

# PLUi HD

MILLAU GRANDS CAUSSES

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

HABITAT & DÉPLACEMENTS

PLUi-HD APPROUVE LE 26 JUIN 2019



Millau Grands Causses  
Communauté de Communes

## 7.2. PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS (POA) DEPLACEMENTS



Habitat



Mobilités



Économie



Environnement



Patrimoine



Énergie & Climat

## Table des matières

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Axe 1 : Modernisation du réseau routier structurant.....</b>   | <b>3</b>  |
| Fiche action n°1.a à 1.b: Renforcement de la connaissance des trafics routiers et vitesse de circulation- études techniques ...   | 3         |
| Fiche action n°1.2.a à 1.2.c : Achèvement du réseau routier et Amélioration du maillage routier : création d'un boulevard de contournement Ouest de la ville de Millau..... | 5         |
| Fiches action n°1.3.a à 1.3.b : Sécurisation des traversées de centres-bourgs et centres-villes.....  | 6         |
| <b>Axe 2 : Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité .....</b>  | <b>7</b>  |
| Fiche action n°2.1.a à 2.1.c : Mise en œuvre et développement du réseau de l'aire urbaine Creissels–Millau.....   | 7         |
| Fiche action n°2.a à 2.b : Requalifier le pôle de la gare de Millau en pôle d'échanges multimodal (PEM).....  | 8         |
| Fiche action n°2.3 : Création d'un offre de transport cadencée sur deux liaisons.....   | 10        |
| <b>Axe 3 : Aménagements et promotion des modes actifs .....</b>   | <b>11</b> |
| Fiche action n°3.1 : Itinéraires cyclables.....   | 11        |
| Fiche action n°3.2 : Donner plus de places aux piétons dans les aménagements de voirie .....  | 13        |
| Fiche action n°3.3 : Développement du pédibus .....   | 14        |
| Fiche action n°3.4 : Stationnement vélo aux équipements publics.....  | 15        |
| Fiche action n°3.5 : Promotion des modes actifs.....  | 16        |
| <b>Axe 4 : Nouvelles pratiques de mobilité liées à la voiture.....</b>  | <b>17</b> |
| Fiche action n°4.1 : Aménager des aires de covoiturage .....  | 17        |
| Fiche action n°4.2 : Création de bornes de recharge électrique.....   | 18        |
| Fiche action n°4.3 : Développement du dispositif Rézo Pouce .....   | 19        |
| Fiche action n°4.4 : Encourager la mise en œuvre de plan de mobilité (scolaire, d'entreprises, d'administration, interentreprises, ...)                                     | 20        |
| Fiche action n°4.5 : Expérimenter un système d'autopartage sur un flotte de 5 véhicules .....   | 21        |
| <b>Axe 5 : Stationnement &amp; livraisons .....</b>   | <b>22</b> |
| Fiche action n°5.1.a à 5.1.b : Mise en place de la réglementation du stationnement et matérialisation des places au 1er janvier 2018 .....                                  | 22        |
| Fiche action n°5.2 : Modification de l'article 12 sur le stationnement (PLUi) .....   | 24        |
| Fiches action n°5.3 : Mesures d'accompagnement (communication).....   | 25        |
| Fiche action n°5.4 : Création de places de stationnement dédiées au PL près de la RD809 .....   | 26        |
| Fiche action n°5.5 : Stationnement deux roues motorisées.....   | 27        |
| Fiche action n°5.6 : Communication sur la sécurité des deux roues (port du casque...) .....   | 28        |
| Fiche action n°5.7 : Renforcer le contrôle, veiller au respect de la réglementation .....   | 29        |
| Fiche action n°5.8: Offre de stationnement supplémentaire pour veiller à un nombre minimal de places de livraison dans Millau .....   | 30        |
| Fiche action n°5.9 : Etude de marché / faisabilité de création d'une plateforme de logistique urbaine.....  | 31        |
| Fiche action n°5.10 : Élargissement des horaires de livraison et charte de bonne pratique .....   | 32        |
| <b>Synthèse du programme d'action .....</b>   | <b>33</b> |

## Axe 1 : Modernisation du réseau routier structurant

Fiche action n°1.a à 1.b: Renforcement de la connaissance des trafics routiers et vitesse de circulation- études techniques

### Constat – dysfonctionnements

La connaissance des volumes de trafic sur les principaux axes structurants et secondaires est essentielle pour caractériser l'organisation du réseau routier et apprécier les principaux dysfonctionnements.

Cette connaissance s'acquiert de manière qualitative (entretiens, visite sur le terrain...) mais aussi de façon quantitative, par le biais de comptages qui doivent être suffisamment exhaustifs et fréquents, pour arriver à bien représenter les niveaux de trafic sur le territoire.

L'analyse des trafics routiers de l'agglomération millavoise a montré que les conditions de circulation sont globalement satisfaisantes. Les difficultés de circulations sont ponctuelles et se concentrent sur l'heure de pointe du soir de 16h30 à 17h30. Ces problèmes de congestion sont localisés :

- au rond-point de la place des Martyrs de la Résistance et axes adjacents : Rue Louis Blanc, Avenue du Pont Lerouge, Boulevard Jean Gabriac, Avenue de Verdun
- à l'axe Boulevard de Bonald - Place du Mandarous - Boulevard de l'Ayrolle.

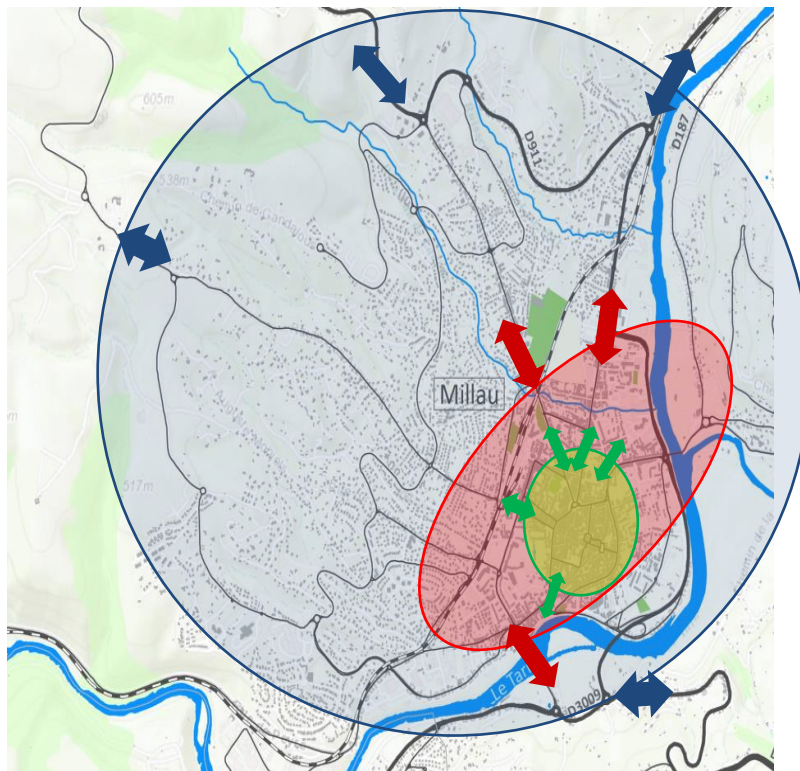
### Objectifs

- > Aboutir à une représentation satisfaisante et régulièrement actualisée des niveaux de trafics sur les axes routiers principaux. Étape préalable indispensable dans le cadre de :
  - > La création d'un boulevard de contournement Ouest de Millau ;
  - > La sécurisation des traversées des centres-bourgs et centres-villes.
- > Partager les résultats de ces comptages entre partenaires locaux pour renforcer la culture collective sur le trafic routier dans l'agglomération.

### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Plan de circulation de la ville de Millau (comptages de trafics et mesures de vitesse) **(a)** ;
- > Étude de trafic sur le contournement Ouest : analyse des flux potentiels entre le rond-point des bergers (sortie A75) et le site de Cazalous (Rond-point sous le Viaduc/commune de Creissels) **(b)** ;
- > Création d'une base de données « comptages » ;
- > Élaboration d'une cartographie prévisionnelle des comptages automatiques ;
- > Publication d'une cartographie des volumes de trafics (Trafics moyens journaliers annuels, Heure de pointe du matin, Heure de pointe du soir).

### Carte localisant les cordons identifiés



- Indicateurs de suivi**
- > Nombre de comptages effectués chaque année ;
  - > Carte annuelle des comptages.

| NUM ACT. | NOM ACTION   | HORIZON | Inv t H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|-----------------|-------------|
|          | Renforcement de la connaissance des trafics routiers et vitesses de          |         |                 |             |
| a        | Réaliser des comptages de trafics et mesures de vitesses sur l'agglomération | 2020    | 0,04            | 0           |
| b        | Réaliser une étude de trafic sur le contournement Ouest de Millau            | 2020    | 0,05            | 0           |

## Axe 1 : Modernisation du réseau routier structurant

Fiche action n°1.2.a à 1.2.c : Achèvement du réseau routier et Amélioration du maillage routier : création d'un boulevard de contournement Ouest de la ville de Millau

### Constat – dysfonctionnements

Le diagnostic a mis en évidence l'absence de voie de maillage structurante à l'Ouest de la ville. En effet, la desserte des quartiers Ouest manque de lisibilité, notamment concernant le rabattement des populations vers le centre-ville.

Cette situation entraîne des difficultés de circulation sur certains axes comme la rue de Naulas, qui était à l'origine un chemin en impasse, et qui du fait d'un développement de l'urbanisation résultant de l'arrivée de l'A75 notamment, capte du trafic de transit. Ces voies de quartiers sont devenues de véritables entrées de villes et supportent un trafic important, inadapté à la configuration de la voirie. Face à ce dysfonctionnement, est proposée la création d'un boulevard de contournement du quartier de Naulas répondant à une triple vocation :

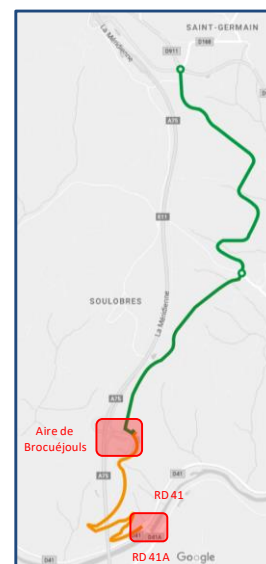
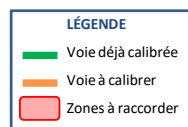
- Contourner l'agglomération de Millau par l'Ouest vers Saint-Affrique ;
- Constituer une entrée Ouest de Millau et desservir la zone commerciale Ouest de Millau ;
- Organiser le transit Nord/Sud par l'Ouest de la ville de Millau en définissant un axe structurant suffisamment dimensionné et sécurisé distincts des besoins en desserte résidentielle (signalisation, vitesse...).

