	GACdG
Faire connaître ces équipements	Informier le public de l'existence de ces aires et communiquer autour des intérêts du covoiturage et de l'intermodalité.	2019	Interne (0,1 ETP)	GACdG	communes
Faire évoluer le réseau d'aire de covoiturage	Assurer un suivi de l'usage des aires de covoiturage : interroger les usagers afin de mesurer leurs attentes en termes d'aménagements complémentaires (stationnements vélos couverts, zone d'attente couverte, création de nouvelles aires ...).	2020	10 000	GACdG	communes

FICHE 2.1.2

Objectif opérationnel : Aménager les centres bourgs en faveur des mobilités douces

Contexte	<p>Les mobilités douces sont adaptées à l'échelle des communes. La charte d'aménagement pourra proposer des solutions pertinentes pour les communes, à mettre en place au niveau des centres bourgs et des pôles générateurs de déplacements (écoles, gymnases, commerces...) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - dispositions sur les gabarits - priorité aux aménagements vélos et piétons - piétonnisation pour les zones pertinents - stratégie de stationnement articulée avec cet objectif
Objectifs et résultats attendus	D'ici à 2030, la mobilité douce est aisée, agréable et sécurisée au sein des bourgs
Indicateurs	% de centres bourgs réaménagés avec mise en place de stratégie de mobilité douce
Publics cibles	communes, élus, décideurs, aménageurs
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Réaliser un cycle d'information et de formation	Informar les acteurs de l'aménagement quant aux solutions permettant de favoriser les mobilités douces et actives, en cohérence avec la charte d'aménagement durable.	2020	5000	GACdG	CAUE, Cerema
Prendre en compte de manière accrue la mobilité douce dans les aménagements	Les aménagements urbains devront nécessairement prendre en compte les mobilités douces et actives. L'accent sera mis sur les liaisons entre les centres d'intérêt et les aires de covoiturage.	2020 et +	à définir	Communes	CAUE
Finaliser les premiers itinéraires "modes doux" et recenser l'existant	Les liaisons entre la Gare d'Auch et le Centre Ville mais aussi la liaison entre le Garros et la Gare sont engagées mais non finalisées. Cette finalisation permettra de mettre en évidence la possibilité de se déplacer sans voiture de manière tout à fait sécurisée.	2020	20 000	Commune d'Auch	
Déployer du mobilier urbain, nécessaire au stationnement 2 roues	La pratique des mobilités actives doit être encouragée par l'installation d'un mobilier adéquat et sécurisant. Ainsi les équipements seront adaptés en fonction des lieux et des usages identifiés (par exemple: repose vélo ou box à vélo).	2020 et +	à définir	Communes	
Apaiser la circulation en ville	La pratique des mobilités douces et actives se heurtant régulièrement aux risques liés à la circulation automobile, la promotion de solutions favorisant l'apaisement de la circulation est adaptée et nécessaire (zone 30, zones de rencontre, ...).	2019 et +	à définir	Communes	Cerema

FICHE 2.1.3 Objectif opérationnel : favoriser l'implantation d'un réseau de bornes de recharge pour véhicules alternatifs

Contexte	Les bornes électriques, les bornes GNV fonctionnant au biogaz, des expérimentations de borne à hydrogène, sont une condition nécessaire pour la multiplication des véhicules à motorisation alternative. Il faudra pour cela établir une stratégie (choix des installations et planning de mise en place) en articulation avec le SDEG en particulier.
Objectifs et résultats attendus	D'ici à 2030, 90% des utilisateurs de véhicules électriques considèrent que le réseau de bornes de recharge est correctement dimensionné.
Indicateurs	Nombre de bornes Taux d'utilisation
Publics cibles	Utilisateurs de bornes de recharge
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Assurer un suivi de l'usage	Pour mesurer le bon dimensionnement du réseau de bornes de recharges pour véhicules alternatifs, il est essentiel de connaître le taux d'occupation de ces dernières, et les freins ou difficultés liés à leur utilisation.	2019 et +	interne	SDEG	
Définir annuellement les besoins	Sur la base du taux d'occupation des bornes, il pourra être tiré un bilan mettant en avant la nécessité d'implanter de nouvelles bornes de recharge.	2019 et +	Interne (0,1 ETP)	GACdG	SDEG
Accompagner l'installation d'une borne de GNV	La diversification des solutions de mobilité est un élément clef du développement d'une mobilité alternative. Un travail en cours vise à quantifier le besoin en GNV sur le territoire. En fonction des résultats, une première borne pourrait être installée sur le territoire.	2021	30 000	SDEG	GACdG

