



**Mairie de**  
**GOURDAN - POLIGNAN**  
Département de la Haute-Garonne

## PROCÈS-VERBAL DU CONSEIL MUNICIPAL DU 11 JUILLET 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le onze juillet, à 20 heures

Le Conseil municipal de la commune de Gourdan-Polignan dûment convoqué le 5 juillet 2024, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie, sous la présidence de M. SAULNERON, Maire.

Présents : M. SAULNERON, M. BRATUCCI, Mme BRESSOLE, M. COLLA, M. DESERT-LACAY, Mme ECHEVARNE, Mme FAVAREL, M. FRATUS, Mme GALLEGRO, Mme GEVREY, M. JORDA, M. LARQUE, M. MARTINEZ, Mme RENAUD

Absents excusés :

Absents non excusés : M. GABAS

### ORDRE DU JOUR

Approbation du procès-verbal de la séance du 23 mai 2024

#### COMMUNE

1. Modification simplifiée n°3 du PLU communal
2. SICASMIR – Adhésions de communes
3. SICASMIR – Retraits de communes

#### FINANCES

4. Prêt bancaire pour les investissements de la commune
5. Changement de la chaudière du stade : demande de subvention

#### QUESTIONS DIVERSES

- a) Avancée de la vente du domaine de Lugaran

## **PREAMBULE**

Présentation préalable par M. Tanguy FOURRIER, de la communauté de communes Nestes Barousse, de l'ouverture de la ligne SNCF Gourdan-Polignan – Luchon. La présentation est jointe au présent procès-verbal.

M. le Maire ouvre la séance.

Il rappelle aux conseillers municipaux qu'ils ont reçu le procès-verbal de la séance du 23 mai 2024 avec le mail de convocation en date du 5 juillet dernier et leur demande si ce procès-verbal appelle des observations.

Mme ECHEVARNE demande s'il peut être précisé que l'unanimité est « l'unanimité des présents ». Mme LAISNÉ précise que c'est la définition même de l'unanimité, il s'agit plus précisément de l'unanimité des exprimés, puisqu'en étant présent et en s'abstenant, le conseiller ne prend pas part au vote. Mme ECHEVARNE n'est pas d'accord avec cette explication et demande alors pourquoi dans une autre assemblée il a été fait la distinction entre abstention et refus de vote. Mme LAISNÉ répond que c'est la même chose. Comme il n'y a pas d'autre remarque, il est adopté tel que rédigé.

Mme Corinne BRESSOLE se propose pour être secrétaire de séance.

## **EXAMEN DE L'ORDRE DU JOUR**

### **COMMUNE**

#### **01. Modification simplifiée n° du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Gourdan-Polignan (Rapporteur M. le Maire)**

M. le Maire rappelle au conseil que le 27 janvier dernier, ce dernier a accepté le lancement de la modification simplifiée n°3 du PLU communal, afin d'autoriser les constructions de 16 mètres de haut sur la zone du Bazert. Il informe ensuite le conseil que les personnes publiques ont été consultées aux mois d'avril et mai sans qu'il n'y ait d'opposition. La mise à disposition du public s'est déroulée du 5 juin au 4 juillet 2024 et aucune remarque n'a été inscrite sur le registre.

L'exposé des motifs de cette modification, ainsi que la proposition de règlement modifié a été envoyé aux conseillers avec la convocation et sont joints au présent procès-verbal.

M. le Maire propose donc aujourd'hui de valider cette modification simplifiée n°3 du PLU de Gourdan-Polignan et demande à l'assemblée si elle a des questions. Comme il n'y en a pas, il passe au vote.

Entendu l'exposé de son Maire et après en avoir délibéré, le conseil municipal, à l'unanimité décide :

- D'approuver le bilan de la mise à disposition du public tel qu'il lui a été présenté ;
- D'approuver la 3<sup>ème</sup> modification simplifiée du Plan Local d'Urbanisme, telle qu'annexée à cette délibération.
- D'autoriser M. le Maire à signer tous les documents relatifs à cette affaire.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Au registre sont les signatures.

M. LARQUE demande quand commence les travaux de l'hôtel. M. le Maire répond en septembre.

## **02. SICASMIR – Adhésions de communes (Rapporteur M. le Maire)**

M. le Maire informe le conseil municipal que les communes d'ARLOS, de BACHOS, de BILLIERE ont demandé leurs adhésions au SICASMIR. Le 7 décembre 2023, la commune a accepté la modification des statuts du SICASMIR afin de pouvoir les accueillir.

Il rappelle aux conseillers qu'ils ont reçu avec la convocation la notification de ces demandes et leur propose de valider l'accord de la commune à ces adhésions.

Il demande à l'assemblée si elle a des questions. Comme il n'y en a pas, il passe au vote.

Entendu l'exposé de son Maire et après en avoir délibéré, le conseil municipal, à l'unanimité décide :

- D'approuver l'adhésion des communes d'Arlos, de Bachos et de Billière
- De fixer la date d'adhésion au 1<sup>er</sup> janvier 2025
- D'autoriser M. le Maire à prendre toutes les dispositions relatives à l'exécution de la présente délibération et à signer tous les documents

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Au registre sont les signatures.

## **03. Retraits de communes (Rapporteur Mme RENAUD Annie)**

Mme RENAUD informe le conseil municipal que les communes d'ANTIGNANC, d'ESCANECABRE, de LABASTIDE-PAUMES, de MONTBERNARD, de MONTESQUIEU-GUITTAUT et de PUYMAURIN ont demandé leurs retraits du SICASMIR. Le 7 décembre 2023, la commune a accepté la modification des statuts du SICASMIR incluant ce retrait.

Elle rappelle aux conseillers qu'ils ont reçu avec la convocation la notification de ces demandes et leur propose de valider l'accord de la commune à ces retraits.

Elle demande à l'assemblée si elle a des questions.

Mme ECHEVARNE demande si la commune sait pourquoi ces communes souhaitent se retirer. M. le Maire répond que non, mais qu'il y a 11 personnes de la commune qui bénéficient des services du SICASMIR.

Comme il n'y a plus de question, M. le Maire passe au vote.

Entendu l'exposé de son Adjointe au Maire et après en avoir délibéré, le conseil municipal, à l'unanimité décide :

- D'approuver l'adhésion des communes d'ANTIGNAC, d'ESCANECABRE, de LABASTIDE-PAUMES, de MONTBERNARD, de MONTESQUIEU-GUITTAUT et de PUYMAURIN
- De fixer la date de retrait au 31 décembre 2024,
- D'autoriser M. le Maire à prendre toutes les dispositions relatives à l'exécution de la présente délibération et à signer tous les documents

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Au registre sont les signatures.

## FINANCES

### 04. Prêt bancaire pour les investissements de la commune (Rapporteur Monsieur le Maire)

M. le Maire rappelle aux conseillers que la commune a engagé la rénovation de 2 appartements et qu'il convient de financer ce projet par un prêt bancaire. Afin de limiter l'autofinancement des investissements de la commune, il a été intégré à cette demande divers achats dont les conseillers ont reçu la liste avec la convocation.

Comme habituellement, les subventions et le FCTVA ne peuvent être financé que par un prêt relais sur 24 mois ; et le reste à charge de la commune par un prêt long terme sur 15 ou 20 ans au choix.

Les conseillers ont également reçu la proposition du crédit agricole, dont M. le Maire fait part à l'assemblée :

- En ce qui concerne le prêt relais, la proposition est de financer 223 800 € à un taux de 3,92 %, sur 24 mois, pour une échéance annuelle de 8 772,96 € et la dernière échéance de 232 572,96 €.
- En ce qui concerne le prêt long terme, il s'agit de financer 126 784 € soit sur 15 ans, à un taux de 3,92 %, pour une échéance trimestrielle de 2 804,89 € et un coût total du crédit de 41 509,40 € ; soit sur 20 ans, à un taux de 3,97 %, pour une échéance de 2 303,82 € et un coût du crédit de 57 521,60 €

Ainsi, la différence de coût total est de 16 000 € et la différence d'échéance est de 501 €.

M. le Maire indique que cela peut paraître important. Cependant, il faut prendre en compte le fait que les appartements vont être loués et que ces revenus vont être supérieurs aux coûts.

Comme il a été présenté dans le plan de financement transmis avec la convocation, le projet de rénovation des 2 appartements a reçu un accord de subvention pour le fond vert à hauteur de 119 400 € et du Département à hauteur de 56 773 €. La commune a donc un reste à charge sur ce projet de 101 522 €. En comptant le FCTVA qui revient à la commune 2 ans après, le reste à charge tombe à 63 561 €. Sur un projet de plus de 277 000 €, c'est une bonne opération pour la commune. Or, la commune va toucher 212 400 € sur 15 ans ou 283 200 € sur 20 ans. Et il n'est pas tenu compte ici de la revalorisation annuelle des loyers. Ainsi, la commune recevra 148 839 € de bénéfice sur 15 ans ou 219 639 € sur 20 ans.

Sur l'ensemble des projets intégrés au financement, le reste à charge de la commune est de 126 784 €. Au regard des loyers perçus, les 16 000 € de surcoût sur 20 ans sont largement pris en charge par la location, puisque le bénéfice pour la commune reste de 140 416 €.

Par contre, la différence d'échéance implique une économie de trésorerie de 30 000 € sur 15 ans. Une somme importante qui peut être utile à d'autres projets.

Aussi, M. le Maire propose à l'assemblée de retenir la proposition de prêt long terme sur 20 ans et de valider la proposition de prêt relais.

Il lui demande si elle a des questions.

Mme ECHEVARNE demande une précision sur les échéances du prêt relais, s'il s'agit bien de payer uniquement des intérêts la première année et l'échéance totale, capital et intérêts, la deuxième année. M. le Maire confirme.

Elle demande ensuite des précisions sur le plan de financement des 2 appartements, montants qui diffèrent entre ce qui est indiqué dans le récapitulatif de ce conseil et le montant voté lors du dernier conseil. Mme LAISNÉ répond que le dernier conseil ne concernait que le marché de travaux, mais que le projet global indiqué ici comprend également les frais d'architecte.

Elle demande ensuite ce que sont les bacs étanches de la cuisine. Mme LAISNÉ répond que ce sont les bacs alimentaires pour les livraisons en liaison chaude. Elle demande si elle peut visiter la cantine qu'elle ne connaît pas. M. le Maire répond par l'affirmative.

Elle demande ensuite pourquoi 3 ordinateurs ont été changés alors qu'ils l'avaient été récemment. Mme LAISNÉ répond que cela date tout de même de 2020, que celui de la médiathèque n'était pas neuf et que les 2 autres ont été mal calibrés.

Elle demande ensuite à quoi correspond les radiateurs électriques pour la médiathèque. M. FRATUS répond que la chaudière a lâché et qu'il était urgent de pouvoir chauffer la médiathèque. C'est une solution provisoire, il faudra réparer la chaudière.

Elle demande enfin à quoi correspond le déplacement du panneau d'affichage du stade. M. le Maire répond que c'est le panneau des résultats pour les matchs.

Comme il n'y a plus de question, M. le Maire passe au vote auquel il ne prend pas part.

Entendu l'exposé de son Maire et après en avoir délibéré, le Maire s'étant retiré du vote, le conseil municipal, à l'unanimité (3 abstentions) :

- **Approuve** le projet d'emprunt ci-dessus énoncé,
- **Autorise** le Maire à effectuer sans autre délibération les débloques et remboursements relatifs à cet emprunt, dans les conditions prévues par ledit contrat,
- **Autorise** le Maire à signer tout document nécessaire à cet emprunt.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Au registre sont les signatures.

Mme ECHEVARNE demande s'il est possible d'avoir un récapitulatif des emprunts de la commune. M. le Maire accepte.

#### **05. Changement de la chaudière du stade (Rapporteur Monsieur le Maire)**

M. le Maire informe l'assemblée que la chaudière du stade ne fonctionne plus. Il est donc important de la changer. M. LARQUE demande les caractéristiques techniques. M. FRATUS les détaille.

Il est également nécessaire d'aménager la porte, afin de pouvoir faire passer le nouveau dispositif. Le département peut intervenir à hauteur de 40 %. Il convient donc d'en faire la demande en validant le projet et le plan de financement. Le montant de l'investissement est de 18 177,06 € HT. Ainsi, la subvention demandée au Département est de 7 270,82 €, soit un reste à la charge de la commune de 10 906,24 €.

M. le Maire demande à l'assemblée si elle a des questions. Comme il n'y en a pas, il passe au vote.

Entendu l'exposé de son Maire et après en avoir délibéré, le conseil municipal, à l'unanimité :

- **Adopte** le projet de changement de la chaudière du stade pour un montant de 18 177,06 € HT,
- **Sollicite** l'aide du Département de la Haute-Garonne pour un montant de 7 270,82 €, soit 40 % du montant du projet,
- **Arrête** le plan de financement tel que défini ci-dessus,
- **Autorise** Monsieur le Maire à signer tous les documents nécessaires à la réalisation de cette opération,

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Au registre sont les signatures.