### Objectifs

- > Améliorer la gestion du trafic de transit dans le centre-ville, et par conséquent réduire ses nuisances ;
- > Fluidifier la circulation intra-urbaine et inter-quartiers.

### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Réaliser l'étude foncière en lien avec le tracé, estimation des coûts de réalisation pour le recalibrage de la voie sous l'aire de Brocuéjous (3km) **(a)** ;
- > Étude de structure de voie sous le viaduc (intégrant le raccordement avec la RD 41A) **(b)** ;
- > Créer l'aménagement de l'infrastructure sur près de 3 km **(c)**.



### Indicateurs de suivi

- > Réalisation de l'étude foncière ;
- > Achèvement des travaux.

| NUM ACT. | NOM ACTION   | HORIZON | Inv't H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|-----------------|-------------|
|          | Créer un boulevard de contournement Ouest de la ville de Millau              |         |                 |             |
| a        | Réaliser l'étude foncière en lien avec le tracé et l'estimation des coûts de | 2020    | 0,05            | 0           |
| b        | L'étude de structure de voie sous le Viaduc                                  | 2020    | 1               | 0           |
| c        | Créer l'aménagement de l'infrastructure sur près de 3 km                     | > 2025  | 10              | 0           |

# Axe 1 : Modernisation du réseau routier structurant

## Fiches action n°1.3.a à 1.3.b : Sécurisation des traversées de centres-bourgs et centres-villes

### Constat – dysfonctionnements

La sécurisation des traversées des centres-bourgs est nécessaire dans une logique de développement de la multimodalité et plus particulièrement favoriser l'usage des modes doux. Les actions prioritaires identifiées sur le territoire sont les suivantes :

- Requalification de la voirie (permettant de donner plus de place aux piétons et aux cyclistes) ;
- Homogénéisation des zones 30 : mise en place d'un cahier technique des bonnes pratiques.

### Objectifs

- > Redonner une place à tous les usagers ;
- > Sécuriser les lieux dans une logique d'apaisement de la circulation ;
- > Soutenir le développement des modes doux.

### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Poursuivre la requalification de la RD 809 en traversée de Millau (seconde tranche rond-point de Cureplat – rond-point du Stade) 800 m **(a)** ;
- > Retraitement routier – RD 907 (section Boyne – Saint Pal / la Muse) **(b)** ;
- > Traitement homogène des traversées des centres-bourgs en zone 30 : Axe RD 809 : traversée d'Aguessac (500m) **(c)**

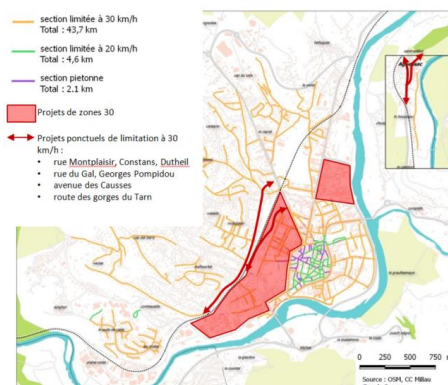
#### Poursuite de la requalification de la RD 809 en traversée de Millau



#### Retraitement routier de la RD 907 entre Boyne - Saint Pal/La Muse



#### Traitement homogène des zones 30 sur les quartiers de Millau et en traversée d'Aguessac



### Indicateurs de suivi

- > Diminution du nombre d'accidents ;
- > Retours qualitatifs des usagers.

| NUM ACT. | NOM ACTION   | HORIZON  | Inv't H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|----------|-----------------|-------------|
|          | Sécuriser les traversées de centre-bourgs et centre-villes               |          |                 |             |
| a        | Poursuite de la requalification de la RD 809 en traversée de Millau      | 2020     | 2,3             | 0           |
| b        | Retraitement routier de la RD 907 entre Boyne - St Pal / La Muse         | 2020     | 2,5             | 0           |
| c        | Traitement homogène des traversées des centres-bourgs en zone 30 sur les | < 2020 - | 0,2             | 0           |

## Axe 2 : Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité

Fiche action n°2.1.a à 2.1.c : Mise en œuvre et développement du réseau de l'aire urbaine Creissels–Millau

### Constat

L'unité urbaine Millau-Creissels, pôle urbain structurant, polarise la majorité des déplacements permanents : 56% des déplacements générés par la Communauté de communes sont internes à cette unité urbaine. Plus de 7000 actifs y habitent et y travaillent.

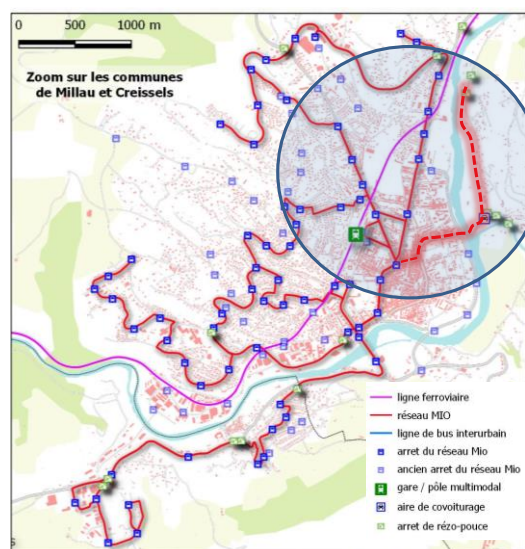
À ce titre, il apparaît indispensable de mettre en œuvre et de développer le réseau de l'aire urbaine Creissels.

### Objectifs

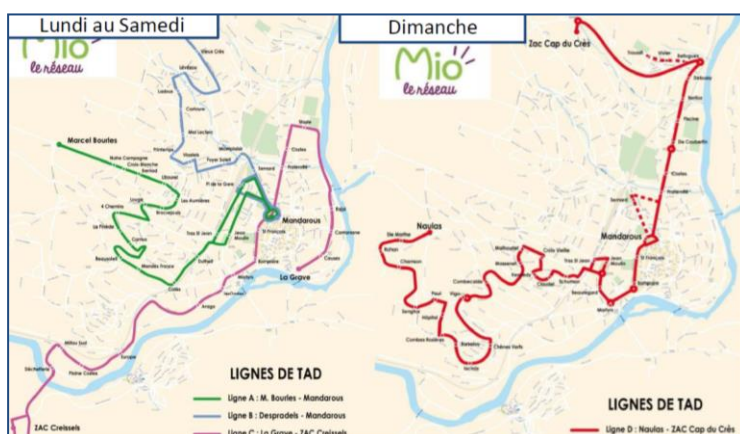
- > Favoriser le report modal pour les trajets effectués sur l'aire Millau-Creissels ;
- > Renforcer la desserte dans les secteurs où la demande est la plus forte.

### Actions et modalités de mise en œuvre

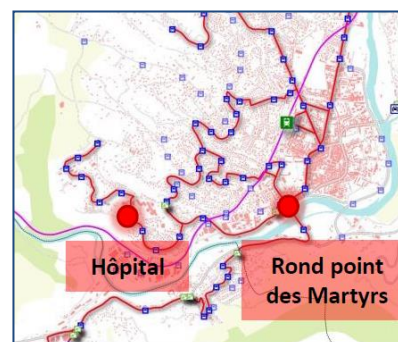
- > Navette touristique estivale pour la desserte des campings de Millau Plage (prolongement de la ligne 3) **(a)** ; =>
- > Développement du transport à la demande « déclic » entre communes et vers la ville-centre **(b)** ;
- > Étude de sécurisation et accessibilité des points d'arrêts (SDAP) **(c)** ;
- > Travaux sécurisation et accessibilité des points d'arrêts (Hôpital et Martyrs...) **(c)**.



Tracé des lignes virtuelles « déclic »



Etude et travaux de sécurisation et accessibilité



### Indicateurs de suivi

- > Niveaux et Taux de fréquentation des lignes.

| NUM ACT. | NOM ACTION   | HORIZON | Inv. H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|----------------|-------------|
|          | Mise en œuvre et développement du réseau de l'aire urbaine Creissels -       |         |                |             |
| a        | Navette touristique estivale pour la desserte des campings de Millau Plage   | 2020    | 0              | 0,01        |
| b        | Développement du Transport à la demande en lignes virtuelles "déclic"        | 2020    | 0,01           | 0,06        |
| c        | Étude et travaux de sécurisation et accessibilité des points d'arrêts (SDAP) | 2020    | 0,04           | 0,07        |

## Axe 2 : Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité

Fiche action n°2.a à 2.b : Requalifier le pôle de la gare de Millau en pôle d'échanges multimodal (PEM)

### Constat

La requalification du pôle de la gare SNCF de Millau en PEM est inscrite dans le programme d'orientation et d'actions déplacements du PLUi-HD Millau Grands Causses. Elle inclut trois principaux volets :

- **Traitement du parvis**, des services de mobilités et réorganisation de l'offre multimodale : signalétique, stationnement, information multimodale, informations sur la ville, stationnement motos, garages et location de vélos,...
- **Traitement du parking** : arrêts-minutes, places pour covoiturage, places pour les personnes à mobilité réduite,...
- **Gare routière** : réaménagement dans l'aile Ouest du bâtiment de la gare SNCF : guichet, hall d'accueil et d'attente, réaménagement des quais,...

Le but de cette action est d'encourager les déplacements multimodaux en facilitant les correspondances et d'améliorer l'accessibilité globale au pôle.

### Objectifs

- > Rééquilibrer la place de chaque mode, en sécurisant les déplacements piétons depuis et vers la gare pour tous les usagers notamment en prolongeant l'axe piéton ;
- > Gérer la problématique du stationnement ;
- > Retravailler la place du PEM dans son environnement urbain (accès depuis les quartiers) ;
- > Améliorer l'accès des personnes à mobilité réduite.

Deux secteurs sont à distinguer : le secteur gare de 5 500 m<sup>2</sup> et le secteur SERNAM de 8 000 m<sup>2</sup>.