FICHE 2.1.4

Objectif opérationnel : Développer un système de co-voiturage

Contexte	<p>Le covoiturage semble actuellement être la solution la plus adaptée pour limiter le nombre de voitures circulant. Afin de faciliter son développement au-delà des ententes entre personnes, la mise en œuvre d'un outil permettant la mise en relation sécurisée de co-voitureurs est une solution pertinente.</p>
Objectifs et résultats attendus	<p>Le nombre de co-voitureurs utilisant le service de manière régulière (plusieurs fois par semaine) augmente.</p>
Indicateurs	<p>Nb de covoitureurs</p>
Publics cibles	<p>Habitants, automobilistes</p>
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Assurer une veille à propos des outils de covoiturage	De nombreux systèmes visant à faciliter le covoiturage de courte distance co-existent et proposent des services très différents (RezoPouce, Blablalines, ...). Afin d'accompagner la montée en puissance du covoiturage courte distance, il convient d'évaluer chacun de ces systèmes afin de choisir le système répondant au mieux aux spécificités du territoire et attentes des usagers potentiels.	2021	interne (0,1 ETP)	GACdG, pôle Climat Energie	
Mettre en oeuvre	Le covoiturage est une solution particulièrement adaptée à notre territoire pour limiter les émissions de GES liées à la mobilité. La mise en oeuvre d'un système facilitant la "rencontre" des covoitureurs et assurant une certaine sécurité est essentielle à l'essor de ce mode de transport.	2021	45 000	GACdG, pôle Climat Energie	

FICHE 2.1.5
Objectif opérationnel : Prolonger et valoriser la promenade Claude Desbons le long du Gers

Contexte	<p>Le cheminement le long des berges du Gers est un aménagement de grande qualité, qui doit se poursuivre pour permettre une continuité des mobilités douces sur le territoire.</p> <p>Au vu du bassin de population qu'il traverse, il peut être considéré comme la dorsale de la mobilité douce du territoire</p>
Objectifs et résultats attendus	Faciliter l'accès à Auch en mobilité douce au quotidien pour les habitants des communes proches
Indicateurs	<p>Kilomètres d'aménagements réalisés</p> <p>Nombre de communes reliées</p>
Publics cibles	Habitants et usagers
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES</p> <p>Séquestration carbone</p> <p>Maîtrise de la consommation d'énergie</p> <p>Production et consommation d'ENR</p> <p>Matériaux biosourcés</p> <p>Qualité de l'air</p> <p>Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Poursuite de l'aménagement des berges du Gers	Véritable dorsale potentielle des mobilités actives sur le territoire, l'extension des voies le long du Gers permettrait de relier au moins Auterive à Preignan	2019	300 000	GACdG	

FICHE 2.1.6 Objectif opérationnel : Sensibiliser et Former le grand public et les scolaires avec une Vélo Ecole

Contexte	<p>Au-delà des questions d'aménagement, la mobilité douce est aussi une question de capacité et de choix personnel. Une formation à la sécurité, à l'entretien et aux bonnes pratiques est un préalable au développement des pratiques cyclables.</p>
Objectifs et résultats attendus	<p>Favoriser pour tous les publics l'usage des mobilités douces</p>
Indicateurs	<p>Nombre de personnes formées</p>
Publics cibles	<p>Habitants</p>
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Former les adultes	La crainte de la circulation et la perte de confiance en ses propres capacités sont des freins majeurs à l'usage du vélo au quotidien. Pour y pallier, il est proposé de soutenir le déploiement d'une vélo école. Ce dispositif vise essentiellement à (ré)apprendre aux stagiaires à circuler en toute sécurité en ville mais aussi et par exemple à entretenir son matériel.	2019	6000	GACdG	Association
Former les enfants	Décliner le dispositif précédent auprès du public jeune tout en poursuivant les mêmes objectifs est adapté. Ce dispositif sera proposé lors des temps périscolaires et extrascolaires sous forme de stages, d'ateliers.	2019	4000	Service EEJ	Association