#### **QUESTIONS DIVERSES**

##### **a) Avancée de la vente du domaine de Lugaran**

M. le Maire informe l'assemblée que le projet de reprise de Lugaran étant important, le montage du dossier auprès des banques est plus long qu'habituellement. Aussi une prolongation du sous-seing a été signée jusqu'au 31 octobre 2024. La vente est donc toujours en cours.

**b) Autres**

Mme ECHEVARNE s'étonne que M. le Maire ne soit pas informé des travaux sur la ligne SNCF, car tout le monde était informé. M. le Maire indique que le fait qu'il allait y avoir des travaux était connu, mais la commune n'a jamais reçu les demandes d'autorisation préalable obligatoires et il a découvert le début des travaux lorsqu'ils se sont réalisés. Personne n'est venu se présenter en mairie. M. le Maire indique qu'il est allé rencontrer le chef de chantier, qui était désolé de la situation et il explique la base de vie qui s'est installée.

Mme ECHEVARNE demande quand est-ce que l'avenue de Luchon va être refaite. M. COLLA répond que ce sera fin juillet, début août. Concernant les trottoirs ? M. COLLA indique qu'il s'agit d'une urbanisation, car il s'agit d'une route départementale et que c'est donc de la compétence du SIVOM. M. LARQUE répond alors que c'est la communauté de communes qui prendra donc en charge puisque la compétence est en cours de transfert.

Mme ECHEVARNE demande enfin quand les travaux du pont routier sur la Garonne vont commencer ? M. le Maire indique qu'il faut attendre que Montréjeau ai démoli les maisons de son côté.

L'ordre du jour étant épuisé la séance est levée à 21h15

Fait à Gourdan-Polignan, le 12 juillet 2024

Le Maire,

Patrick A



*Patrick A*

Réflexion portée sur les  
**PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX DE  
L'AXE MONTREJEAU-LUCHON**

**MONTRÉJEAU-GOURDAN-POLIGNAN / LOURES-BARBAZAN /  
SALÉCHAN-SIRADAN / MARIGNAC-SAINT-BEAT / LUCHON**

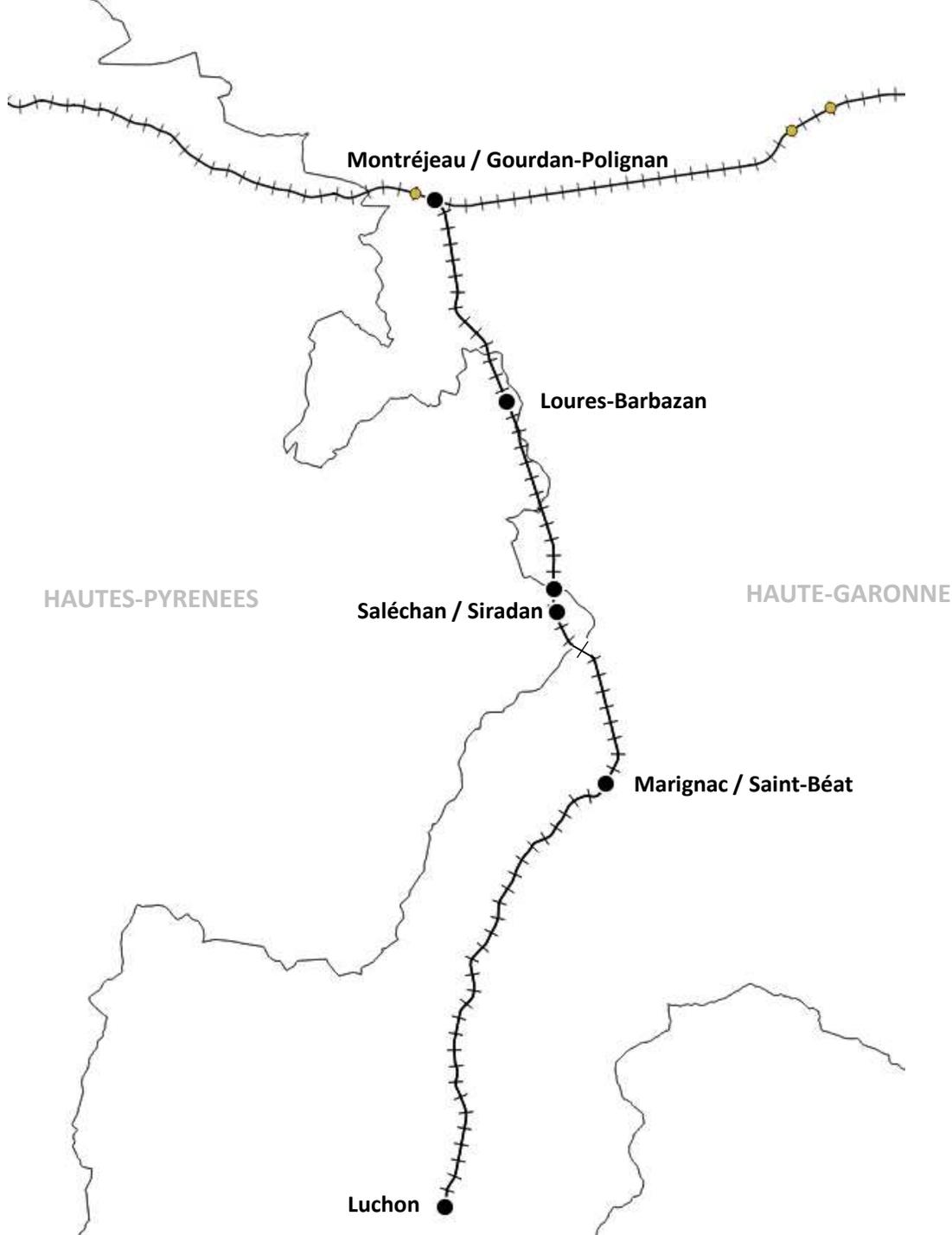
---

**COFIL du 7 mai 2024**



# I. LIGNE MONTRÉJEAU – LUCHON : UN ENJEU D'AXE

---



## Réouverture de la ligne Montréjeau-Luchon:

- 36 km de voie unique non électrifiée fermée aux voyageurs en 2014 pour raison de sécurité
- Réouverture qualifiée de prioritaire par la Région lors des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM) de 2016
- Objectif de réouverture fin 2024, avec 6 AR / jour
- Plusieurs étapes structurantes déjà franchies :
  - Avis favorable du CNPN (Conseil National de la Protection de la Nature) le 5 mai 2022, et de l'Autorité Environnementale le 23 juin 2022
  - Convention de Transfert de Gestion de la SNCF vers la Région effective depuis le 4 avril 2023
  - Lancement de la phase de travaux préparatoires le 4 décembre 2023
- Ligne qui comportera 5 points d'arrêts, autour desquels pourront être aménagés des Pôles d'Echanges Multimodaux, appuyés par la Région au travers du dispositif PEM mis en place depuis 2017

## PEM de la ligne Montréjeau-Luchon : des PEM ruraux (fréquentation < 100.000 voyageurs et/ou EPCI avoisinant 100.000 habitants)

Dispositif qui prévoit que :

- L'intervention de la Région prend en compte les études et les travaux pour les aménagements et les équipements **nécessaires à l'organisation de la multimodalité sur le site, sur la base d'un périmètre délimité.**
- La participation de la Région est calculée sur la base d'un **taux maximum appliqué au montant HT études et travaux des dépenses éligibles.**
- Le montant de l'aide régionale n'est **pas plafonné.**
- Le complément de financement sera à rechercher par le maître d'ouvrage.

A noter que ce dispositif est en cours de révision avec échéance d'application pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2024. Une attention particulière sera portée à la dimension environnementale et évolutive du projet.

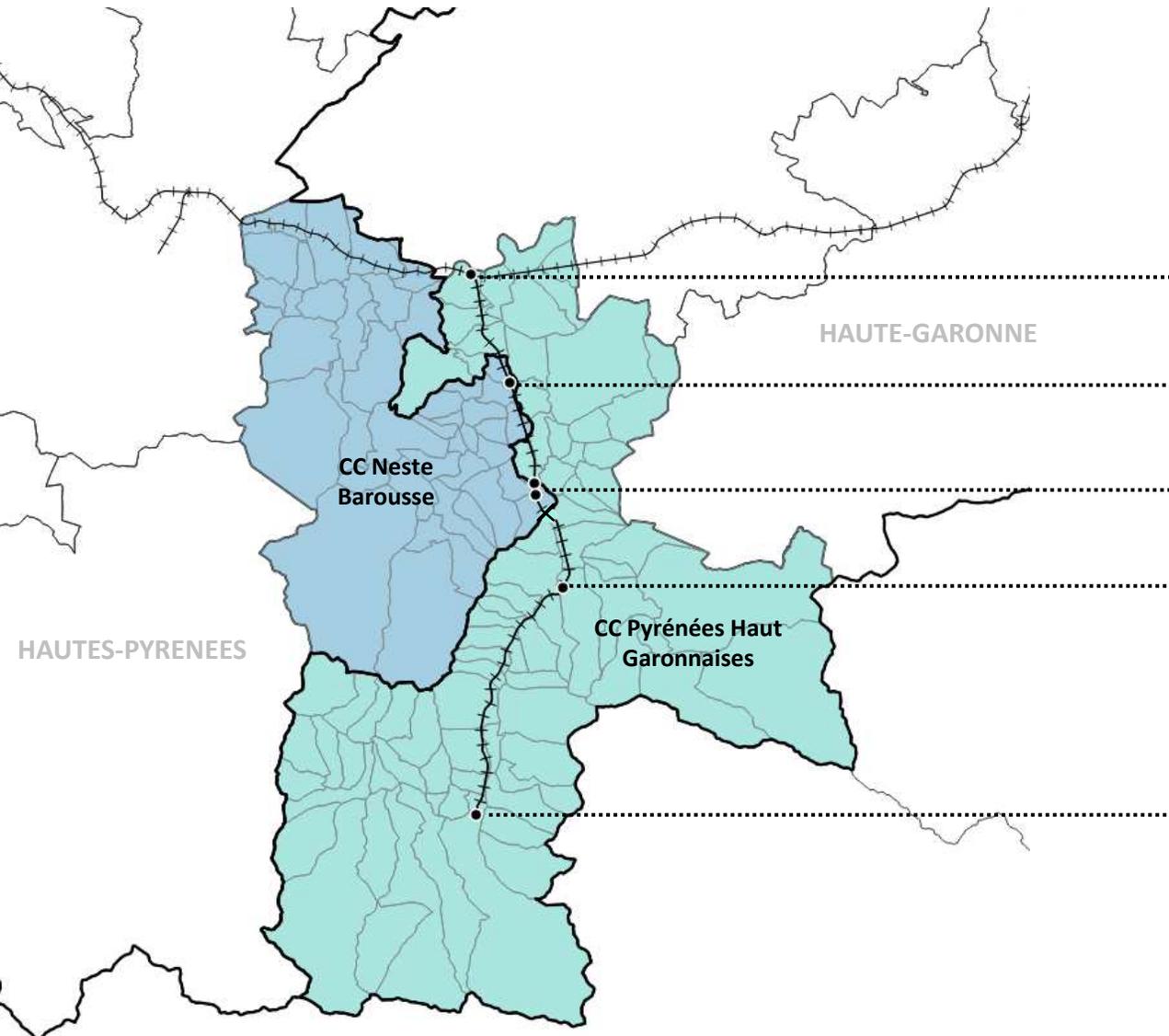
## Dépenses éligibles

- L'accueil et l'organisation du stationnement : des transports collectifs, des vélos et des deux-roues motorisés, des taxis, des voitures particulières, y compris des places réservées au PMR, en autopartage et aux véhicules électriques avec, le cas échéant, un dispositif de rechargement
- L'information multimodale classique et/ou dynamique
- L'accueil et les équipements d'attente des voyageurs
- Des aménagements, dispositifs et équipements éco durables, éclairages LED, matériaux recyclables etc.
- **Ne sont pas éligibles les dépenses relatives** : au foncier, aux réseaux non spécifiques au PEM, aux aménagements des cheminements et voiries permettant d'accéder au PEM.