### Exemples – illustrations PEM Castres





---

**Actions et modalités de mise en œuvre** > Études (a)  
> Travaux (b)

---

**Démarches de la Région en cours :**

- Mise en place un dispositif d'accompagnement financier pour la création d'un PEM en lien avec le ferroviaire suite aux États Généraux du rail et de l'Intermodalité (EGRIM) de 2016.
- L'axe ferroviaire Rodez > Sévérac-le-Château > Millau : axe prioritaire de sauvegarde du patrimoine ferroviaire local : travaux de régénération programmé entre 2019 et 2025.
- Le SRADDET définit les pôles d'échanges stratégiques.

**Pour la Région, ces opérations doivent être accompagnées par des politiques de portage, de soutien et de valorisation au niveau local.**

---

**Indicateurs de suivi** > Occupation des places de covoiturage ;  
> Comptage routier : Rue Belfort, Alsace Loraine, Avenue Alfred Merle et Rue de Strasbourg ;  
> Retours qualitatifs des usagers.

---

| NUM ACT. | NOM ACTION   | HORIZON | Invt H.T.<br>(M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|-------------------|-------------|
|          | Requalifier le pôle de la gare de Millau en Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) |         |                   |             |
| a        | Études   | 2020    | 0,32              | 0           |
| b        | Travaux  | 2020    | 4,05              | 0           |

## Axe 2 : Développer les transports collectifs et faciliter l'intermodalité

### Fiche action n°2.3 : Création d'un offre de transport cadencée sur deux liaisons

#### Constat

La création de la mise en place d'une offre de transport cadencée a pour objectif de favoriser les changements de comportements en matière de déplacements.

La ligne de bus cadencée circulera dans un premier temps sur l'axe Millau/Saint-Affrique aux heures de pointe, avec une tarification unique pour l'ensemble des autorités organisatrices de transport.

Dans un 2<sup>ème</sup> temps, l'axe Millau <-> La Cavalerie sera étudié, mais il semblerait que l'option de covoiturage soit plus adéquate sur cet axe.

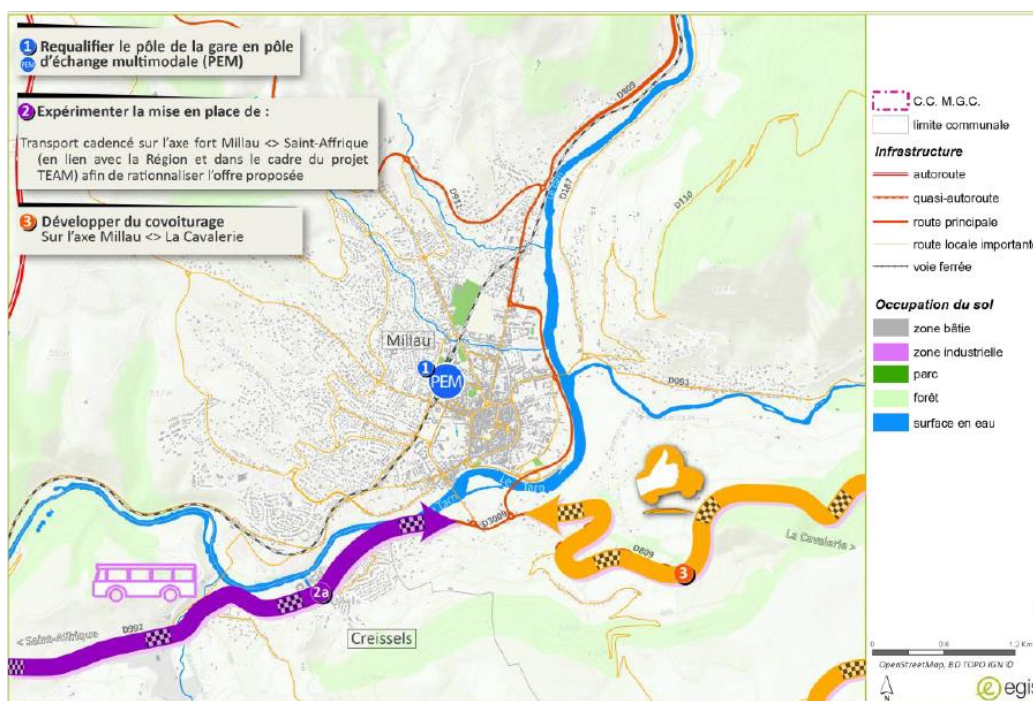
La mise en œuvre de ces expérimentations, passe par une clarification de l'AOM porteuse de ce dossier. La Région devrait être le pilote de cette réflexion.

#### Objectifs

- > Offrir une alternative à l'usage de la voiture individuelle, en particulier pour les trajets domicile-travail ;
- > Proposer une option de déplacements pour les personnes n'ayant pas de véhicule.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Millau – Saint-Affrique (30 km) (a)
- > Millau – La Cavalerie (20 km) (b)



#### Indicateurs de suivi

- > Taux de fréquentation de la ligne ;
- > Évolution du nombre de voiture sur cet axe.

| NUM ACT. | NOM ACTION   | HORIZON | Invt H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|----------------|-------------|
|          | Création d'une offre de transport cadencée sur deux liaisons |         |                |             |
| a        | Millau – Saint-Affrique (30 km)                              | 2025    | 0,02           | 0,68        |
| b        | Millau - La Cavalerie (20 km)                                | 2025    | Non déterminé  |             |

## Axe 3 : Aménagements et promotion des modes actifs

### Fiche action n°3.1 : Itinéraires cyclables

#### Constat

La pratique quotidienne du vélo sur le territoire de la CCMGC reste encore faible (6,3% des déplacements domicile-travail se font en deux-roues). La discontinuité du réseau et les problèmes de sécurité, en particulier sur les pénétrantes et routes départementales sont des freins au développement de ce mode de déplacement.

La Schéma Directeur Cyclable est le fil rouge de la démarche mobilité de la CCMGC et un outil clé d'aménagement de la voirie à court terme : axes à traiter en priorité, secteurs-cibles et dispositifs techniques à privilégier (réalisation d'une charte d'aménagement). L'enjeu majeur du schéma directeur cyclable est de traiter :

- la continuité et la remise à niveau de la trace verte en fond de vallée;
- le maillage en cœur de ville ;
- le jalonnement ;
- les espaces de stationnement ;
- les points noirs ;
- les franchissements et points de passage obligés : ponts (Cureplat, Lerouge, Larzac), passage à niveau, carrefours routiers stratégiques.

#### Objectifs

- > Améliorer la sécurité des piétons ;
- > Favoriser l'intermodalité vélo/transport en commun ;
- > Favoriser la pratique cycliste du quotidien en milieu urbain, en desservant prioritairement les pôles générateurs : gare, établissement scolaires, entreprises...

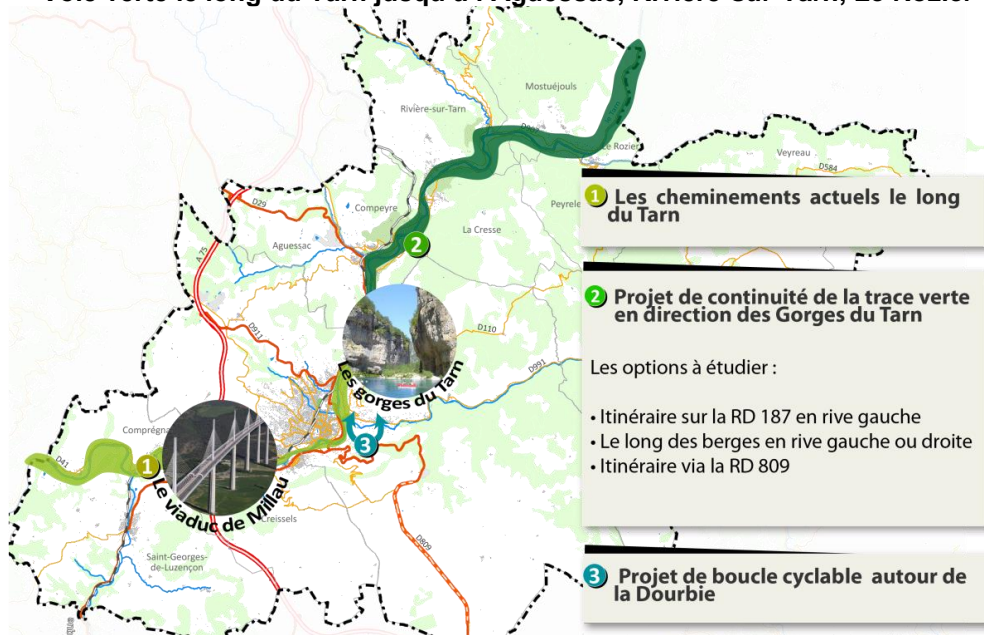
#### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Schéma Directeur Cyclable (étude + charte / référentiel technique des aménagements) **(a)** ;
- > Voie verte le long du Tarn vers le Nord (dessert jusqu'à Aguessac (6km), Rivière-sur-Tarn (12 km), Le Rozier (22km) **(b)** ;
- > Développement du réseau cyclable **(c)** ;
- > Passerelle de franchissement sur le Tarn (ex : radier entre le quai Sully Chaliès et le parc de loisirs de la Maladrerie) **(d)**.

#### Itinéraires futurs pressentis



## Voie verte le long du Tarn jusqu'à : Aguessac, Rivière-sur-Tarn, Le Rozier



- Indicateurs de suivi**
- > Nombre de kilomètres aménagés ;
  - > Comptage du flux de vélos sur certains axes.

| NUM ACT. | NOM ACTION   | HORIZON | Invt H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|----------------|-------------|
|          | Développer les liaisons et itinéraires cyclables   |         |                |             |
| a        | Réalisation du Schéma Directeur Cyclable (étude + charte / référentiel)                                      | < 2020  | 0,03           | 0           |
| b        | Voie verte le long du Tarn vers le Nord (desserte jusqu'à Aguessac (6km), Rivière (12 km), Le Rozier (22km)) | 2020    | 2              | 0           |
| c        | Développement du réseau cyclable - pôle urbain (Boulevards de Bonald - Capelle - Saint Antoine - Richard)    | 2020    | 0,1            | 0           |
|          | Développement du réseau cyclable - autres pôles  | 2025    | 0,05           | 0           |
| d        | Passerelle de franchissement sur le Tarn (ex : radier entre le quai Sully)                                   | 2020    | 1              | 0           |

## Axe 3 : Aménagements et promotion des modes actifs

### Fiche action n°3.2 : Donner plus de places aux piétons dans les aménagements de voirie

#### Constat

Depuis quelques années les collectivités locales affichent leur volonté d'améliorer le partage de la voirie au profit des modes doux en généralisant le dispositif « Zone 30 » en centre-ville et aux abords des établissements scolaires. Cette politique volontariste a permis de réduire la vitesse automobile et par conséquent d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Cependant, la qualité variable des cheminements (signalétique, largeur de cheminement, trottoirs non franchissables...) oblige parfois les piétons à marcher sur la chaussée et pénalise en particulier la chaîne de déplacement des personnes à mobilité réduite. De plus, à ce jour, seules les communes de Millau et Creissels ont validé leur Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie.