FICHE 2.1.7

Objectif opérationnel : Promouvoir les Véhicules à Assistance Electrique

Contexte	<p>Les véhicules "légers" à assistance électrique semblent répondre aux attentes du publics et sont adaptés à la topographie locale.</p> <p>Le coût de ces équipements étant un frein majeur à l'usage, il est proposé d'aider à lever à ce frein par diverses actions complémentaires.</p>
Objectifs et résultats attendus	<p>Faciliter l'accès aux véhicules "légers" à assistance électrique pour développer les mobilités douces.</p>
Indicateurs	<p>Nombre de VAE loués Nombre de personnes déclarant souhaiter investir dans l'achat d'un VAE</p>
Publics cibles	<p>Habitants</p>
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Mettre en œuvre le système de test de vélos à assistance électrique	Un pool de véhicules à assistance électrique (vélos, vélos cargos, trottinettes) est destiné à la location et l'essai par le grand public. Le but est que chacun puisse vérifier que la mobilité électrique répond à ses attentes et contraintes, il est envisagé de proposer à la location ces équipements pour une période de 1 mois non renouvelable.	2019	interne (0,2ETP)	GACdG	A définir
Soutenir l'achat d'un véhicule "léger" électrique.	Action fortement symbolique : le montant du soutien est à définir mais est conditionné à l'adhésion au système de location. Cette aide, dans les conditions actuelles, permet en outre aux particuliers de bénéficier d'un soutien de l'Etat complémentaire.	2019	5000	GACdG	

2.2

Objectif stratégique : Promouvoir l'intermodalité/multimodalité

Enjeux stratégiques

Il est ici question de la massification des déplacements alternatifs au « solo voiturage » et des outils et moyens proposés par le territoire pour l'encourager.

Ainsi et en reprenant le principe énoncé plus haut, à savoir que la transition en mobilité sera essentiellement portée par l'adhésion des publics aux solutions proposées, il apparaît indispensable de porter un plan de communication volontariste. Si d'ores et déjà des campagnes d'affichage régulières invitent à respecter tous les usagers de la route, c'est à travers une information plus régulière, plus dense et plus ciblée que l'agglomération envisage d'éveiller la curiosité et susciter une réflexion de la part de ses habitants quant à leurs déplacements en les informant quant aux différentes solutions disponibles. En complément à cette information, et afin de disposer d'un lieu ou guichet unique en capacité d'apporter un niveau d'information fiable, c'est la création d'un lieu ressource autour de la mobilité qui est envisagé. Cette structure est initialement imaginée comme le prolongement naturel de la vélo-école.

Les missions qui pourront lui être confiées ne sont à ce jour pas définitivement identifiées. En tant que structure dédiée à l'accompagnement des publics, il semble indispensable en première approche de questionner ces publics quant à leurs attentes.

Parmi les pistes les plus solides ou les plus emblématiques, ce lieu ressource pourrait être chargé de la réalisation des Plans de Mobilités des organismes locaux en faisant la demande. L'idée menant cette piste étant que la centralisation des Plans de Mobilité assure une certaine robustesse au système et aux solutions engagées.

En parallèle à ces actions, mais de manière tout à fait corrélée, le travail de fond visant d'une part l'amélioration des transports urbains et d'autre part le renforcement des liaisons (notamment ferroviaires) vers l'extérieur du territoire est maintenu et renforcé tant il semble indispensable au devenir du territoire.

FICHE 2.2.1	Communiquer autour des mobilités douces et actives
FICHE 2.2.2	Identifier un lieu ressource "mobilité"
FICHE 2.2.3	Inciter à la réalisation de Plans de Déplacements
FICHE 2.2.4	Améliorer les transports urbains
FICHE 2.2.5	Renforcer les liaisons vers l'extérieur du territoire