## Objectifs de la 1ère phase d'études (étude d'opportunité)

- Une première étude de type diagnostic / analyse des besoins, qui sert outil d'aide à la décision quant aux suites à donner au projet.
- A partager entre les partenaires.
- Doit permettre de définir : **une préprogrammation, un périmètre d'études PEM, une stratégie foncière si nécessaire et la gouvernance du projet (MO).**

# LES TERRITOIRES CONCERNES PAR LES PROJETS DE PEM



**CC Neste Barousse**  
43 communes  
7.292 habitants en 2020  
Densité moyenne de 24 hab./km<sup>2</sup>

**CC Pyrénées Haut Garonnaises**  
76 communes  
15.541 habitants en 2020  
Densité moyenne de 24,4 hab./km<sup>2</sup>

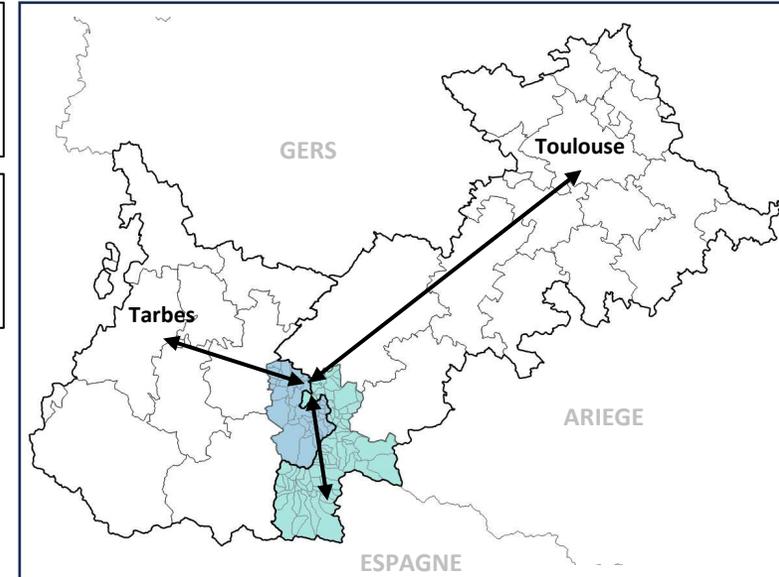
**Montréjeau**  
2.726 habitants en 2020 ; 332 hab./ km<sup>2</sup>

**Loures-Barousse**  
626 habitants en 2020 ; 289,8 hab./ km<sup>2</sup>

**Saléchan**  
245 habitants en 2020 ; 59,8 hab./km<sup>2</sup>

**Marignac**  
497 habitants en 2020 ; 38,4 hab./km<sup>2</sup>

**Luchon**  
2.222 habitants en 2020 ; 42,1 hab./km<sup>2</sup>



## Un territoire éloigné des polarités urbaines :

- Montréjeau / Luchon en 45 minutes en voiture par la D825
- Montréjeau / Toulouse en 1h20 par l'A64
- Montréjeau / Tarbes en 45 minutes par l'A64

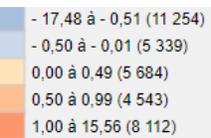
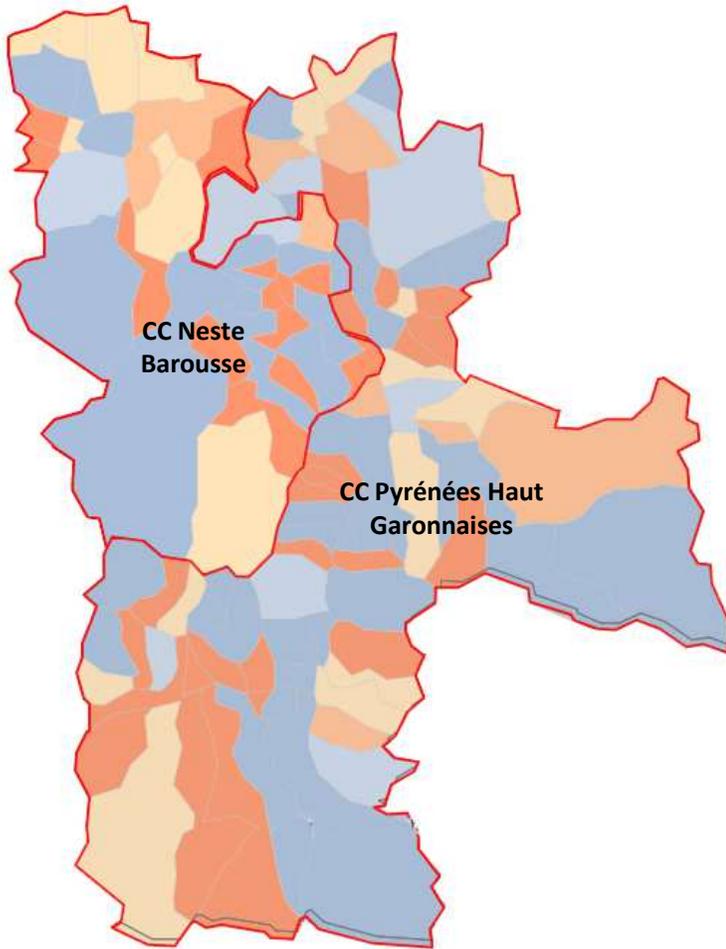
## Et transfrontalier :

- Luchon à 15 minutes de la frontière espagnole (Col du Portillon)
- Marignac/ Saint-Béat à moins de 15 minutes du Val d'Aran (vallée de la Garonne)

=> **Souligne le caractère stratégique de l'axe Montréjeau / Luchon en termes de maillage du territoire, en articulation de 2 Communautés de Communes, 2 Départements et 2 Pays.**

# LES DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES DU TERRITOIRE

Taux d'évolution annuel de la population 2013 / 2019 – Source : Observatoire des territoires



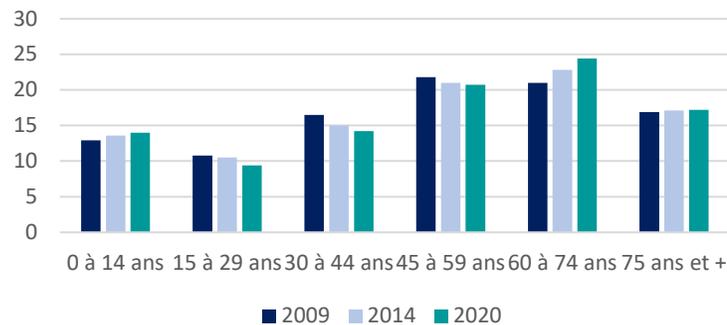
## Des territoires marqués par une relative baisse de la démographie :

- CC Pyrénées Haut Garonnaises : -5% de population entre 2020 et 2019, et -17% par rapport à 1968
- CC Neste Barousse : +3% entre 2020 et 2019, mais -4% par rapport à 1968

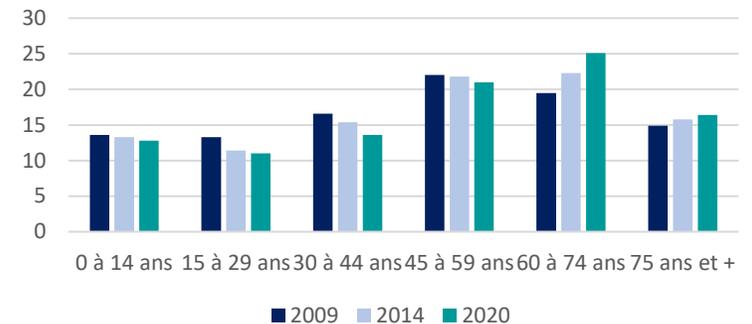
## Un phénomène associé à :

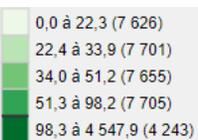
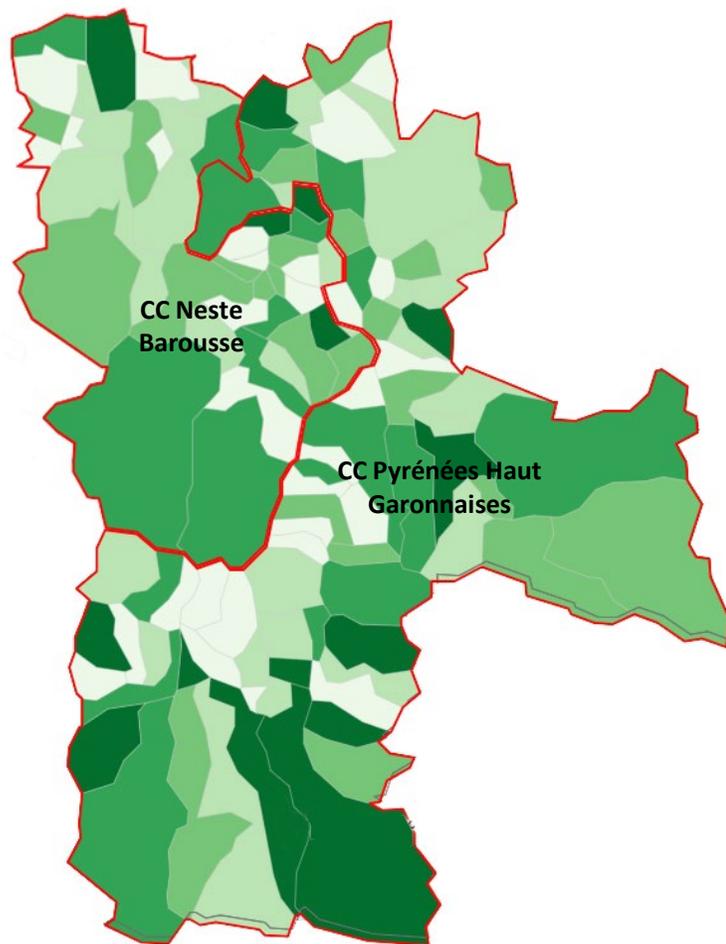
- Un vieillissement de la population, avec augmentation de la part des plus de 60 ans sur les 2 communautés de communes et une baisse de la part de 15/29 ans et 30/44 ans.
- Aujourd'hui, près de 42% de la population des 2 CC a plus de 60 ans.
- La part des moins de 30 ans représente environ 23%.

Population par tranche d'âge en % - 2009 -2020  
CC Neste Barousse



Population par tranche d'âge en % - 2009 -2020  
CC Pyrénées Haut Garonnaises





## Un tissu économique dynamique :

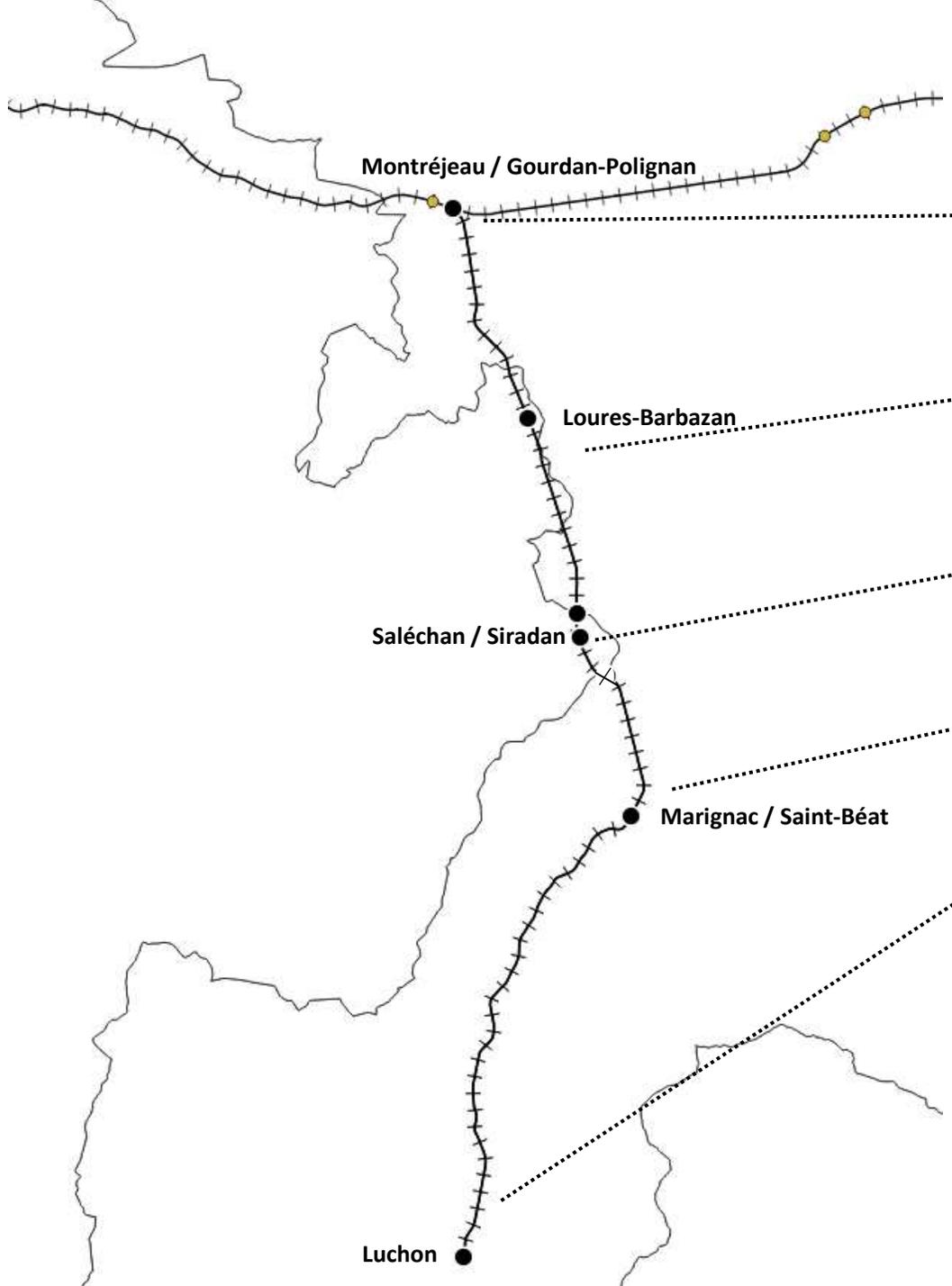
### CC Pyrénées Haut Garonnaises :

- 9 pôles d'emploi dont, pour 100 actifs :
  - Luchon : 210,6 emplois
  - Gourdan-Polignan : 190,3
  - Saint-Aventin : 160,8
- 1 469 établissements recensés par l'INSEE en 2021, essentiellement dans le domaine du commerce, transports, hébergement et restauration (29,3%), l'administration enseignement et santé (19,5%) suivi de la construction (16,5%)

### CC Neste Barousse :

- 4 pôles d'emploi dont, pour 100 actifs :
  - Siradan : 234,4 emplois
  - Loures-Barousse : 190,3
  - Sarp : 135,4
- 490 établissements recensés par l'INSEE en 2021, essentiellement dans le domaine du commerce, transports, hébergement et restauration (23%), de la construction (20%) suivi de l'administration enseignement et santé (15,9%).
- A noter que la CCNB fait partie du territoire Comminges Neste labellisé « Territoire d'industrie » et comporte 55 entreprises industrielles et une vingtaine d'entreprises scientifiques et techniques qui gravitent autour de l'industrie.