Le traitement de l'espace public reste essentiellement tourné autour de la voiture. Il semble donc indispensable, dans une démarche de promotion des modes doux, de mettre les piétons et les cyclistes au cœur des requalifications de voie.

#### Objectifs

- > Aménager des espaces urbains fortement fréquentés par les piétons et les vélos, notamment à proximité de générateurs de déplacements (équipements d'enseignement, administratifs, commerciaux) ;
- > Accroître l'attractivité des modes actifs au détriment de l'automobile.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Aménagement sur les berges /Quai Sully Chaliès/Place Bompaire **(a)** ;
- > Réaménagement Berges /Quai Sully Chaliès / Place Bompaire 2018 - 2019 **(b)** ;
- > Aménagements ponctuels d'accessibilité en lien avec les arrêts de bus (Hôpital, Place des Martyrs de la Résistance) **(c)**.



#### Indicateurs de suivi

- > Part de la marche à pied et du vélo dans les déplacements quotidiens et domicile-travail ;
- > Retour qualitatifs des usagers.

| NUM ACT. | NOM ACTION  | HORIZON | Inv t H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|---|---------|-----------------|-------------|
|          | Donner plus de places aux piétons dans les aménagements de voirie                             |         |                 |             |
| a        | Réaménagement Berges / Quai Sully Chaliès / Place Bompaire (2018 – 2019)                      | < 2020  | 1,5             | 0           |
| b        | Réaménagement Rue Saint Antoine et Pont de Fer (2018 – 2019)                                  | < 2020  | 0,25            | 0           |
| c        | Aménagements ponctuels d'accessibilité en lien avec les arrêts de bus (Hôpital, Martyrs, ...) | 2020    | 0,08            | 0           |

## Axe 3 : Aménagements et promotion des modes actifs

### Fiche action n°3.3 : Développement du pédibus

#### Constat

La pratique de la marche est universelle : quel que soit le déplacement, et quel que soit le mode utilisé, on est, à un moment ou à un autre et pour une durée variable, un piéton. Mais l'apprentissage de la marche comme mode de déplacement à part entière doit se faire dès le plus jeune âge, et les démarches de type Pédibus, ou « Marchons Vers l'École », sont d'excellents moyens de faire prendre conscience, aux enfants comme aux parents, qu'il existe d'autres moyens que la voiture pour se rendre à l'école.

Il faut compter 2 à 3 adultes pour un groupe de 15 enfants maximum.

La démarche est à proposer à l'occasion de conseils d'école, d'assemblées générales de parents d'élèves, de réunions spécifiques, ...

#### Objectifs

- > Sensibiliser enfants et parents à une mobilité alternative ;
- > Créer des opérations fédératrices et exemplaires ;
- > Susciter, par une communication adaptée, des réflexions au sein de l'ensemble de la population.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

Les étapes de réalisation :

- > Mise en place sur des écoles volontaires ;
- > Mobiliser les acteurs ;
- > Connaître les habitudes de déplacements ;
- > Élaborer des lignes et organiser l'accompagnement ;
- > Lancer le projet.



#### Responsabilité juridique :

Plusieurs structures organisatrices peuvent couvrir l'action : l'école via son contrat d'assurance d'établissement ou la mairie, sous la forme d'une extension d'assurance, ou encore la constitution d'une association loi 1901.

#### Indicateurs de suivi

- > Nombre d'opérations ;
- > Nombre d'enfants concernés.

| NUM ACT. | NOM ACTION               | HORIZON     | Inv. H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--------------------------|-------------|----------------|-------------|
|          | Développement du pédibus | 2020 à 2025 | 0,02           | 0           |

## Axe 3 : Aménagements et promotion des modes actifs

### Fiche action n°3.4 : Stationnement vélo aux équipements publics

#### Constat

L'offre de stationnement vélo sur le territoire reste confidentielle. Le stationnement organisé se concentre essentiellement sur le centre-ville de Millau et à proximité de quelques établissements scolaires. Il n'existe d'ailleurs aucun garage à vélo longue durée. Le manque d'équipement entraîne une saturation de ces derniers et du stationnement anarchique.

Un des freins principaux à l'usage des vélos est la difficulté – ou le risque de vol – liée au stationnement : absence de local fermé, manque d'arceaux, exposition aux pluies, etc.

Le développement d'itinéraires cyclables doit donc s'accompagner d'une politique d'installation massive d'équipements de stationnement des vélos à proximité :

- Des arrêts principaux du réseau de bus ;
- Des générateurs de déplacements (gare de Millau, équipements scolaires, sportifs ou administratifs...).

#### Objectifs

- > Accompagner le développement des itinéraires cyclables par la mise en œuvre d'équipements de stationnement sécurisés des vélos.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Les études des itinéraires cyclables devront s'accompagner d'une réflexion sur les équipements de stationnement, selon une typologie tenant compte de l'importance des sites concernés et des usages envisagés :
  - > Sites peu ou moyennement fréquentés et durée courte : simples arceaux ;
  - > Sites très fréquentés et durée courte : racks couverts ;
  - > Sites peu ou moyennement fréquentés et durée longue : arceaux couverts ;
  - > Sites très fréquentés et durée longue : équipement de type « vélo box » (cf. ci-dessous).



#### Indicateurs de suivi

- > Nombre des vélos stationnés à proximité des équipements publics.

| NUM ACT. | NOM ACTION                        | HORIZON | Inv't H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|-----------------------------------|---------|-----------------|-------------|
|          | Aménagement du stationnement vélo | 2 020   | 0,02            | 0           |

## Axe 3 : Aménagements et promotion des modes actifs

### Fiche action n°3.5 : Promotion des modes actifs

#### Constat

Les modes actifs sont déjà faiblement représentés dans la mobilité quotidienne. Trop de déplacements de courte distance sont encore pratiqués en voiture particulière, participant à l'encombrement de l'espace public, à la dégradation de la qualité de l'air, à l'insécurité routière et à la perte globale de temps pour l'ensemble des usagers.

Il apparaît donc nécessaire de promouvoir l'usage des modes actifs, par des campagnes de communication visant plusieurs objectifs :

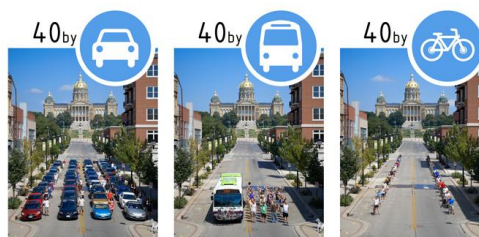
- Les modes actifs sont bénéfiques pour la santé de chacun ;
- Les modes actifs sont bénéfiques à la société entière, en raison de l'absence de nuisances ;
- Les modes actifs consomment peu d'énergie, peu d'espace ;
- Les modes actifs sont les plus performants sur tous les trajets courts.

#### Objectifs

- > Sensibiliser la population de l'agglomération ;
- > Inciter au report modal, notamment sur les déplacements courts.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Campagnes régulières de communication ;
- > Valorisation des bonnes pratiques (ex : Pédibus).



Amount of space required to transport the same number of passengers by car, bus, or bicycle. Event info at [www.facebook.com/UrbanAmbassadors](http://www.facebook.com/UrbanAmbassadors) - Photos by [www.tobinbennett.com](http://www.tobinbennett.com) (Des Moines, Iowa - August 2010)

#### Indicateurs de suivi

- > Nombre de campagnes lancées.

| NUM ACT. | NOM ACTION                 | HORIZON | Invt H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|----------------------------|---------|----------------|-------------|
|          | Promotion des modes actifs | 2 020   | 0,01           | 0           |



## Axe 4 : Nouvelles pratiques de mobilité liées à la voiture

### Fiche action n°4.1 : Aménager des aires de covoiturage

#### Constat – dysfonctionnements

Le covoiturage se développe, en raison de son attractivité financière et pratique. Ce moyen de déplacement se situe à l'interface entre les modes individuels et les modes collectifs et visent ainsi à offrir de nouveaux usages à l'automobile.

Il existe une plateforme locale : covoiturage-aveyron.fr, gérée au niveau départemental qui a participé au développement local du covoiturage. Concernant les aires de covoiturage sur le territoire de la CCMGC : le plan d'aménagement de l'aire de Saint Germain a été réalisé et celui de l'aire de Mostuéjols est en préparation. Cependant, de manière générale aujourd'hui la pratique du covoiturage se fait sur des aires informelles.

L'offre en transport collectifs sur le territoire ne pouvant répondre à elle seule aux besoins de l'ensemble des habitants, le covoiturage constitue en effet un réel potentiel pour la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle. Il s'agit donc de promouvoir cette pratique à l'aide d'actions spécifiques, comme l'aménagement d'aires de covoiturage.

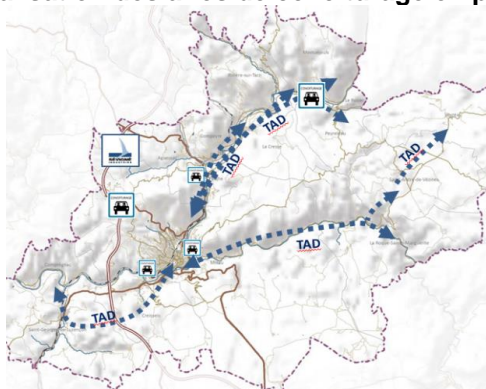
#### Objectifs

- > Améliorer le cadre de vie en réduisant le nombre de voitures en milieu urbain et en limitant l'occupation de l'espace public ;
- > Réduire le taux de motorisation des ménages et ainsi favoriser la diminution du budget transport ;
- > Inciter progressivement à utiliser les modes collectifs au détriment de l'automobile.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Création d'aires de covoiturage - Phase 1 **(a)** :
  - > Saint Germain : 34 places (plan d'aménagement de l'aire a été réalisé) ;
  - > Mostuéjols : 10 places (plan d'aménagement en préparation) ;
- > Création d'aires de covoiturage - Phase 2 **(b)** : secteur Creissels / Saint-Georges de Luzençon.