FICHE 2.2.1

Objectif opérationnel : Communiquer autour des mobilités douces et actives

Contexte	<p>Afin de soutenir le développement des mobilités douces et actives, une campagne de communication spécifique à ces pratiques et présentant les avantages est prévue.</p> <p>Cette campagne passera notamment par la promotion d'événements mais aussi par la meilleure connaissance des outils et dispositifs existants.</p> <p>En outre des campagnes spécifiques à des publics particuliers (collégiens, lycéens, personnes âgées, ...) viendront compléter le programme.</p> <p>Le premier sujet abordé sera la mobilité piétonne.</p>
Objectifs et résultats attendus	<p>Amener les publics à réfléchir à leur propre mobilité en présentant dans sa globalité la mobilité douce.</p>
Indicateurs	<p>Périodicité, nature et volume de communication autour de la mobilité</p>
Publics cibles	<p>Habitants</p>
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Créer un évènement participatif "Walk Your City"	Evènements participatifs ou chaque habitant est invité à éditer un panneau sur lequel il inscrit le trajet qu'il effectue régulièrement à pied. Ce panneau est ensuite affiché devant chez lui. L'objectif est de rendre visible la possibilité de se passer de son véhicule pour des trajets courants et de courte distance.	2020	2000	GACdG	Communes, associations, habitants, ...
Réaliser une journée sans voiture	De manière symbolique et en coordination avec l'évènement national sur le sujet, les villes de l'agglomération le souhaitant interdisent la circulation motorisée sur une partie de leur territoire. Cette journée s'accompagne de la tenue d'évènements ou d'animations visant à expliciter les bienfaits des mobilités douces et actives ainsi qu'à faire connaître les différents dispositifs existants.	2021	Interne (0,1 ETP)	GACdG	Communes
Créer et mettre en oeuvre un plan de communication	Une campagne de communication visant à faire connaître les outils et dispositifs disponibles pour limiter les émissions de GES liées à la mobilité au fur et à mesure de leur mise en oeuvre est nécessaire.	2019 et +	10 000	GACdG	

FICHE 2.2.2

Objectif opérationnel : Identifier un lieu ressource "mobilité"

Contexte	<p>La mise en place d'un lieu ressource sur la mobilité permettrait de rendre visibles et accessibles les informations sur les différents modes.</p> <p>Cette structure pourrait aussi accompagner des projets, organiser des concertations, participer aux réflexions stratégiques ou accompagner des actions opérationnelles (comme le déploiement des PDE/PDA...)</p>
Objectifs et résultats attendus	<p>Marquer l'engagement du territoire en faveur des mobilités douces en donnant une visibilité et une consistance à cette volonté.</p>
Indicateurs	<p>Mise en place d'une structure ressource sur la mobilité</p>
Publics cibles	<p>Habitants</p>
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Initier et mettre en œuvre la Vélo Ecole	Afin de marquer l'engagement de la collectivité quant à la question de la mobilité et en fonction des premières étapes lors du démarrage, la vélo école pourra occuper un local.	2020	10 000/an	GACdG	ADEME, Région
Faire évoluer la vélo-école en lieu ressource	Transformer, sur la base des bilans annuels et de la capacité à proposer de nouveaux services, la vélo école en lieu ressource autour des questions de mobilité. La mission centrale envisagée pour ce lieu ressource est l'information du public et pourrait s'étendre à la réalisation de plans de mobilité.	2021	40 000/an	GACdG	ADEME, Région

FICHE 2.2.3

Objectif opérationnel : Inciter à la réalisation de Plans de Déplacements

Contexte	<p>Les Plans de Mobilités sont un des outils clés afin de limiter l'impact environnemental de la mobilité sur le territoire. La réalisation de ces plans de mobilité par une structure unique assure un niveau de cohérence et de coordination important. Différentes solutions existent pour aboutir à cet objectif, l'une d'entre elles est de confier à la structure animatrice de la Maison de la Mobilité cette mission en fonction de ses capacités (notamment humaines) et des premiers résultats de son activité.</p>
Objectifs et résultats attendus	<p>Au-delà des aspects réglementaires, les administrations et entreprises s'engagent dans la réalisation de PdM.</p>
Indicateurs	<p>Nombre de salariés couverts par un Plan de Mobilité</p>
Publics cibles	<p>Entreprises, administrations</p>
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Réaliser des Plans de Mobilité	<p>Afin de gagner en cohérence et coordination, c'est une seule structure qui propose aux employeurs et pôle d'attractivité la réalisation de Plans de Mobilité.</p> <p>La question du format juridique de la structure est posée , en outre, il conviendra avant d'engager cette action de définir quelle participation est attendue de la part des employeurs.</p> <p>Si elle prouve sa capacité à porter cette mission complémentaire, la structure ressource "Mobilité", moyennant une évolution, semble être une solution pertinente.</p>	2022	30 000/an	GACdG	ADEME, Région