# DES POLARITES TOURISTIQUES



Bastide de Montréjeau, lac  
Passage de la via Garona / GR861 entre Toulouse et Saint-Bertrand-de-Comminges  
En 2023 : 3 campings pour un total de 215 emplacements à Montréjeau



Proximité de Saint-Bertrand-de-Comminges (cité médiévale et cathédrale Sainte-Marie) et de Valcabrière (basilique Saint-Just) labellisés Grand Site d'Occitanie + à la via Garona / GR861  
En 2023 : 1 camping de 48 emplacements.  
Potentiel d'ouverture d'une offre hôtelière



Proximité aux villages des Frontignes et à la vallée de la Barousse  
Potentiel de développement d'un équipement de tourisme



Ski : station du Mourtis  
Porte d'entrée du Val d'Aran



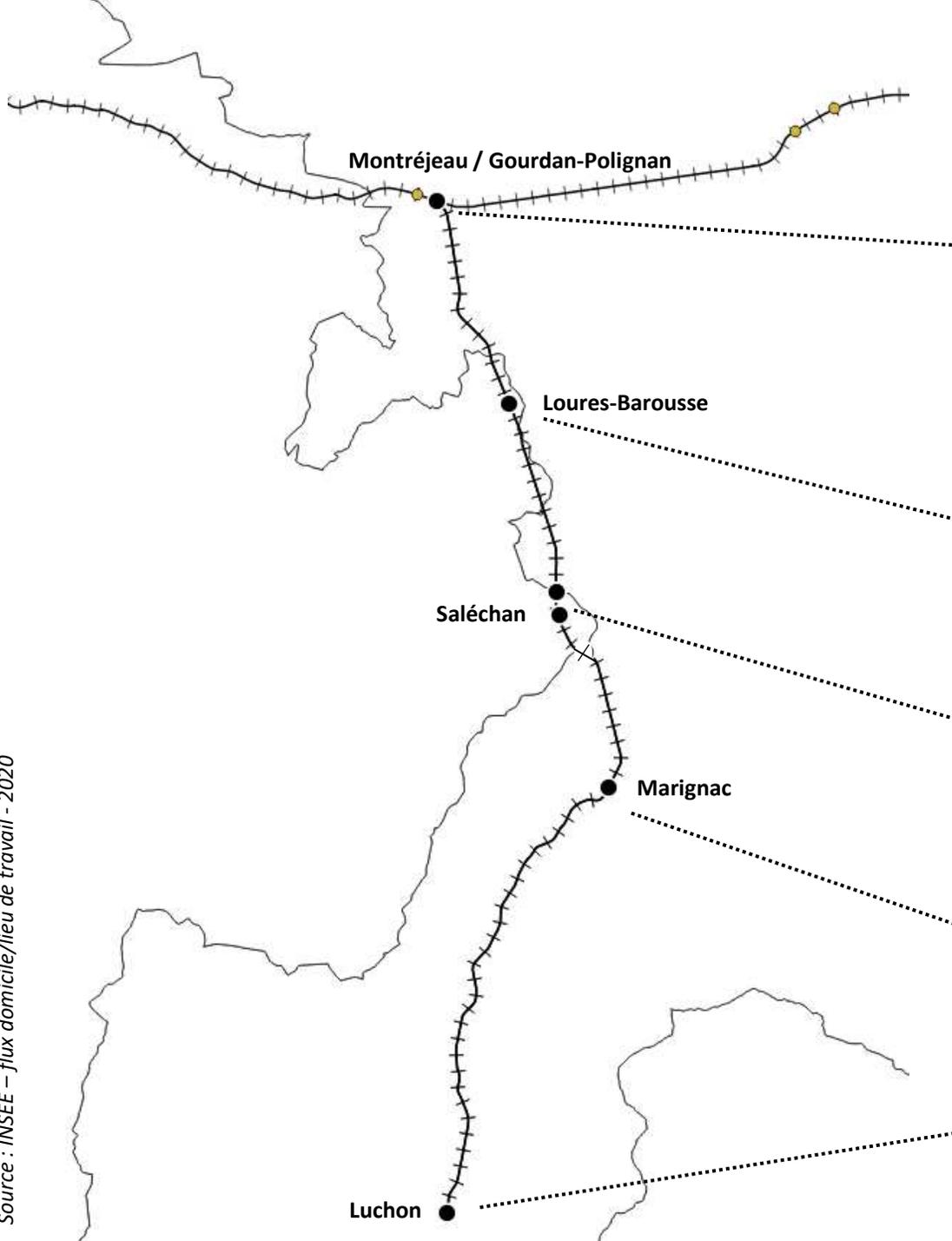
Thermes  
Ski : plateau de Superbagnères et station de Peyragudes par Gouaux-de-Larboust  
Hospice de France sur l'un des chemins de Saint-Jacques de Compostelle  
Labellisé Grand Site Occitanie  
En 2023 : 16 hôtels (446 chambres), 3 campings (192 emplacements), 2 résidences de tourisme + 1 auberge de jeunesse (386 lits)



Projet de création d'un PNR Comminges Barousse Pyrénées sur un périmètre couvrant le secteur Barousse des Hautes-Pyrénées et du Comminges en Haute-Garonne.

# LA MOBILITE PENDULAIRE

Source : INSEE – flux domicile/lieu de travail – 2020



**Montréjeau**  
 896 > 258 > 502

**Gourdan-Polignan**  
 626 > 114 > 290

**Des communes réceptrices de flux**  
 Essentiellement en provenance de Saint-Gaudens (87+49), Clarac (41+5), les Tourreilles (30+5)  
 Les principaux flux sortants sont vers Saint-Gaudens (122+75), Lannemezan (40+30) et Toulouse (35+30), soit vers des communes de l'axe Toulouse / Tarbes

90 pendulaires / jour entre les 2 communes (2 sens confondus)

225 > 82 > 118

**Une commune réceptrice de flux**  
 Essentiellement en provenance d'Ausson ou d'Izaourt (15) et d'importants petits flux ≤ à 10  
 Les principaux flux sortants sont vers Saint-Gaudens (25), Izaourt ou Siradan (10)

30 > 10 > 65

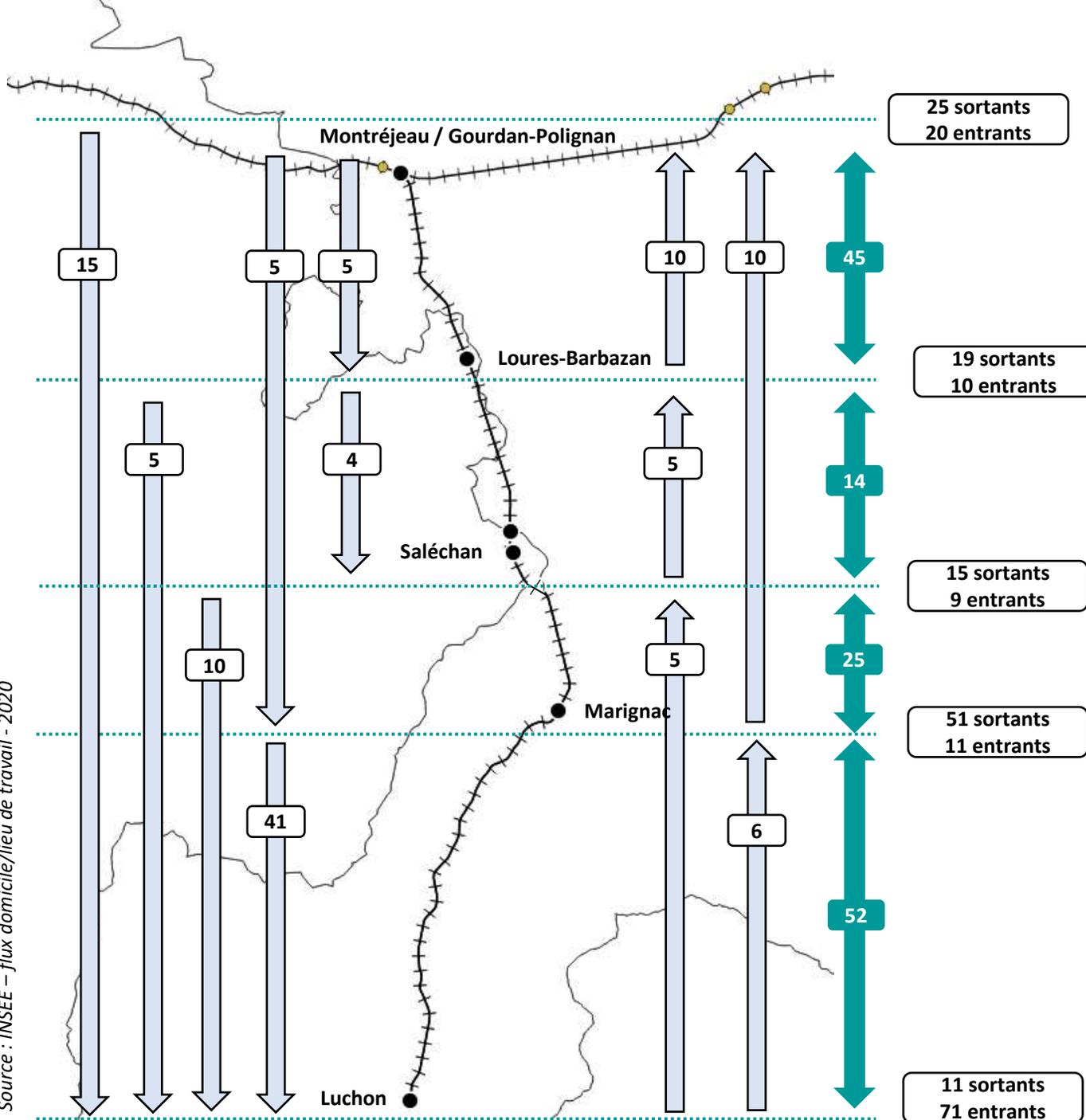
**Une commune émettrice de flux**  
 Essentiellement vers Luchon, Labroquère ou Saint-Gaudens (10)  
 Tous les flux entrants sont ≤ à 5 (Luchon, Générést, Esténos, Sacoué), et les flux internes sont faibles

57 > 31 > 148

**Une commune émettrice de flux**  
 Essentiellement vers Luchon (41), Saint-Béat-Lez (20) ou Cierp (15)  
 Le principal flux entrant est depuis Luchon (6)