#### Localisation des aires de covoiturage en projet



#### Indicateurs de suivi

- > Nombre de places créées dédiées au covoiturage ;
- > Nombre de voitures stationnées.

| NUM ACT. | NOM ACTION  | HORIZON | Invnt H.T.<br>(M€) | Fct (M€/an) |
|----------|---|---------|--------------------|-------------|
|          | Développement du covoiturage  |         |                    |             |
| a        | Création d'aires de covoiturage - phase 1 (Saint Germain : 34 places et Mostuéjols 10 places) | 2020    | 0,5                | 0           |
| b        | Création d'aires de covoiturage - phase 2 (secteur Creissels / Saint Georges de Luzençon)     | 2025    | 0,1                | 0           |

## Axe 4 : Nouvelles pratiques de mobilité liées à la voiture

### Fiche action n°4.2 : Création de bornes de recharge électrique

#### Constat –

#### dysfonctionnements

Aujourd'hui, de nouveaux services de mobilité sont mis en place afin de réduire l'usage de la voiture particulière.

La voiture électrique fait l'objet d'un important engouement. Les véhicules «propres» sont en effet devenus un enjeu de société en raison de la montée en puissance des préoccupations environnementales, de l'augmentation du prix des carburants et de la forte médiatisation des véhicules électriques.

Le projet du schéma aveyronnais de déploiement des infrastructures de recharge prévoit d'ici 2018 la mise en place de près de 80 bornes de recharge sur le département. Concernant le territoire de la CCMGC deux sites d'implantation ont été identifiés :

- Chemin des rivières à Saint-Georges de Luzeçon (1 borne) ;
- Parking de la Condamine à Millau (1 borne).

En plus des bornes de recharge, l'agglomération pourra faire l'acquisition de véhicules électriques. La ville de Millau a déjà fait l'acquisition de **2 véhicules** (C0 &berlingo). L'an dernier le Parc a mis à disposition **6 vélos électriques** aux services techniques de la ville de Millau et 4 aux services de la Communauté de communes de Millau. En plus de cela, 2 de plus seront fournis à la ville de Millau.

#### Objectifs

- > Encourager l'utilisation de véhicules moins polluants ;
- > Encourager les alternatives énergétiques ;
- > Généraliser la mise à disposition de VAE dans les entreprises et les institutions.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Création de bornes de recharge électrique (2 bornes accélérées) **(a)** ;
- > Acquisition de véhicules électriques (x2) **(b)**.

#### Indicateurs de suivi

- > Nombre de bornes électriques sur le territoire ;
- > Pourcentage de véhicules électriques dans les flottes des entreprises et des institutions ;
- > Emissions de CO<sup>2</sup> économisées.

| NUM ACT. | NOM ACTION  | HORIZON | Inv t H.T.<br>(M€) | Fct (M€/an) |
|----------|---|---------|--------------------|-------------|
|          | Création de bornes de recharge électrique                       |         |                    |             |
| a        | Création de bornes de recharge électrique (2 bornes accélérées) | 2025    | 0,02               | 0,01        |
| b        | Acquisition de véhicules électriques (x2)                       | 2025    | 0,04               | 0           |

## Axe 4 : Nouvelles pratiques de mobilité liées à la voiture

### Fiche action n°4.3 : Développement du dispositif Rézo Pouce

#### Constat – dysfonctionnements

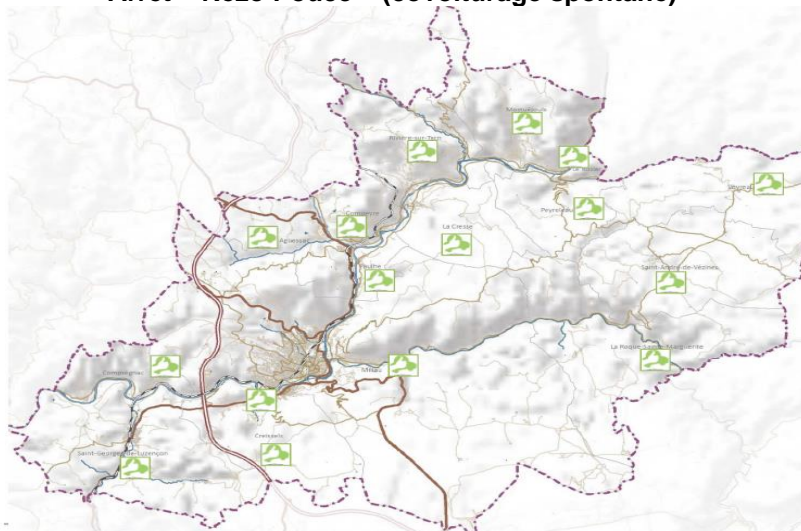
Le covoiturage pour de courtes distances est encore relativement peu développé, malgré un potentiel important et que ce PDU souhaite accompagner.

Pour les déplacements imprévus et de courte distance (inférieure à 10 kilomètres), les possibilités sont très limitées et rendent l'accès à la mobilité très difficile pour les ménages non motorisés. En complément du covoiturage, il est donc proposé de soutenir le développement de l'autostop organisé, en particulier en milieu rural pour les courtes distances. Il s'agit de faciliter la mise en correspondance d'un passager qui fait du stop et des conducteurs qui circulent sur le réseau, après inscription.

Rézo Pouce a été déployé en 2017 sur la CCMGC avec 65 arrêts. L'application compte aujourd'hui 600 utilisateurs référencés. Le temps d'attente moyen d'un autostoppeur est inférieur à 1 min 30.

Une enquête nationale ayant pour objectif d'améliorer le dispositif est en cours.

#### Arrêt « Rézo Pouce » (covoiturage spontané)



#### Objectifs

- > Favoriser la mobilité des personnes, en particulier en milieu rural ;
- > Compléter l'offre de transports existante ;
- > Créer de la solidarité et du lien social et enfin structurer ;
- > Organiser et sécuriser la pratique de l'autostop ;
- > Diminuer l'usage individuel de la voiture.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Développer le dispositif Rézo Pouce ;
- > Définir points d'arrêt ;
- > Aménager point d'arrêt.

#### Indicateurs de suivi

- > Nombre d'abonnés.

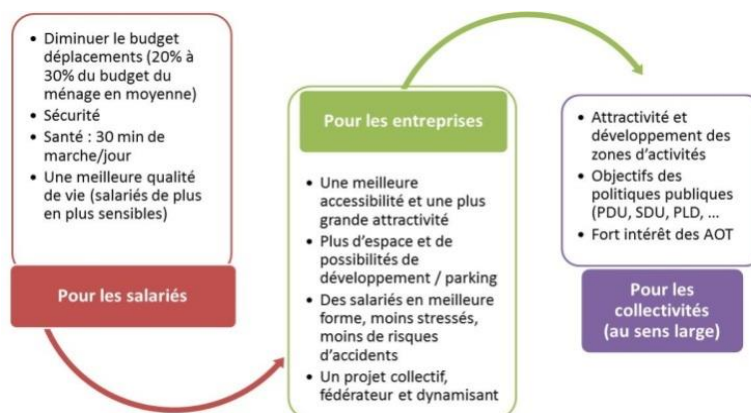
| NUM ACT. | NOM ACTION                             | HORIZON | Invnt H.T.<br>(M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|--------------------|-------------|
|          | Développement du dispositif Rézo Pouce | 2020    | 0,02               | 0,01        |

## Axe 4 : Nouvelles pratiques de mobilité liées à la voiture

Fiche action n°4.4 : Encourager la mise en œuvre de plan de mobilité (scolaire, d'entreprises, d'administration, interentreprises, ...)

### Constat – dysfonctionnements

La mise en place de plan de mobilité pour les scolaires, entreprises, administration, interentreprises... s'inscrit dans une logique gagnant-gagnant :



Sur le territoire de la CCMGC les forts enjeux de mobilités identifiés sont pour :

- L'entreprise Sévigné-Aguessac (à court terme) ;
- La zone Millau Viaduc 2 (à long terme).

- Objectifs**
- > Favoriser le report modal ;
  - > Réduire les nuisances liées à la voiture ;
  - > Améliorer l'accessibilité des principaux générateurs de flux.

- Actions et modalités de mise en œuvre**
- > Etude **(a)**.
  - > Mise en œuvre **(b)**.

- Indicateurs de suivi**
- > Augmentation de l'utilisation des modes doux pour les établissements concernés ;
  - > Retours qualitatifs des salariés et scolaires impactés par le plan de mobilité.

| NUM ACT. | NOM ACTION  | HORIZON | Inv't H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|---|---------|-----------------|-------------|
|          | Encourager la mise en œuvre de plan de mobilité (scolaire, d'entreprises, d'administrations, interentreprises, ...) |         |                 |             |
| a        | Etude   | 2020    | 0,2             | 0           |
| b        | Mise en œuvre   | 2025    | 0,3             | 0           |

## Axe 4 : Nouvelles pratiques de mobilité liées à la voiture

Fiche action n°4.5 : Expérimenter un système d'autopartage sur une flotte de 5 véhicules

### Constat –

#### dysfonctionnements

Récemment, de nouveaux services de transport sont apparus et se sont développés : le covoiturage et l'auto-partage. Ces moyens de transport se situent à l'interface entre les modes individuels et les modes collectifs et visent ainsi à offrir de nouveaux usages à l'automobile.

De nombreux ménages de la CCMGC n'ont pas les moyens de disposer d'un moyen de transport individuel. D'autres aimeraient se passer de leur véhicule principal ou secondaire mais n'y parviennent pas par manque d'alternative crédible. Pourtant, un véhicule partagé permet de remplacer 6 à 8 véhicules personnels et d'offrir de nouvelles solutions de mobilité.

Plusieurs expérimentations seront menées avec la coopérative CITIZ :

- Mise à disposition d'un service d'auto-partage pour les salariés ;
- Projet global de mise en autopartage de 3 véhicules en collaboration avec le PNRGC.