FICHE 2.2.4
Objectif opérationnel : Améliorer les transports urbains
Contexte

L'optimisation des transports urbains doit s'intégrer à la stratégie globale de mobilité afin de répondre aux besoins de déplacement, en articulation avec les stratégies d'intermodalité, avec le renforcement d'axes structurants, et la mise en place de moyens de rabattements sur ces axes, en travaillant sur les besoins des différents publics et la tarification.

Objectifs et résultats attendus

Adapter le réseau de transports en commun aux attentes des publics et aux orientations de l'aménagement du territoire.

Indicateurs

Nombre de voyages effectués, par habitant et par an

Publics cibles

Déléataire

Prise en compte de l'EES
Liens avec les objectifs réglementaires

Réduction des émissions de GES
Séquestration carbone
Maîtrise de la consommation d'énergie
Production et consommation d'ENR
Matériaux biosourcés
Qualité de l'air
Adaptation

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Revoir les transports urbains	L'année précédant le renouvellement de DSP, entamer un dialogue avec les parties prenantes (délégués, usagers, etc) afin d'optimiser et de permettre un meilleur fonctionnement des transports urbains	2021	30 000	GACdG	

FICHE 2.2.5

Objectif opérationnel : Renforcer les liaisons vers l'extérieur du territoire

Contexte	<p>La liaison ferroviaire est un atout du territoire qui doit être renforcé. Le service rendu est aujourd'hui mal considéré et mérite des évolutions afin de retrouver une place de choix dans les liaisons entre le territoire et la métropole régionale ainsi que les villes traversées.</p>
Objectifs et résultats attendus	<p>Renforcer la compétitivité du train vis-à-vis de la voiture.</p>
Indicateurs	<p>Temps de trajet moyen Auch-Toulouse</p>
Publics cibles	<p>SNCF</p>
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Amélioration de la ligne ferroviaire Auch-Toulouse	Participer à faire reconnaître les besoins de connection de la communauté d'agglomération. A travers les différents échanges régionaux et la participation aux projets structurants territoriaux. Les élus portent un discours unique relatif au renforcement de cette liaison.	2020	interne	GACdG	Région, SNCF

2.3

Objectif stratégique : Développer une politique de mobilité exemplaire

Enjeux stratégiques

Cet objectif stratégique interroge la capacité des services de l'agglomération à s'appliquer les recommandations qu'elle propose au territoire et à s'impliquer dans la limitation des émissions de GES dues à la mobilité, soit à démontrer son exemplarité.

Pour y répondre et marquer son engagement, l'agglomération réalisera son Plan de Mobilité, possiblement en association avec d'autres structures du territoire afin de porter un projet d'une ampleur suffisante pour être notable.

Ce Plan de Mobilité servirait en outre de « modèle » sur lequel pourront s'agglomérer les suivants (cf.2.2.2) et pourrait intégrer des mesures de soutien aux mobilités douces comme l'lkv (Indemnité Kilométrique Vélo).

En parallèle et de manière continue, parce qu'un cadre réglementaire l'impose mais surtout pour renforcer cette exemplarité, la transition du parc de véhicules vers des équipements alternatifs est engagée de longue date et sera renforcée au fur et à mesure de la gestion de ce parc.

déplacements domicile-travail via la mise en place d'un PDA.