1084 > 529 > 225

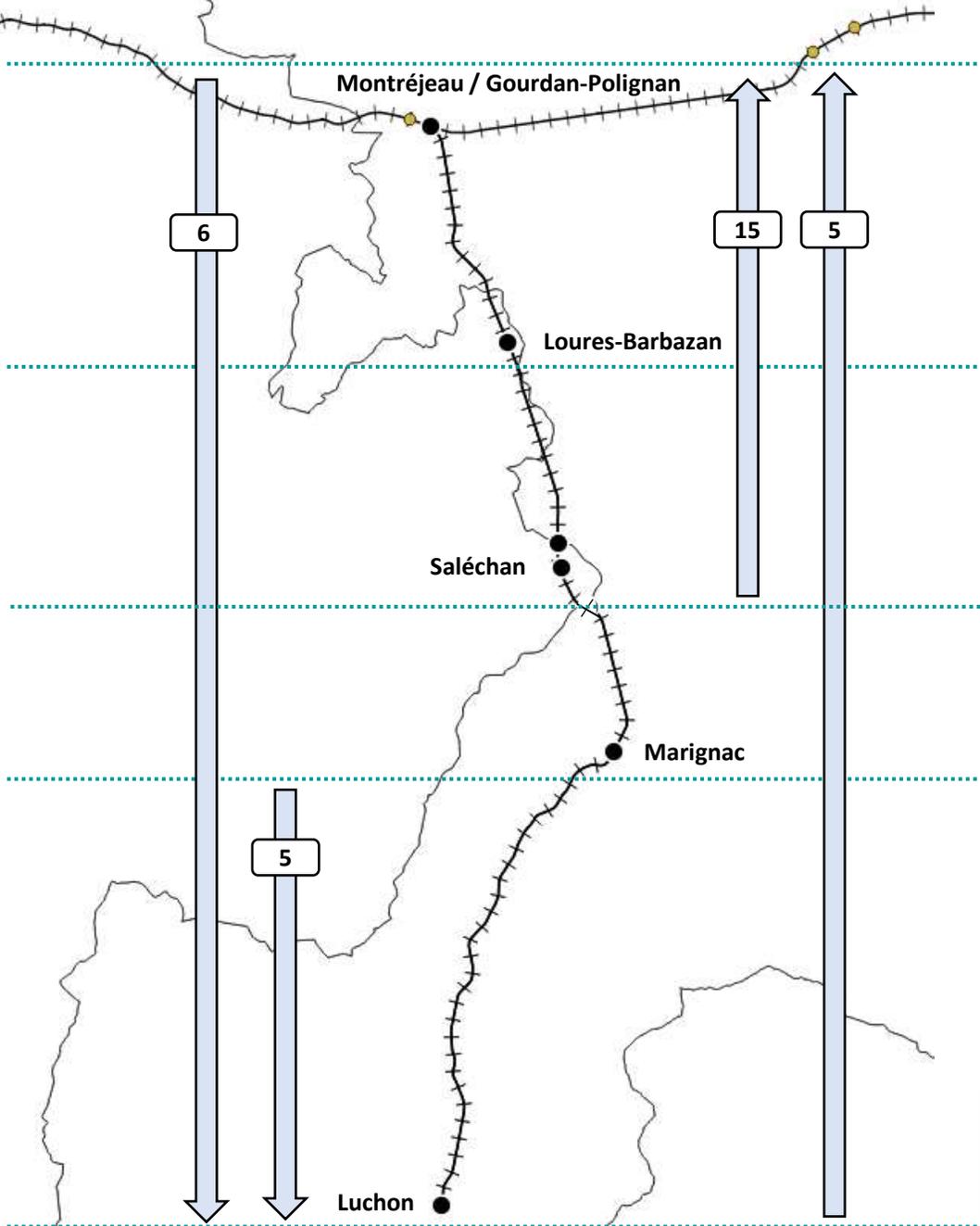
**Une commune réceptrice de flux, avec 28% de flux internes**  
 Essentiellement en provenance de Juzet-de-Luchon (114), Saint-Mamet ou Montauban-de-Luchon (90), Cier-de-Luchon (64), Cierp (50)  
 Les principaux flux sortants sont vers Montauban-de-Luchon (53) et Saint-Mamet (26)



Source : INSEE – flux domicile/lieu de travail – 2020

### Potentiel de fréquentation de la ligne train liO pour les mouvements pendulaires :

- Un potentiel marqué sur les 2 terminus de la ligne
  - Montréjeu / Gourdan-Polignan => un PEM nodal ouvrant les déplacements de la vallée sur la ligne Toulouse / Bayonne
  - Luchon => un PEM de destination pendulaire, en lien notamment avec Marignac
- Mais un potentiel qui reste significatif sur toute la ligne et confirme l'intérêt de la réouverture en lien avec les déplacements quotidiens



**Lycée Paul Mathou**  
14 minutes à pied de la gare

**Lycée Edmond Rostand**  
12 minutes à pied de la gare  
**Lycée Professionnel des Métiers du bois**  
17 minutes

## Potentiel de fréquentation de la ligne train liO par les scolaires :

- Considéré uniquement en lien avec la présence de Lycées sur les 2 terminus
- Un potentiel qui reste faible à ce stade, mais une desserte train liO :
  - Pertinente au regard des distances gares / Lycée
  - A appréhender en complémentarité de l'offre car existante.

## Potentiel de fréquentation de la ligne train liO en lien avec un tourisme 4 saisons :

- A l'échelle de la ligne : activités de plein air, patrimoine naturel et architectural
- Dynamisé par la stratégie de destination que constitue Luchon pour :
  - **Les curistes** : 11.000 curistes en 2018, avec une perspective d'augmentation de la fréquentation à 15.000 curistes annuels en lien avec la restructuration et l'agrandissement des thermes
  - **Les skieurs** : Superbagnères comptabilisant en fonction des dernières saisons entre 150.000 et 250.000 journées-skieurs, avec un potentiel d'augmentation de la fréquentation en lien avec le renouvellement du téléporté « Crémaillère Express »

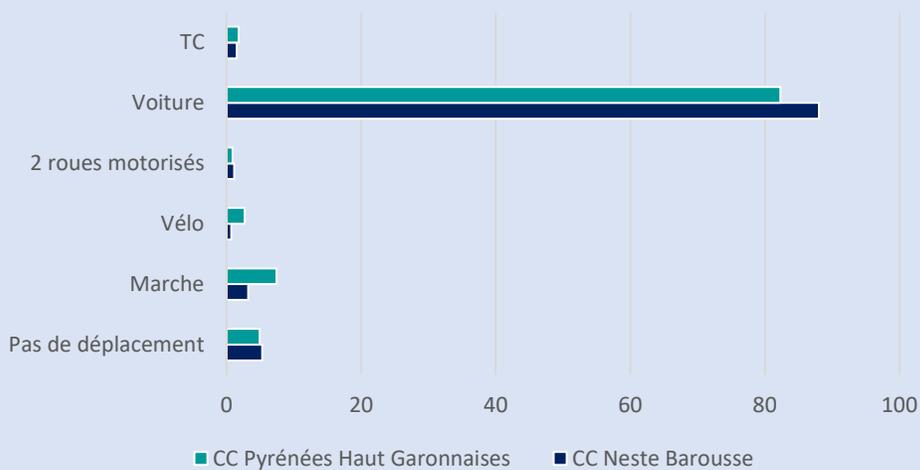


### **En 2018 :**

- Hiver : 65.880 touristes pour 330.000 nuitées
- Eté : 130.000 touristes pour 870.000 nuitées

# LA VOITURE INDIVIDUELLE COMME MODELE DE DEPLACEMENT

Part des déplacements domicile - travail / INSEE 2020



## A l'échelle du territoire :

- **La majeure partie des actifs se rend au travail en voiture :** 88% dans la CCNB, 82,3% dans la CCPHG
- **91% en moyenne de la population des 2 CC possède au moins une voiture** (81,2% à l'échelle nationale)
- Mais on constate également **une part importante consacrée à la marche à pied dans la CCPHG, 7,4%** (3,2% dans la CCNB)
- Le taux d'utilisation des transports en commun varie entre 1,5 et 1,8%, et l'utilisation du vélo reste faible (de 0,7 à 2,7%)

## Impacts de ce mode de déplacement?

### Enjeux économiques (Source : Terristory):

- Dépenses annuelles moyennes de carburant par voiture pour la mobilité quotidienne :
  - CC Neste Barousse : 1.502€
  - CC Pyrénées Haut Garonnaises : 1.357€
- Part des ménages en situation de précarité énergétique mobilité :
  - CC Neste Barousse : 17%
  - CC Pyrénées Haut Garonnaises : 19%

*Précarité énergétique mobilité : ménages appartenant aux 30% des Français les plus pauvres, et dont le TEE (Taux d'effort énergétique) en lien avec les déplacements quotidiens est supérieur à 4,5% de leurs revenus.*

### Enjeux environnementaux :

- CC Neste Barousse : 76kT d'émission de Gaz à effet de serre, dont 17% est imputable au transport, 45% à l'agriculture, 29% à l'industrie
- CC Pyrénées Haut Garonnaises : 91kT d'émission de Gaz à effet de serre, dont 24% est imputable au transport, 45% à l'agriculture

### Enjeux de cadre de vie :

- Place de la voiture dans l'espace public?
- Congestion aux heures de pointe
- Qualité de l'air

**= Un enjeu à proposer de réelles alternatives crédibles et adaptées, mais aussi de développer sur ce territoire peu dense les usages partagés de la voiture et les mobilités douces.**



## 4 lignes desservant le territoire :

- **Ligne 394 :** Luchon / Montréjeau Gourdan-Polignan / Saint-Gaudens => ligne de substitution au train liO sur le tronçon Luchon / Montréjeau
- **Ligne 395 :** ligne transfrontalière reliant Saint-Gaudens (Toulouse) et l'Espagne
- **Ligne 393 :** ligne à vocation scolaire Nord / Sud entre Saint-Gaudens et Melles via Marignac et Saléchan
- **Ligne 398 :** ligne à vocation scolaire Est/Ouest entre Saint-Gaudens et Gourdan-Polignan via Loures-Barousse

## Tarif :

- 2€ le voyage
- Abonnement mensuel de 30€ à 40€ (selon zonage) tout public et 20€ -26 ans
- Abonnement combiné liO / Tisséo à 60€ (ou 75€ selon zonage) pour les pendulaires effectuant des trajets vers Toulouse

⇒ Pour un coût d'abonnement annuel à 390 €\* tout public, le coût des trajets en car pour la mobilité pendulaire est 4 à 5 fois inférieur au coût annuel moyen en voiture sur le territoire, considérant uniquement le coût du carburant.

\* Autres abonnements: +=0 pour les 12 – 26 ans, +=Flex, +=- désormais disponibles sur les lignes liO cars.

# LIGNE 394 – LUCHON / MONTREJEAU / SAINT GAUDENS

Luchon		Gourdan-Polignan		Durée	Jours
Gare	Gare	Durée	Jours		
06:13	07:07	00:54	L à V		
07:04	07:55	00:51	L à S		
08:59	09:53	00:54	L à S		
10:13	11:07	00:54	D/F		
11:09	12:03	00:54	L à S		
12:44	13:38	00:54	D/F		
14:49	15:43	00:54	L à V		
15:10	16:04	00:54	V S D /F		
16:04	16:55	00:51	L à S		
17:04	17:58	00:54	S D /F		
17:14	18:07	00:53	L à V		
19:13	20:03	00:50	S D /F		
19:51	20:41	00:50	L à V		

Gourdan-Polignan		Luchon		Durée	Jours
Gare	Gare	Durée	Jours		
07:54	08:42	00:48	L à V		
08:59	09:47	00:48	L à D		
10:47	11:40	00:53	L à S		
11:44	12:32	00:48	L à D		
13:59	14:47	00:48	S D / F		
14:25	15:14	00:49	L à S		
16:00	16:48	00:48	L à V		
17:50	18:40	00:50	L à S		
18:15	19:03	00:48	S D / F		
18:58	19:46	00:48	L à V		
20:59	21:47	00:48	L à D		

## Liaison Luchon / Montréjeau – Ligne de substitution au train liO :

- Ligne de car parallèle au tracé de la ligne liO train, qui dessert les lycées de Luchon et de Gourdan-Polignan
- Une offre adaptée pour les pendulaires dans les sens de la ligne
  - Mais faiblement cadencée : 1 à 2 trajets le matin permettant d'arriver au lieu de destination avant 9h00 pour 3 à 4 retours à partir de 16h00
  - Pour un temps de trajet de 50 minutes en moyenne
- Circule le samedi, dimanche et jours fériés

## **Ligne 395 Saint-Gaudens / Commune de Les (Espagne) – Ligne Transfrontalière :**

- Relie la gare SNCF de Saint-Gaudens avec correspondances pour Toulouse à la halte routière de Les en Espagne, avec correspondances pour les stations de ski de Veilha ou Baqueira.
- Fonctionne du lundi au vendredi toute l'année
- 4 AR/ jour permettant cette connexion transfrontalière + 1 AR avec terminus à la frontière (Melles)
- De Saint Gaudens, départs à 8h10, 12h45, 14h35 et 18h20 pour une arrivée à Les à 9h20, 13h50, 15h45 et 19h40 => soit une connexion en 1h10
- Sur ces horaires d'arrivée, correspondance vers Baqueira à 9h30, 14h05, 16h30 et 19h50 => soit des temps de correspondance entre 10 et 45 minutes
- Ligne qui dessert la commune de Loures-Barousse: le 1<sup>er</sup> départ le matin à 8h40 permet d'arriver à Baqueira à 10h20, pour un retour doit se faire à 15h10 pour une dernière arrivée à Loures à 16h00 => ne permet pas des AR de ski à la journée.
- Et absence d'offre le week-end => un potentiel touristique non exploité.