### Objectifs

- > Améliorer le cadre de vie en réduisant le nombre de voitures en ville et en limitant l'occupation de l'espace public ;
- > Contribuer à la diminution du trafic automobile et répondre aux soucis de congestion qui compromettent l'accessibilité de la ville de Millau ;
- > Réduire le taux de motorisation des ménages et ainsi favoriser la diminution du budget transport ;
- > Inciter progressivement à utiliser les modes partagés au détriment de l'automobile seule.

### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Création d'un système d'autopartage ;
- > Plan de financement et convention à mettre en place.

#### Exemple de tarification d'un système d'autopartage – CITIZ® (Lorraine)

### LES TARIFS DE CITIZ LORRAINE

Lors de votre inscription, choisissez une formule avec ou sans abonnement. Les durées d'usage par mois ci-dessous vous indiquent quelle formule serait optimale pour vous :

| MINI  | CLASSIQUE                                 | FRÉQUENCE                                      |
|---|---|--|
| Jusqu'à 5h par mois<br>Sans abonnement                                  | 5 à 10h par mois<br>Abonnement à 8 €/mois | Plus de 10h par mois<br>Abonnement à 16 €/mois |
| <b>Des tarifs à l'usage (durée + distance parcourue)</b>                |   |  |
| à partir de:  |   |  |
| 4,50 €/h<br>ou 45 €/jour  | 3 €/h<br>ou 30 €/jour                     | 2 €/h<br>ou 20 €/jour                          |
| +0,35 €/km, puis 0,17 € à partir de 100 km parcourus, carburant compris |   |  |

(vous pourrez changer de formule selon l'évolution de vos besoins).

### Indicateurs de suivi

- > Nombre d'abonnés d'autopartage ;
- > Évolution de la part modale «voiture passager» ;
- > Nombre d'aires d'autopartage mise en service.

| NUM ACT. | NOM ACTION  | HORIZON | Invnt H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|---|---------|-----------------|-------------|
|          | Expérimenter un système d'autopartage sur une flotte de 5 véhicules | 2025    | 0,1             | 0,01        |

## Axe 5 : Stationnement & livraisons

Fiche action n°5.1.a à 5.1.b : Mise en place de la réglementation du stationnement et matérialisation des places au 1er janvier 2018

### Constat - dysfonctionnements

Le stationnement est gratuit pour toutes les communes de la communauté, à l'exception de la commune de Millau.

La réglementation du stationnement sur l'agglomération de Millau diffère suivant la localisation : l'offre est abondante et gratuite en périphérie alors que le stationnement en centre-ville est payant. Le diagnostic a mis en lumière la forte occupation des parkings gratuits des berges du Tarn alors que les parcs en ouvrage (E Calvé et Capelle) sont sous-occupés (malgré une tarification plus faible que sur voirie : 1,20 à 1,40€/1<sup>ère</sup> heure contre 2€/1<sup>ère</sup> heure en zone rouge).

L'enjeu principal réside donc dans le maintien des bonnes conditions de stationnement pour l'accès au centre-ville de Millau dans le but de préserver son développement économique tout en favorisant le report modal.

Le PDU ayant pour objectif de diminuer les émissions polluantes liées, notamment, à la circulation automobile, il est proposé de continuer à faire évoluer la réglementation du stationnement dans le centre-ville de Millau dans une optique plus vertueuse d'optimisation des usages.

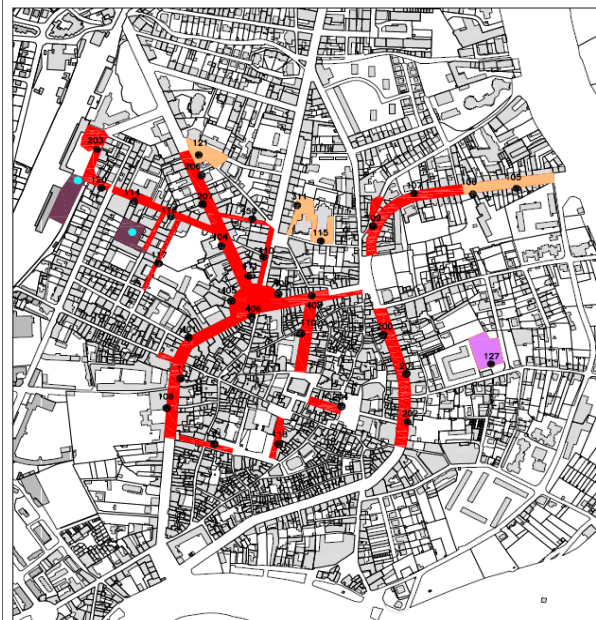
### Objectifs

- > Optimisation de l'offre pour permettre le partage de l'espace public au profit d'autres modes ;
- > Réduire le stationnement illicite ;
- > Favoriser les usages de courte durée à destination des commerces pour préserver le dynamisme commercial du centre-ville.

### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Stationnement VL :
  - Temps de stationnement maximal autorisé de 2h ;
  - Parking supplémentaire intégré : le parking Raymond Delpuech de 90 places devient payant ;
  - De nouveaux abonnements résidents.
- > Stationnement deux roues motorisées - développer l'offre en lien avec le stationnement des scolaires : Jeanne d'Arc, Jean Vigo, Marcel Aymard, La Capelle.
- > Nouvelle réglementation :
  - 740 places réglementées **(a)** ;
  - Suppression de l'amende pénale de 17€ relative aux infractions au stationnement sur voirie et instauration d'un Forfait Post Stationnement fixé à 20€ ;
  - Baisse du coût de l'heure de stationnement sur voirie de 2€ à 1€/h ;
  - Mise en place d'un parc d'horodateurs nouvelle génération.
- > Futures actions :
  - Proposition d'extension du périmètre : hypothèse de 100 supplémentaires **(b)** ;
  - Développer la pédagogie et l'information plutôt que l'offre.

- Zone rouge
- Zone rouge avec possibilité abonnements "Résidents"
- Zone rouge avec possibilité abonnements "Tous publics"
- Horodateurs STRADA Carte bleue
- Horodateurs parkings en enclos
- Parkings en enclos



- Indicateurs de suivi**
- > Nombre de PV pour stationnement non autorisé sur voirie /non respect des horaires d'accès ;
  - > Remontées qualitatives des représentants des acteurs de la logistique urbaine.

| NUM ACT. | NOM ACTION  | HORIZON | Invt H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|---|---------|----------------|-------------|
|          | Mise en place de la réglementation du stationnement et matérialisation des places au 1er janvier 2018 |         |                |             |
| a        | Sur un périmètre restreint (env. 740 places)  | 2020    | 0,24           | 0,01        |
| b        | Sur un périmètre plus large (100 places supplémentaires)  | 2025    | 0,03           | 0           |

## Axe 5 : Stationnement & livraisons

### Fiche action n°5.2 : Modification de l'article 12 sur le stationnement (PLUi)

#### Constat - dysfonctionnements

Pour favoriser la pratique des modes alternatifs de transports et diminuer la place de l'automobile en ville, il est possible de contraindre le stationnement via l'article 12 des Plan Locaux d'Urbanisme. Ce règlement permet également d'imposer des normes pour pouvoir stationner les vélos, notamment sur les nouvelles constructions.

#### Objectifs

- > Mieux dimensionner les aires de stationnement en fonction de la demande ;
- > Inciter au report modal vers les modes alternatifs ;
- > Économiser l'espace (respect de la loi SRU) pour l'utiliser à d'autres fins (opération d'aménagements/densification, espace public, site propre de bus, pistes cyclables...) ;
- > Pour les zones d'activités, développer une politique progressive.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

| Zones   | Habitation  | Hôtellerie / tourisme                             | Bureaux  | Équipements publics  |
|---|---|---|--|--|
| UA : centres historiques                      | Non réglementé  |   |  |  |
| UB : faubourgs de Millau                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 80 m<sup>2</sup> SPC avec min 1 pl</li> <li>• 1 pl 2 roues/log (50% de vélos)</li> </ul>    | 1 pl / chb<br>1 pl / 10 m <sup>2</sup> restaurant | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 60 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• 1 pl 2 roues/log (50% de vélos)</li> </ul>   | ≠ en fonction:<br>nature, taux et rythme de fréquentation, situation géographique, parkings publics à proximité etc. |
| UC : zone urbaine mixte                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 60 m<sup>2</sup> de SPC avec min 1 pl</li> <li>• 1 pl 2 roues/log (50% de vélos)</li> </ul> | 1 pl / chb<br>1 pl / 10 m <sup>2</sup> restaurant | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 30 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• 1 pl 2 roues / 50 m<sup>2</sup> SPC</li> </ul>   |  |
| UD : zone résidentielle                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 60 m<sup>2</sup> SPC avec min 1 pl</li> <li>• 1 pl 2 roues/log (50% de vélos)</li> </ul>    | 1 pl / chb<br>1 pl / 10 m <sup>2</sup> restaurant | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 30 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• 1 pl 2 roues / 50 m<sup>2</sup> SPC</li> </ul>   |  |
| UE : équip d'intérêt collectif                |   |   |  |  |
| UL : équip sportifs et loisirs                |   |   |  |  |
| UT : zone touristiques                        |   |   |  |  |
| UH : hameaux structurants                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 60 m<sup>2</sup> SPC avec min 1 pl</li> <li>• 1 pl 2 roues/log (50% de vélos)</li> </ul>    | 1 pl / chb  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 60 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• 1 pl 2 roues / 50 m<sup>2</sup> SPC</li> </ul>   |  |
| UX : activités économiques                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 40 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• 1 pl 2 roues / log</li> </ul>                               | 1 pl / chb<br>1 pl / 10 m <sup>2</sup> restaurant | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 40 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• Industrie : 1 pl / 80 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• 1 pl 2 roues / 50 m<sup>2</sup> SPC</li> </ul>  |  |
| UXMV1 : activité Millau Viaduc                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 40 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• 1 pl 2 roues / log</li> </ul>                               | 1 pl / chb<br>1 pl / 10 m <sup>2</sup> restaurant | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 40 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• Industrie : 1 pl / 80 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• 1 pl 2 roues / 50 m<sup>2</sup> SPC</li> </ul>  |  |
| UXMV2 : activité industrielle Millau Viaduc 2 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 40 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• 1 pl 2 roues / log</li> </ul>                               | 1 pl / 10 m <sup>2</sup> restaurant               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 40 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• Industrie : 1 pl / 100 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• 1 pl 2 roues / 50 m<sup>2</sup> SPC</li> </ul> |  |
| 1AUH : urbanisation future d'habitat          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 60 m<sup>2</sup> SPC avec min 1 pl</li> <li>• 1 pl 2 roues/log (50% de vélos)</li> </ul>    | 1 pl / chb<br>1 pl / 10 m <sup>2</sup> restaurant | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 pl / 30 m<sup>2</sup> SPC</li> <li>• 1 pl 2 roues / 50 m<sup>2</sup> SPC</li> </ul>   |  |
| 2AU : urba future                             | Non réglementé  |   |  |  |

#### Indicateurs de suivi

- > Nombre de parkings vélos créés ;
- > Nombre de places de stationnement par équipements avant et après la mise ne place de la nouvelle réglementation.

| NUM ACT. | NOM ACTION   | HORIZON | Inv't H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|-----------------|-------------|
|          | Modification de l'article 12 sur le stationnement (PLUi) | 2020    | 0               | 0           |



## Axe 5 : Stationnement & livraisons

### Fiches action n°5.3 : Mesures d'accompagnement (communication)

**Constat - dysfonctionnements** L'acceptation et le respect des nouvelles réglementations par les usagers et par les personnes veillant à l'application de ces dernières, passeront par :

- La communication ;
- L'information ;
- La sensibilisation.