FICHE 2.3.1	Réaliser et mettre en œuvre un Plan de Déplacement de l'Agglomération
FICHE 2.3.2	Proposer des mesures d'incitation financière pour accompagner au changement de mobilité
FICHE 2.3.3	Engager la transition du parc de véhicules vers des équipements- alternatifs

FICHE 2.3.1 Objectif opérationnel : Réaliser et mettre en œuvre un Plan de Déplacement de l'Agglomération

Contexte	Bien qu'elle n'y soit nullement contrainte, la collectivité réalise son propre plan de mobilité pour renouveler son engagement en faveur d'une mobilité moins carbonée et montrer l'exemple et faciliter le passage à l'acte des autres employeurs du territoire.
Objectifs et résultats attendus	Démontrer l'engagement de la collectivité pour une mobilité alternative et limitant les impacts sur l'environnement.
Indicateurs	Mise en œuvre du PDA
Publics cibles	GACdG
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Mettre en œuvre le Plan de Mobilité de l'Agglomération	<p>La mise en œuvre d'un PDA de la collectivité est indispensable pour pouvoir espérer mobiliser les acteurs du territoire sur ce sujet. Les étapes d'un PDA sont classiquement les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - définition d'une gouvernance (comité de pilotage), - réalisation d'un diagnostic, qui permet de connaître précisément les conditions d'accès aux sites et les moyens utilisés par les agents, - le plan d'actions et son suivi, qui permet de pérenniser dans le temps les actions mises en place et d'évaluer les changements de comportement obtenus. 	2022	30 000	GACdG	prestataire

FICHE 2.3.2 **Objectif opérationnel : Proposer des mesures d'incitation financière pour accompagner au changement de mobilité**

Contexte	<p>Pour faciliter la conversion des agents de la collectivité à une mobilité alternative, un système de soutien financier sera étudié et proposé aux agents.</p> <p>Là encore le rôle exemplaire et précurseur de la collectivité vis-à-vis du territoire est nécessaire pour faciliter le passage à l'acte des autres employeurs et prouver la pertinence du dispositif.</p>
Objectifs et résultats attendus	Démontrer l'engagement de la collectivité pour une mobilité alternative et limitant les impacts sur l'environnement.
Indicateurs	Nombre d'agents bénéficiant d'un soutien financier non réglementaire
Publics cibles	GACdG
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES</p> <p>Séquestration carbone</p> <p>Maîtrise de la consommation d'énergie</p> <p>Production et consommation d'ENR</p> <p>Matériaux biosourcés</p> <p>Qualité de l'air</p> <p>Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Soutenir les mobilités alternatives pour les agents	Dans le cadre du PDA, des soutiens forts peuvent être apportés aux mobilités sans voiture : remboursement des abonnements TC plus que la réglementation, mise en place de l'indemnité kilométrique vélo, réservation des meilleures places de parking pour les covoitureurs...	2022	5000	GACdG	agents

FICHE 2.3.3 Objectif opérationnel : Engager la transition du parc de véhicules vers des équipements alternatifs

Contexte	<p>La réglementation impose un taux de véhicules "alternatifs" lors du renouvellement de la flotte. La collectivité pourrait s'imposer un taux supérieur voire réfléchir à la nécessité de remplacement des véhicules au cas par cas.</p>
Objectifs et résultats attendus	<p>Démontrer l'engagement de la collectivité pour une mobilité alternative et limitant les impacts sur l'environnement.</p>
Indicateurs	<p>% de véhicules à motorisation alternative coût global du parc de véhicules (achat + entretien)</p>
Publics cibles	<p>GACdG</p>
Prise en compte de l'EES	
Liens avec les objectifs réglementaires	<p>Réduction des émissions de GES Séquestration carbone Maîtrise de la consommation d'énergie Production et consommation d'ENR Matériaux biosourcés Qualité de l'air Adaptation</p>

Modalités de mise en oeuvre

Etape	Descriptif	Planification	Ressources à mobiliser	Porteur	Partenaires envisagés
Engager la transition du parc de véhicules	<p>En cohérence avec l'évolution des aménagements du territoire, le renouvellement de la flotte de véhicules de la collectivités intègre de manière croissante des véhicules à motorisation dite alternative et de manière volontaire, le taux de remplacement est supérieur aux exigences réglementaires.</p> <p>De manière plus globale, la question de la nécessité du renouvellement est posée dans chaque cas (capacité de mutualisation de véhicules, remplacement par un véhicule léger électrique...) et une analyse financière intégrant le coût sur la durée du véhicule est intégrée à la réflexion.</p> <p>Il s'agit de mettre en œuvre une stratégie de renouvellement des véhicules de la collectivité vers des véhicules alternatifs : électriques, biogaz, par exemple.</p>	2019	variable	GACdG	