## **Ligne 393 Melles / Saint-Gaudens – Ligne scolaire :**

- Relie Saléchan et Marignac aux Lycées de Saint-Gaudens => potentiel de rabattement de scolaires sur les PEM
- Fonctionne du lundi au vendredi avec 1 départ à 6h30 de Saléchan permettant une arrivée aux lycées à 7h39 et 7h45, pour un retour à 17h10.
- Offre complémentaire les mercredis
- Fonctionnement partiel de la ligne sur les périodes de vacances, ce qui permet d'envisager une connexion touristique depuis Saléchan vers Frontignan de Comminges, avec 2 AR/jour

## **Ligne 398 Saint-Gaudens / Montréjeau Gourdan-Polignan – ligne scolaire :**

- Permet de relier les lycées de Gourdan-Polignan et de Saint-Gaudens en desservant Loures-Barousse, sur des horaires adaptés aux scolaires du lundi au vendredi => potentiel de rabattement sur le PEM
- Seule ligne qui dessert les communes touristiques de Saint-Bertrand-de-Comminges et de Valcabrère, mais ne fonctionne pas sur les périodes de vacances ou en été => un potentiel touristique non exploité.

**LIPY**  
LIAISONS PYRÉNÉENNES

QR CODE  
HORAIRES & RÉSERVATIONS  
WWW.PYRENEES31.COM

**4€**  
/ TRAJET

4 ALLERS-RETOURS  
PAR JOUR

HOSPICE DE FRANCE  
LUCHON  
GRANGES D'ASTAU

Illustration of a white LIPY electric shuttle van with passengers in a mountainous landscape.

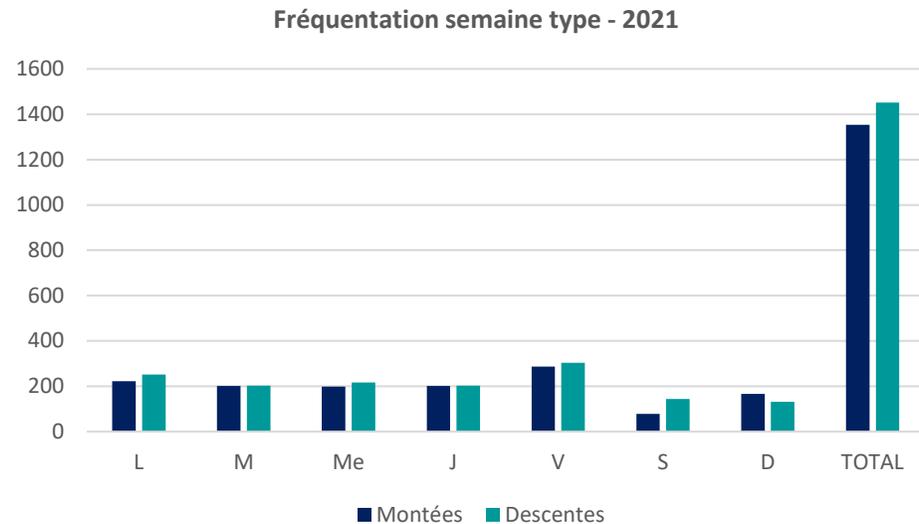
## Présence à Luchon :

- D'une navette routière vers le téléporté Superbagnères fonctionnant les week-end et vacances de la saison hivernale.
  - Rotation toutes les 20 à 30 minutes de 8h30 à 11h dans le sens aller, de 12h30 à 13h30 en AR, et de 16h30 à 18h30 dans le sens retour.
  - Ne dessert pas la gare
- De 2 bus privés de la « ligne thermique », dont 1 desservant la gare

## Et expérimentation des navettes LIPY dans le cadre du plan Avenir Montagne Mobilité :

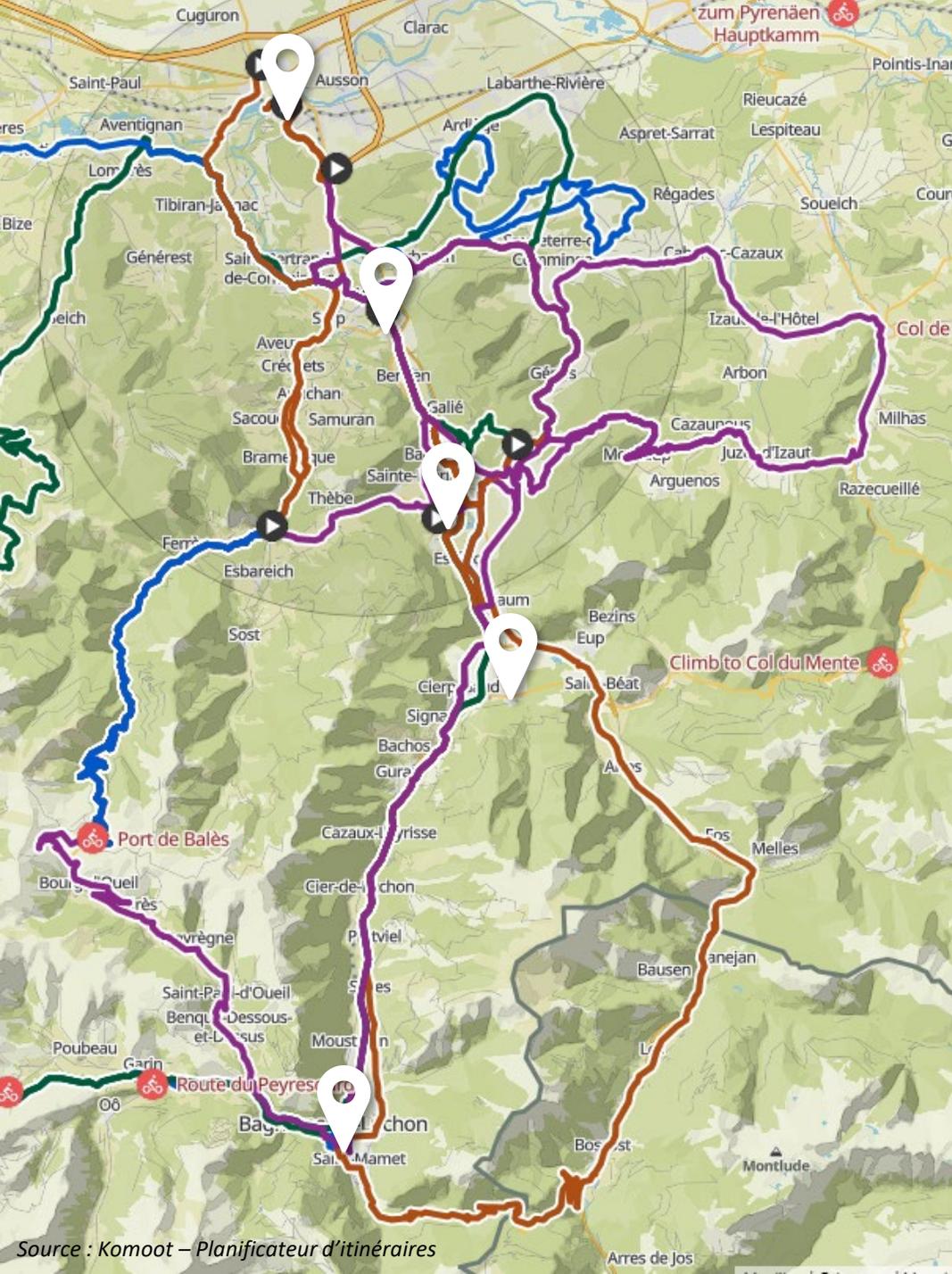
- Action lancée par la CCPHG : Proposition d'un service de navettes électriques contribuant au développement de nouvelles lignes régulières d'intérêt local en période estivale pour favoriser l'intermodalité, diminuer l'engorgement routier et réduire les pollutions.
- Expérimentation qui a été mise en œuvre en 2022.
- 900 passagers sur la navette Luchon / Vallée d'Oô / Hospice de France.

# OFFRE TRAIN liO EN GARE DE GOURDAN POLIGNAN



## Gare de Gourdan-Polignan :

- Une fréquentation en hausse de +22% depuis 2018
  - 2021 : 136.940 voyageurs
  - 2020 : 93.978
  - 2019 : 113.771
  - 2018 : 112.009
- Gare desservie par la ligne Toulouse / Gourdan – Montréjeau / Tarbes / Pau
- Assure une jonction vers Toulouse en 1h en moyenne, et vers Saint Gaudens en moins de 10 minutes
- 34 trains en semaine (32 trains liO + 2 IC), 20 le week-end, sur une amplitude horaire de 05:25 le matin à 21:44 le soir, adaptée aux pendulaires
- Une fréquentation qui se concentre essentiellement les jours ouvrés, avec un équilibre entre les montées et les descentes, ce qui témoigne d'un usage pendulaire
- 1.353 montées pour 1.452 descentes par semaine en moyenne
- Pic de fréquentation les vendredis en montée avec 286 usagers en moyenne sur une semaine type



## Vélo :

- Sur un trajet vélo entre la gare de Gourdan-Polignan et la gare de Luchon, jusqu'à 64% de l'itinéraire aménagé avec une piste ou une bande cyclable (*Source : Géovélo*)
- **Un fort potentiel de développement de services en lien avec la pratique touristique du vélo.** Plus de 80 itinéraires de sorties en vélo recensés sur l'axe (*Source : Komoot*), dont de nombreux itinéraires ayant un point de départ ou un point d'étape au niveau de l'une des gares.
- Dans cette dynamique, existence d'une offre de location de VTT avec assistance électrique (fatbikes) mise en place par la CC Neste Barousse, mais seuls 3 points de location sont proposés aux touristes (Grottes de Gargas, Les Ocybelles, Espace Nordique de Nistos) => Une offre qui pourrait être déployée sur le territoire, et sur les 2 CC en lien avec les PEM.
- En revanche un potentiel de développement de la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens qui se limite aux flux internes (notamment sur Luchon avec 28% de flux internes), les déplacements intercommunaux restant longs et peu adaptés + au rabattement en vélo vers les PEM dans un objectif de multimodalité.
- Parcours mémoriel des Chemins de la Liberté (piéton/ vélo) de Saléchan à Bausen et une boucle labellisée « Tourisme et Handicap » à Marignac – Plans départementaux des itinéraires de promenades et de randonnée 65 et 31.

**=> Un véritable potentiel de valorisation locale en dehors de la saison hivernale, en lien notamment avec le développement d'une offre mobilité / découverte touristique avec les Offices de Tourisme.**

# AUTRES MODES DE TRANSPORT



Source : Google Maps – Aire de covoiturage d'Ausson



Source : Google Maps – Aire de covoiturage de Seilhan

## Covoiturage :

- CC Neste Barousse : étude mobilité finalisée en 2021 ayant conduit à un plan d'action comprenant la matérialisation de zones de covoiturage organisées.
- Conseil départemental de la Haute Garonne : aménagement de 33 aires sécurisées dans tout le département, pour un total de 904 places
- Quelques aires de covoiturage sur le territoire concerné :
  - Antichan de Frontignes (à proximité de Saléchan), aire de Seilhan (sous Gourdan-Polignan), aire des portes du Comminges à Ausson, au-dessus de Montréjeau et en lien avec l'embranchement de l'A64.
- Mais pas d'aire officielle vers le Sud de la Vallée.
- Et pas d'offre sur le réseau Rézo Pouce (Mobicoop)
- **Mais un fort potentiel de développement qui doit être considéré dans le cadre de la réflexion sur les PEM.**

## Transport à la demande :

- Offre de TAD présente sur les 2 Communautés de Communes
  - CCPHG : trajet à 2€ AR vers Cierp-Gaud, Saint-Béat, Marignac les mardi et jeudi matin + partenariat avec le SIVOM du Haut Comminges pour relier Saint-Gaudens les jours de marche, Montréjeau les 1ers et 3<sup>ème</sup> lundi du mois
  - CCNB : 2€ aller et 4€ AR qui dessert les marchés de Montréjeau, Lannemezan, Saint Gaudens et Loures-Barousse