Ces mesures d'accompagnement doivent être continues pour être efficace.

**Objectifs**

- > Respect de la réglementation ;
- > Réduction des nuisances liées au stationnement illicite (congestion, difficulté lors des livraisons...)

**Actions et modalités de mise en œuvre**

- > Sur la thématique du stationnement à Millau, il convient surtout de développer la pédagogie et de l'information que de développer l'offre ;
- > 6 emplois civiques vont être recrutés pour la saison touristique pour accompagner les usagers.

**Indicateurs de suivi**

- > Nombre de stationnement illicite ;
- > Retours qualitatifs des commerçants du centre-ville de Millau et des livreurs.

| NUM ACT. | NOM ACTION                               | HORIZON | Invt H.T.<br>(M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|-------------------|-------------|
|          | Mesures d'accompagnement (communication) | 2020    | 0                 | 0,1         |

## Axe 5 : Stationnement & livraisons

### Fiche action n°5.4 : Création de places de stationnement dédiées au PL près de la RD809

#### Constat - dysfonctionnements

La RD 809 constitue un des trois axes structurants essentiels pour les entrées de ville, avec un trafic poids-lourds de 7%.

Pourtant l'offre de stationnement des PL n'est pas organisée le long de la RD 809. Les PL stationnent aujourd'hui sur le parking du stade. Le site actuel doit faire l'objet d'un réaménagement.

L'objectif est de déplacer cette offre de stationnement pour la relocaliser sur un ou plusieurs sites (**coté Aguessac et coté Creissels**). Il existe également des possibilités foncières près **du boulevard Jean Gabriac**.

#### Situation actuelle sur boulevard Emile Lauret



#### Proposition sur boulevard Jean Gabriac



#### Objectifs

- > Optimiser le stationnement PL ;
- > Créer une offre de stationnement adaptée aux PL.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Localisation foncière et acquisition éventuelle ;
- > Étude de faisabilité et réalisation.

#### Indicateurs de suivi

- > Réalisation des travaux de création de places de stationnement ;
- > Nombre de PL stationnés sur les nouveaux sites.

| NUM ACT. | NOM ACTION  | HORIZON | Inv t H.T.<br>(M€) | Fct (M€/an) |
|----------|---|---------|--------------------|-------------|
|          | Création de places de stationnement dédiées au PL près de la RD 809 | 2025    | Non déterminé      |             |

## Axe 5 : Stationnement & livraisons

### Fiche action n°5.5 : Stationnement deux roues motorisées

#### Constat

Le stationnement des deux-roues motorisées n'est pas organisé comme peut l'être celui des voitures ou des vélos ; si bien que, la plupart du temps, ces véhicules stationnent sur l'espace public, notamment les trottoirs, gênant de ce fait les piétons.

Compte-tenu de l'accroissement régulier de l'usage de ce mode de transport, il apparaît nécessaire de doter les secteurs urbains d'espaces de stationnement dédiés à cet usage.

#### Objectifs

- > Organiser le stationnement des deux-roues motorisées ;
- > Améliorer la gestion et l'occupation de l'espace public.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Création d'espaces de stationnement dédiés ;
- > Après une période de prise d'habitudes, contrôle et verbalisation du stationnement « sauvage » des deux-roues motorisés.



#### Indicateurs de suivi

- > nombre de places créées

| NUM ACT. | NOM ACTION                          | HORIZON | Inv. H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|-------------------------------------|---------|----------------|-------------|
|          | Stationnement deux roues motorisées | 2020    | 0,02           | 0           |

## Axe 5 : Stationnement & livraisons

Fiche action n°5.6 : Communication sur la sécurité des deux roues (port du casque...)

### Constat

Les usagers de deux-roues motorisés sont de plus en plus nombreux dans les déplacements quotidiens ; or, les conditions de circulation et climatiques, ainsi que parfois l'imprudence, constituent des facteurs importants d'accidentogenèse pour ce mode de déplacements.

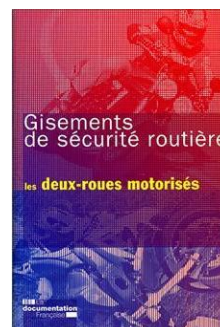
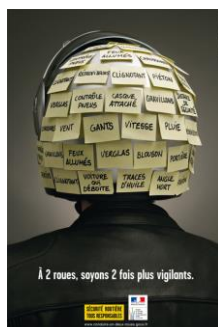
Même si l'Etat, par l'intermédiaire de la Sécurité Routière, organise régulièrement des campagnes de communication sur la sécurité des utilisateurs de motos ou scooters, il apparaît nécessaire de conforter, localement, ces messages par des campagnes ciblées relayées dans les principaux établissements accueillant le public visé : université, lycées, clubs de sport, associations diverses, etc.

### Objectifs

> Réduire le nombre et la gravité des accidents impliquant des deux-roues motorisés.

### Actions et modalités de mise en œuvre

> Campagnes de communication ;  
> Actions de sensibilisation dans les lieux fréquentés par les usagers des deux-roues motorisés.



### Indicateurs de suivi

> Nombre d'accidents impliquant un deux-roues motorisé.

| NUM ACT. | NOM ACTION  | HORIZON | Invt H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|---|---------|----------------|-------------|
|          | Communication sur la sécurité (port du casque...) | 2020    | 0              | 0,005       |

## Axe 5 : Stationnement & livraisons

### Fiche action n°5.7 : Renforcer le contrôle, veiller au respect de la réglementation

**Constat - dysfonctionnements** Le but est d'appliquer la réglementation strictement en contrôlant fréquemment la circulation et le stationnement et en augmentant le nombre de verbalisation des véhicules de marchandises.

Cette action permettra à court terme de faire changer les pratiques des usagers.

**Objectif** > Changement des pratiques des acteurs.

**Actions et modalités de mise en œuvre** > Application stricte de la réglementation (**contrôle fréquent** de la circulation et du stationnement et **augmentation du nombre de verbalisations** des véhicules de marchandises).

**Indicateurs de suivi** > Nombre de PV par commune portant sur la circulation et le stationnement des véhicules de transport des marchandises.

| NUM ACT. | NOM ACTION   | HORIZON | Inv t H.T.<br>(M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|--------------------|-------------|
|          | Renforcer le contrôle, veiller au respect de la réglementation | 2020    | 0,015              | 0,005       |

## Axe 5 : Stationnement & livraisons

Fiche action n°5.8: Offre de stationnement supplémentaire pour veiller à un nombre minimal de places de livraison dans Millau

### Constat – dysfonctionnements

Les livraisons de marchandises pour les commerces de détail, d'artisanat ou de services du centre-ville de Millau perturbent le trafic. Bien que, selon le diagnostic du PLUi-HD, les emplacements des stationnements dédiés aux véhicules de livraison soient généralement bien placés, certains dysfonctionnements ont été observés : problèmes d'occupation sauvage et stationnement en double-fil.

Cette situation révèle que le nombre de places de stationnement est insuffisant pour les livraisons de proximité.

### Objectif

- > Réduire les problèmes de congestion ;
- > Améliorer la qualité des livraisons de proximité.

### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Signalisation ;
- > Marquage au sol.



### Indicateurs de suivi

- > Nombre de PV concernant les véhicules de livraison ;
- > Remontées qualitatives des représentants des acteurs de la logistique urbaine.

| NUM ACT. | NOM ACTION   | HORIZON | Invt H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|----------------|-------------|
|          | Veiller à un nombre minimal de places de livraison dans Millau | 2020    | 0,02           | 0           |

## Axe 5 : Stationnement & livraisons

### Fiche action n°5.9 : Etude de marché / faisabilité de création d'une plateforme de logistique urbaine

#### Constat – dysfonctionnements

L'organisation du fonctionnement des livraisons en ville par les pouvoirs publics passe, aujourd'hui, uniquement par les outils réglementaires : réglementation des horaires de livraison, limitation de tonnage, aménagement d'aires de livraison, etc.

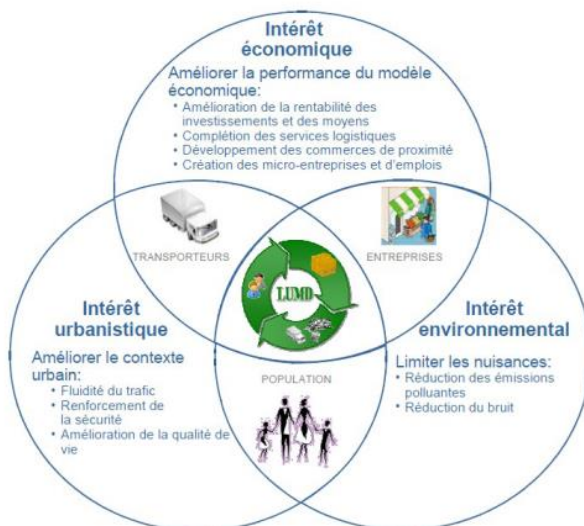
La création d'une plateforme de logistique urbaine permettrait d'avoir une vision d'ensemble et de favoriser la création d'une distribution urbaine de meilleure qualité. Ceci a pour objectif de diminuer les nuisances liées au transport de marchandises (pollution, nuisances sonores, occupation de l'espace public) tout en améliorant l'efficacité de la distribution pour les transporteurs et les destinataires.