Qualification du potentiel multimodal des PEM								Spécificité / Identité du PEM			
	Desserte TC				Vélo	Covoiturage	Train liO				
	Lignes liO										
	394	395	393	398	Navettes	Potentiel d'évolution de l'offre					
<b>Montréjeau</b>	X			X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Offre de rabattement essentiellement + services associés à des départs de randonnées vélo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aire des Portes du Comminges à proximité pour le covoiturage de longue distance en lien avec l'A64</li> <li>A compléter avec une offre sur le PEM</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lien Toulouse / Pau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Caractère nodal, au croisement de 2 lignes, avec un fort enjeu pour les pendulaires</li> <li>Porte d'entrée de la vallée : rôle de vitrine (communication / information =&gt; lisibilité de l'offre, confort pour les usagers)</li> </ul>
<b>Loures-Barousse</b>	X	X		X		<ul style="list-style-type: none"> <li>395 : Potentiel touristique d'une offre week-end sur la saison hivernale en lien avec la pratique du ski</li> <li>398 ou Navette: Potentiel touristique d'une offre vers Saint-Bertrand-de-Comminges et Valcabrière durant les périodes de vacances.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Offre de rabattement</li> <li>Potentiel offre de location : point de départ de nombreux itinéraires vélo + accès à Saint-Bertrand-de-Comminges en 15 minutes (45 minutes à pied =&gt; en lien avec la via Garona qui relie Saint-Bertrand à Toulouse)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Porte d'entrée vers Saint-Bertrand-de-Comminges</li> <li>Point de croisement Nord-Sud / Est-Ouest des lignes car liO</li> </ul>	
<b>Saléchan</b>	X		X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Offre de rabattement</li> <li>Potentiel offre de location : point de départ de nombreux itinéraires vélo</li> <li>« Les chemins de la liberté »</li> </ul>	Offre de covoiturage incitative à développer sur tous les PEM	A définir en lien avec l'offre à venir de l'axe Montréjeau / Luchon, à destination des pendulaires et des touristes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Porte d'entrée vers la Barousse et les Frontignes</li> </ul>	
<b>Marignac</b>	X		X			<ul style="list-style-type: none"> <li>Navette vers la station de ski du Mourtis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Offre de rabattement essentiellement + services associés à un point d'étape de randonnées vélo</li> <li>« Les chemins de la liberté »</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Porte d'entrée vers la station du Mourtis</li> <li>Enjeu pendulaire vers Luchon</li> <li>Point d'entrée vers l'Espagne</li> </ul>	
<b>Luchon</b>	X				<ul style="list-style-type: none"> <li>Téléporté</li> <li>Bus thermal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Navette LIPY en lien avec l'expérimentation menée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Offre de rabattement</li> <li>Potentiel offre de location : point de départ de nombreux itinéraires vélo</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>Terminus, avec un fort enjeu pour les pendulaires</li> <li>Point d'entrée vers l'Espagne</li> <li>Forte dimension touristique</li> <li>Vitrine des nouvelles mobilités (station hydrogène train)</li> </ul>	

## II. D'UN ENJEU D'AXE À LA DÉFINITION LOCALE DE PÉRIMÈTRES D'ÉTUDES

---

## Poser des éléments de diagnostic :

- Pour chacune des communes concernées : localisation du PEM dans son environnement, proximité / accessibilité, organisation des fonctions etc.

## Consolider des hypothèses de préprogrammation des PEM :

En fonction :

- Des usages existants
- Du potentiel de déplacement des pendulaires
- Du potentiel de déplacement touristique
- Des aspects réglementaires (loi LOM, accessibilité PMR etc.)

## Proposer un schéma d'organisation des fonctions du PEM :

- Identifier sur le site du PEM les contraintes d'aménagement
- Identifier des principes de flux
- Positionner sur le site des usages calibrés pour vérifier l'adéquation entre les emprises disponibles et les besoins identifiés

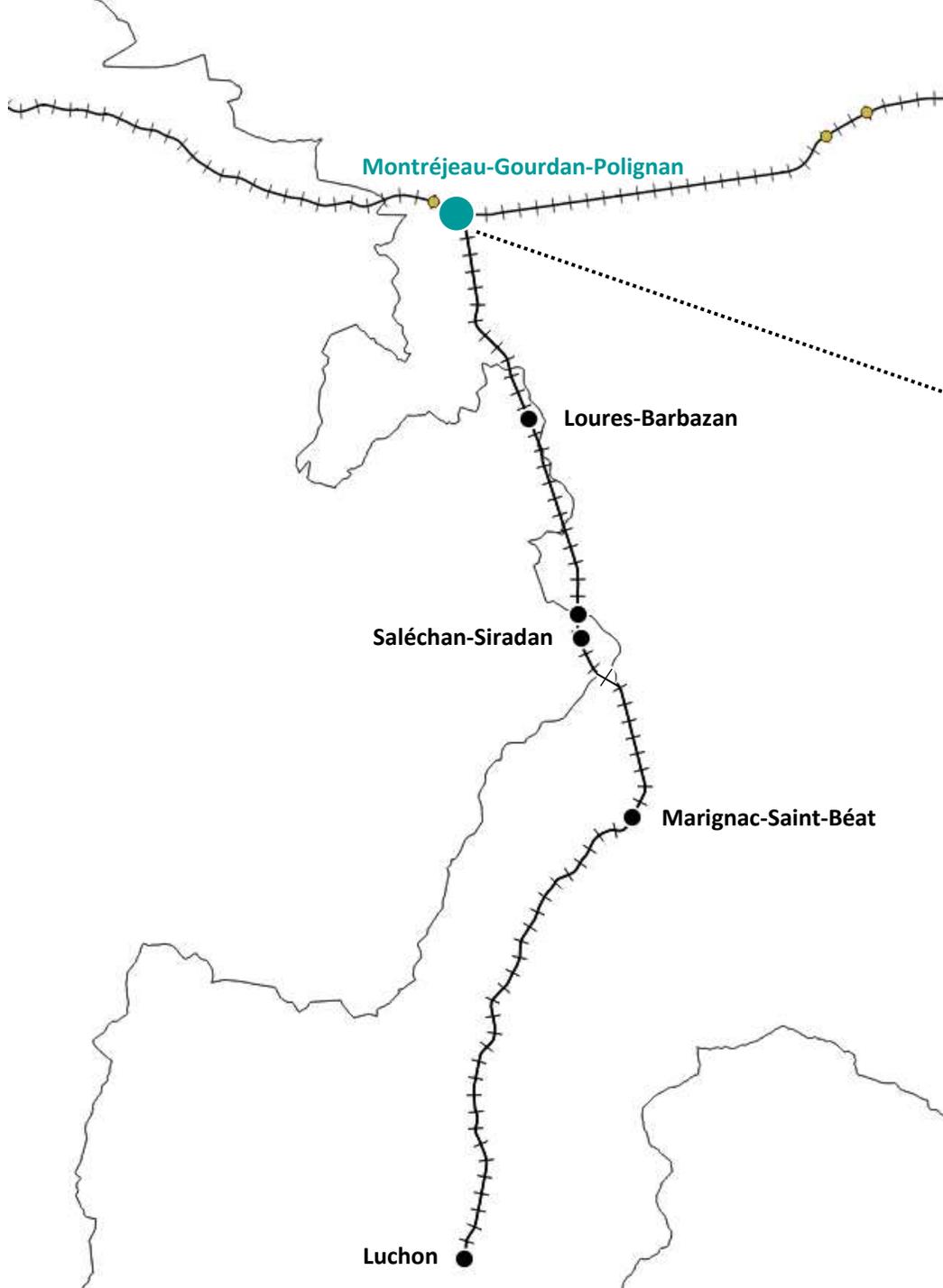
=> **Les propositions ne constituent ni des plans de masse ni des principes figés.** Elles devront faire l'objet d'études de faisabilité précisant la géométrie des aménagements et permettant le cas échéant de comparer plusieurs scénarios d'aménagement.

## Anticiper le caractère évolutif des PEM de la ligne :

En envisageant 2 à 3 temporalités d'aménagement :

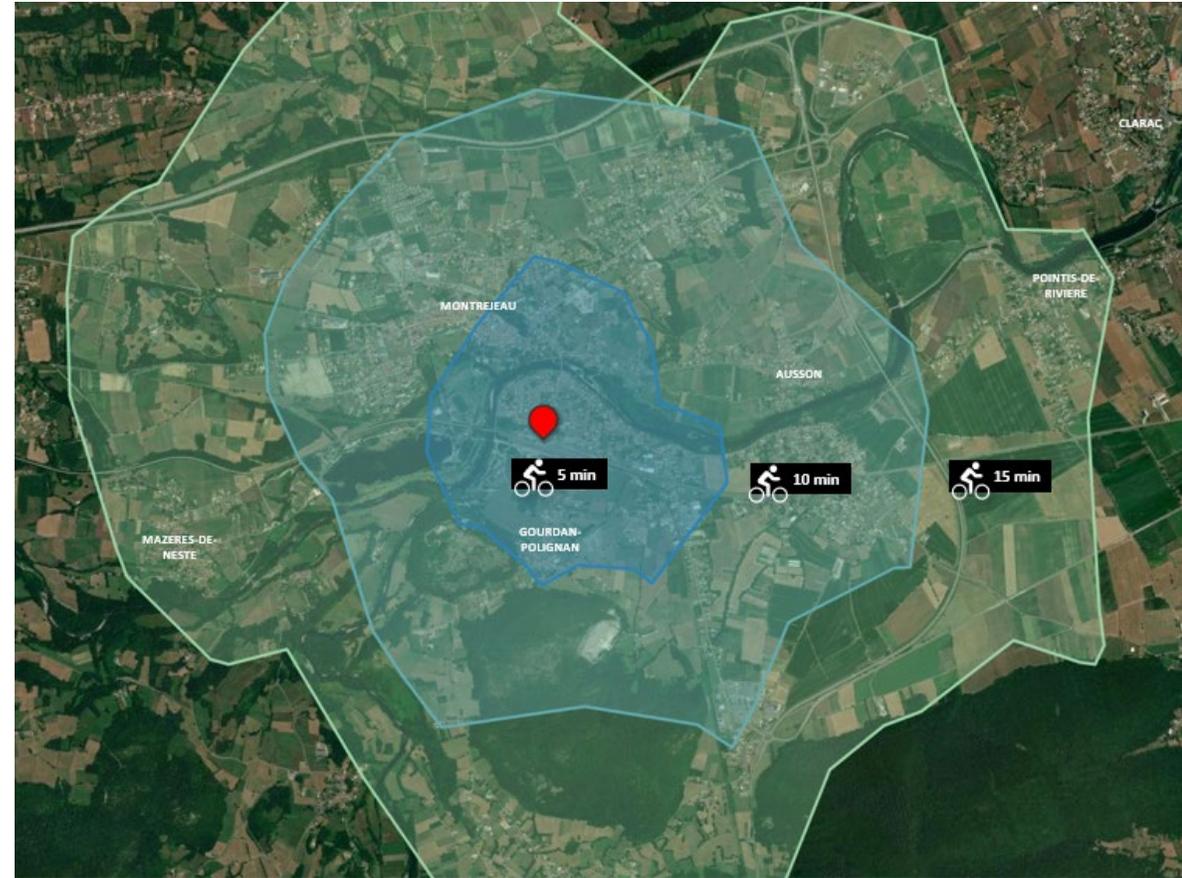
- **Phase 1** : Socle minimal d'aménagement en lien avec la réouverture de la ligne : quais, rampes d'accès, abris voyageurs, éclairage etc. => Plans SYSTRA – Phase PRO
- **Phase 2** : Aménagement d'un PEM répondant aux usages projetés
- **Phase 3** : Hypothèse d'extension du PEM en fonction du comportement d'usage de la ligne

# MONTREJEAU / GOURDAN-POLIGNAN





15 min	Population 1786
10 min	Population 937
5 min	Population 264



15 min	Population 6604
10 min	Population 5203
5 min	Population 2458

# ORGANISATION DU SITE



Un site structuré en 4 séquences

# ORGANISATION DU SITE



## SEQUENCE 1 – Bâtiment voyageurs et son parvis

- Bâtiment voyageurs ouvert au public avec guichet d'information et vente de billets
- Présence de l'arrêt car devant l'entrée du BV sans véritable parvis : absence de quai permettant des montées / descentes sécurisées pour les usagers et compression de l'espace

# ORGANISATION DU SITE



## SEQUENCE 1 – Zone de stationnement

- Stationnement véhicules 34 places + 2 PMR, bien aménagés, délimités et éclairés
- Matérialisation de la traversée piétonne + éclairage au sol
- Présence du monument aux morts dans la perspective de l'avenue de la Gare comme invariant à l'aménagement





## SEQUENCE 3 – Foncier SNCF

- Hors foncier maîtrisé dans le cadre de la réflexion sur le PEM mais faisant état d'usages de stationnement ponctuel