#### Objectif

- > Réduire l'impact des transports de marchandises ;
- > Optimiser la distribution de marchandises.

#### Actions et modalités de mise en œuvre

- > Rassembler les différents acteurs ;
- > Etude de marché/faisabilité de la création d'une plateforme.



#### Indicateurs de suivi

- > Retour d'expérience des transporteurs et des destinataires.

| NUM ACT. | NOM ACTION   | HORIZON | Invt H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|----------|--|---------|----------------|-------------|
|          | Etude de marché / faisabilité de création d'une plateforme de logistique | 2020    | 0,05           | 0           |

## Axe 5 : Stationnement & livraisons

### Fiche action n°5.10 : Élargissement des horaires de livraison et charte de bonne pratique

**Constat – dysfonctionnements** Sur les 15 communes de la CCMGC 4 (Millau, Aguessac, Saint-Georges de Luzençon, Creissels et La Cresse) ont une ou plusieurs entreprises de transports de marchandises. Les livraisons entraînent des perturbations ponctuelles de la circulation dans le centre de Millau.

L'élargissement des horaires de livraison, la communication de la réglementation et le respect de l'application de cette dernière permettront de réduire l'impact des transports de marchandises sur le trafic.

**Objectif** > Réduire les nuisances liées au transport de marchandises.

**Actions et modalités de mise en œuvre** > Mise en place d'un groupe de suivi des flux ;  
> Réalisation d'une réunion semestrielle de suivi.

**Indicateurs de suivi** > Indicateurs de congestion horaire et suivi des PPM, PPS ;  
> Remontée qualitatives du groupe de suivi.

| NUM ACT. | NOM ACTION                              | HORIZON | Invt H.T.<br>(M€) | Fct (M€/an) |
|----------|---|---------|-------------------|-------------|
|          | Élargissement des horaires de livraison | 2020    | 0,015             | 0           |



# Synthèse du programme d'action

|                       | NUM AXE | NUM ACT.   | NOM ACTION   | HORIZON       | Invnt H.T. (M€) | Fct (M€/an) |
|-----------------------|---------|--|--|---------------|-----------------|-------------|
| Réseau de Voirie      | 1       | a  | Renforcement de la connaissance des trafics routiers et vitesses de circulation  | 2020          | 0,04            | 0,00        |
|                       |         | b  | Réaliser des comptages de trafics et mesures de vitesses sur l'agglomération millavoise  | 2020          | 0,05            | 0,00        |
|                       | 2       |  | Créer un boulevard de contournement Ouest de la ville de Millau  |               |                 |             |
|                       |         | a  | Réaliser l'étude foncière en lien avec le tracé et l'estimation des coûts de réalisation   | 2020          | 0,05            | 0,00        |
|                       |         | b  | L'étude de structure de voie sous le Viaduc  | 2020          | 1,00            | 0,00        |
|                       | 3       | c  | Créer l'aménagement de l'infrastructure sur près de 3 km   | > 2025        | 10,00           | 0,00        |
|                       |         |  | Sécuriser les traversées de centre-bourgs et centre-villes   |               |                 |             |
|                       |         | a  | Poursuite de la requalification de la RD 809 en traversée de Millau  | 2020          | 2,30            | 0,00        |
|                       |         | b  | Retraitement routier de la RD 907 entre Boyne – Saint-Pal / La Muse  | 2020          | 2,50            | 0,00        |
|                       |         | c  | Traitement homogène des traversées des centres-bourgs en zone 30 sur les quartiers de Millau et axe RD 809 en traversée d'Aguessac | < 2020 - 2020 | 0,20            | 0,00        |
|                       |         | <b>TOTAL</b>   |  | <b>16,14</b>  | <b>0,00</b>     |             |
| Transports collectifs | 1       |  | Mise en œuvre et développement du réseau de l'aire urbaine Creissels - Millau  |               |                 |             |
|                       |         | a  | Navette touristique estivale pour la desserte des campings de Millau Plage (prolongement de la ligne 3)                            | 2020          | 0,00            | 0,01        |
|                       |         | b  | Développement du Transport à la demande en lignes virtuelles "dédicé"  | 2020          | 0,01            | 0,06        |
|                       | 2       | c  | Étude et travaux de sécurisation et d'accessibilité des points d'arrêts (SDAP)   | 2020          | 0,04            | 0,07        |
|                       |         |  | Requalifier le pôle de la gare de Millau en Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)   |               |                 |             |
|                       | 3       | a  | Études   | 2020          | 0,32            | 0,00        |
|                       |         | b  | Travaux  | 2020          | 4,05            | 0,00        |
|                       |         |  | Création d'une offre de transport cadencée sur deux liaisons   |               |                 |             |
|                       |         | a  | Millau – Saint-Affrique (30 km)  | 2025          | 0,02            | 0,68        |
|                       |         | b  | Millau - La Cavalerie (20 km)  | 2025          | Non déterminé   |             |
|                       |         | <b>TOTAL</b>   |  | <b>4,44</b>   | <b>0,82</b>     |             |
| Modes actifs          | 1       |  | Développer les liaisons et itinéraires cyclables   |               |                 |             |
|                       |         | a  | Réalisation du Schéma Directeur Cyclable (étude + charte / référentiel technique des aménagements)                                 | < 2020        | 0,03            | 0,00        |
|                       |         | b  | Voie verte le long du Tarn vers le Nord (desserte jusqu'à Aguessac (6km), Rivière (12 km), Le Rozier (22km))                       | 2020          | 2,00            | 0,00        |
|                       |         | c  | Développement du réseau cyclable - pôle urbain (Boulevards de Bonald - Capelle - Saint Antoine - Richard)                          | 2020          | 0,10            | 0,00        |
|                       | 2       | d  | Développement du réseau cyclable - autres pôles  | 2025          | 0,05            | 0,00        |
|                       |         |  | Pas serelle de franchissement sur le Tarn (ex : radier entre le quai Sully Chalties et la parc de loisirs de la Maladrerie)        | 2020          | 1,00            | 0,00        |
|                       |         |  | Donner plus de places aux piétons dans les aménagements de voirie  |               |                 |             |
|                       | 3       | a  | Réaménagement Berges / Quai Sully Chalties / Place Bompaire (2018 – 2019)  | < 2020        | 1,50            | 0,00        |
|                       |         | b  | Réaménagement Rue Saint Antoine et Pont de Fer (2018 – 2019)   | < 2020        | 0,25            | 0,00        |
|                       |         | c  | Aménagements ponctuels d'accessibilité en lien avec les arrêts de bus (Hôpital, Martyrs de la Résistance, ...)                     | 2020          | 0,08            | 0,00        |
| 4                     |         | Développement du pédibus   | 2020 à 2025  | 0,02          | 0,00            |             |
| 5                     |         | Aménagement du stationnement vélo  | 2 020  | 0,02          | 0,00            |             |
|                       |         | Promotion des modes actifs   | 2 020  | 0,01          | 0,00            |             |
|                       |         | <b>TOTAL</b>   |  | <b>5,06</b>   | <b>0,00</b>     |             |
| ECO MOBILITÉS         | 1       | a  | Développement du covoiturage   |               |                 |             |
|                       |         | b  | Création d'aires de covoiturage - phase 1 (Saint Germain : 34 places et Mostuéjols 10 places)                                      | 2020          | 0,50            | 0,00        |
|                       | 2       |  | Création d'aires de covoiturage - phase 2 (secteur Creissels / Saint-Georges de Luzençon)  | 2025          | 0,10            | 0,00        |
|                       |         | a  | Création de bornes de recharge électrique  |               |                 |             |
|                       | 3       | b  | Création de bornes de recharge électrique (2 bornes accélérées)  | 2025          | 0,02            | 0,01        |
|                       |         |  | Acquisition de véhicules électriques (x2)  | 2025          | 0,04            | 0,00        |
|                       | 4       |  | Développement du dispositif Rézo Pouce   | 2020          | 0,02            | 0,01        |
|                       |         |  | Encourager la mise en œuvre de plan de mobilité (scolaire, d'entreprises, d'administrations, interentreprises, ...)                |               |                 |             |
|                       | 5       | a  | Étude  | 2020          | 0,20            | 0,00        |
|                       |         | b  | Mise en œuvre  | 2025          | 0,30            | 0,00        |
|                       |         | Expérimenter un système d'autopartage sur une flotte de 5 véhicules              | 2025   | 0,10          | 0,01            |             |
|                       |         | <b>TOTAL</b>   |  | <b>1,28</b>   | <b>0,033</b>    |             |
| Stationnement         | 1       |  | Mise en place de la réglementation du stationnement et matérialisation des places au 1er janvier 2018                              |               |                 |             |
|                       |         | a  | Sur un périmètre restreint (env. 740 places)   | 2020          | 0,24            | 0,01        |
|                       | 2       | b  | Sur un périmètre plus large (100 places supplémentaires)   | 2025          | 0,03            | 0,00        |
|                       |         |  | Modification de l'article 12 sur le stationnement (PLUi)   | 2020          | 0,00            | 0,00        |
|                       | 3       |  | Mesures d'accompagnement (communication)   | 2020          | 0,00            | 0,10        |
|                       | 4       |  | Création de places de stationnement dédiées au PL près de la RD 809  | 2025          | Non déterminé   |             |
|                       | 5       |  | Stationnement deux roues motorisées  | 2020          | 0,02            | 0,00        |
|                       | 6       |  | Communication sur la sécurité (port du casque...)  | 2020          | 0,00            | 0,005       |
|                       | 7       |  | Renforcer le contrôle, veiller au respect de la réglementation   | 2020          | 0,015           | 0,005       |
|                       | 8       |  | Veiller à un nombre minimal de places de livraison dans Millau   | 2020          | 0,02            | 0,00        |
| 9                     |         | Etude de marché / faisabilité de création d'une plateforme de logistique urbaine | 2020   | 0,05          | 0,00            |             |
| 10                    |         | Élargissement des horaires de livraison  | 2020   | 0,015         | 0,00            |             |
|                       |         | <b>TOTAL</b>   |  | <b>0,39</b>   | <b>0,13</b>     |             |

Soit un investissement total de 29,51 M€ porté par la CCMGC et ses partenaires associés :

- Avant 2020 : 4,18 M€
- Entre 2020 et 2025 : 14,67 M€
- Après 2025 : 10,66 M€