# ORGANISATION DU SITE



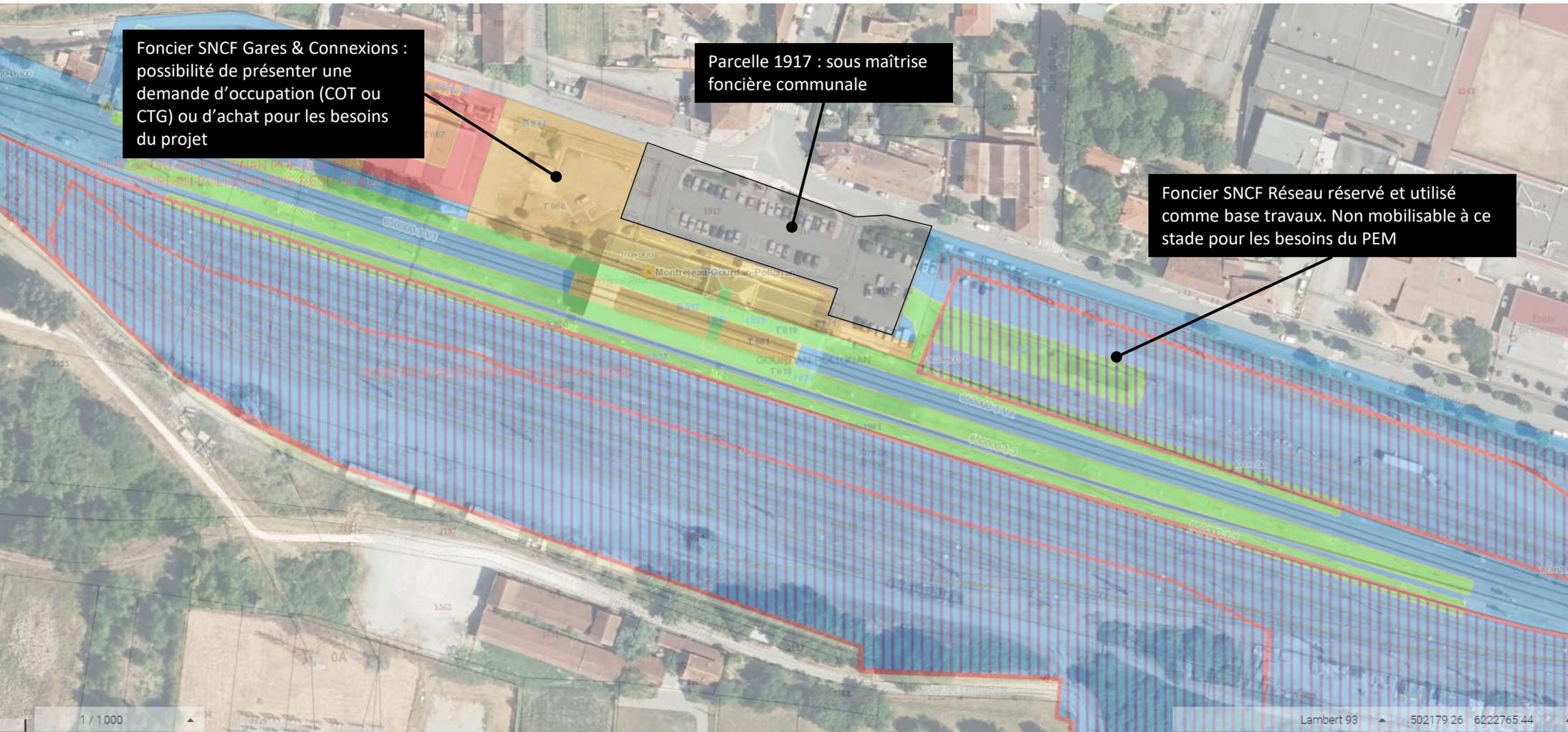
## SEQUENCE 4 – Zone de stationnement SNCF avec clôture et barriérage

- Peu utilisée, et intégrée dans la réflexion sur le PEM

# ORGANISATION DU SITE

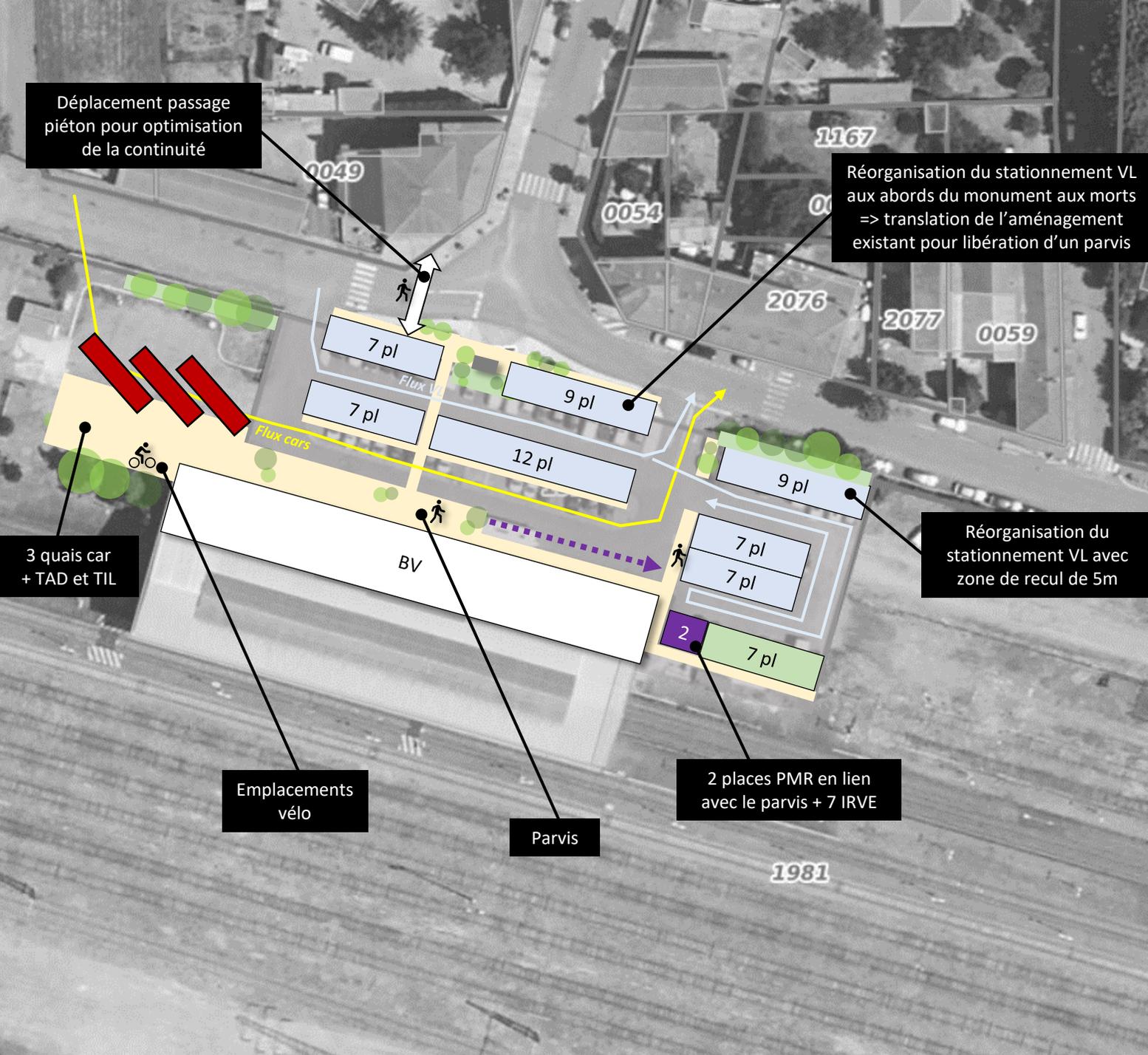


= Un site qui revêt déjà des caractéristiques d'un PEM mais qui peut être optimisé dans son aménagement, notamment en réorganisant la desserte car.



TYPE DE STATIONNEMENT	CALIBRAGE	BESOIN PEM
<i>Quais cars</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte des cars liO lignes 394 / 395 / 398</li> <li>+ TAD et TIL</li> </ul>	<b>3 quais</b>
<i>Places de stationnement VL</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dimensionnement actuel et possibilité d'extension après retour de SNCF Immobilier</li> </ul>	<b>67 places VL</b>
<i>Places PMR</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimum 2% du nombre de places totales</li> </ul>	<b>Dont : 2 place PMR</b>
<i>Bornes de recharge pour véhicules électriques</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Loi LOM : 1 place équipée pour 20 places de stationnement</li> <li>Evolution de la loi LOM à anticiper à 1 place équipée pour 10 places de stationnement</li> </ul>	<b>Dont : 4 places équipées + 3 précablées</b>
<i>Places covoiturage</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de caractère normatif à ce stade mais incitatif</li> </ul>	<b>Dont : 2 places avec marquage au sol</b>
<i>Box vélo sécurisés</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare</li> </ul>	<b>10 box + prévoir réserve pour extension</b>
<i>Arceaux vélo</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de caractère normatif</li> </ul>	<b>3 arceaux</b>
<i>Arceaux 2 roues motorisés</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de caractère normatif</li> </ul>	<b>3 arceaux</b>

# PROPOSITION D'ORGANISATION DES FONCTIONS



## Enjeux du PEM de Montréjeau / Gourdan-Polignan :

- Améliorer le fonctionnement existant et résoudre des problématiques dimensionnelles en :
  - Aménageant un parvis ombragé devant l'entrée du BV
  - Aménageant des quais car permettant des montées / descentes sécurisées
  - Aménageant une zone de dépose minute
  - Améliorant les cheminements piétons
  - Assurant les zones de recul nécessaire au fonctionnement du stationnement VL

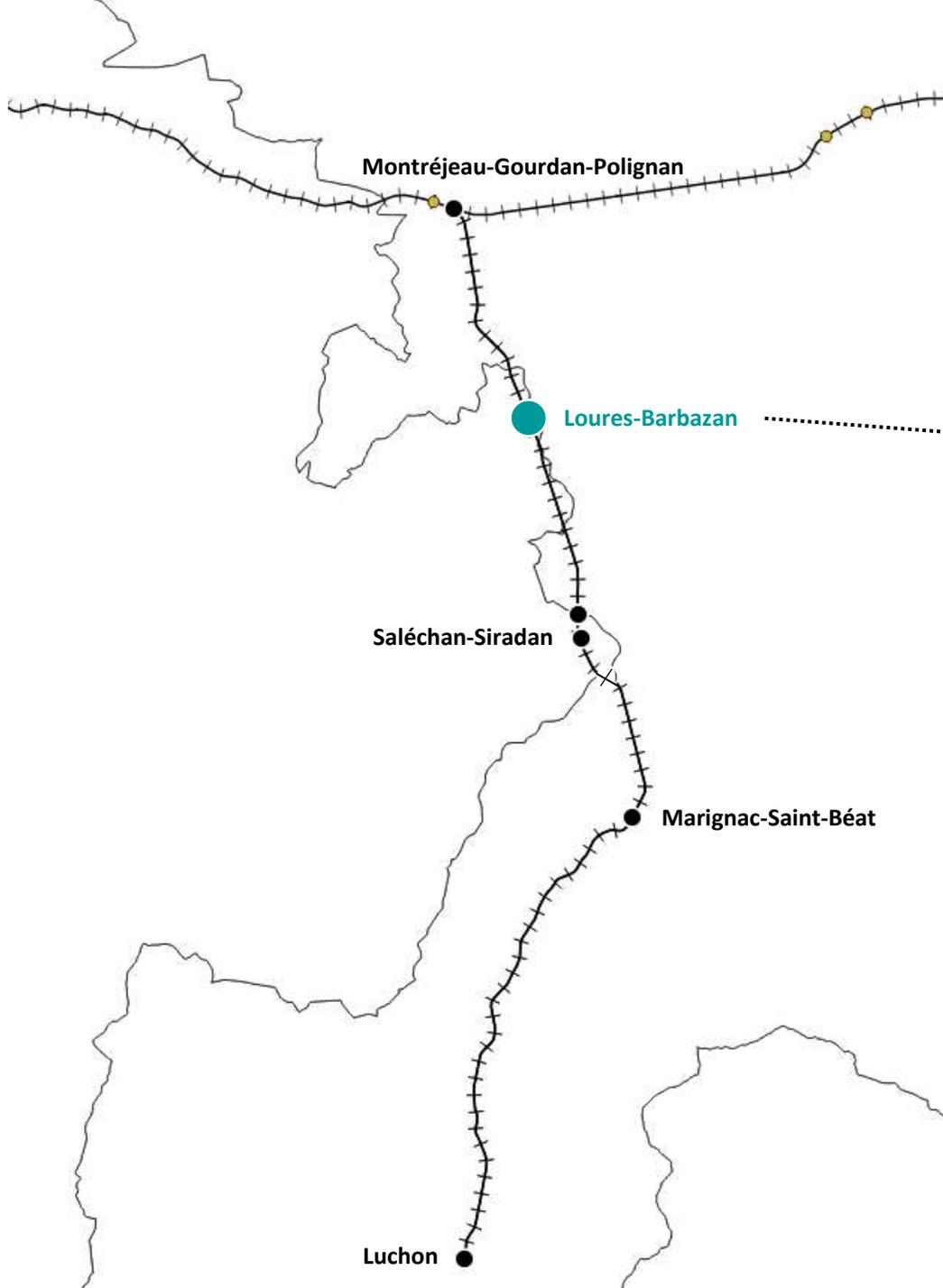
## Synthèse capacitaire projetée :

- 67 places pour véhicules légers dont :
  - 2 places PMR
  - 4 places équipées de bornes de recharge électrique + 3 places précablées
- 3 quais cars + TAD et TIL
- 1 dépose minutes
- 10 box vélos sécurisés



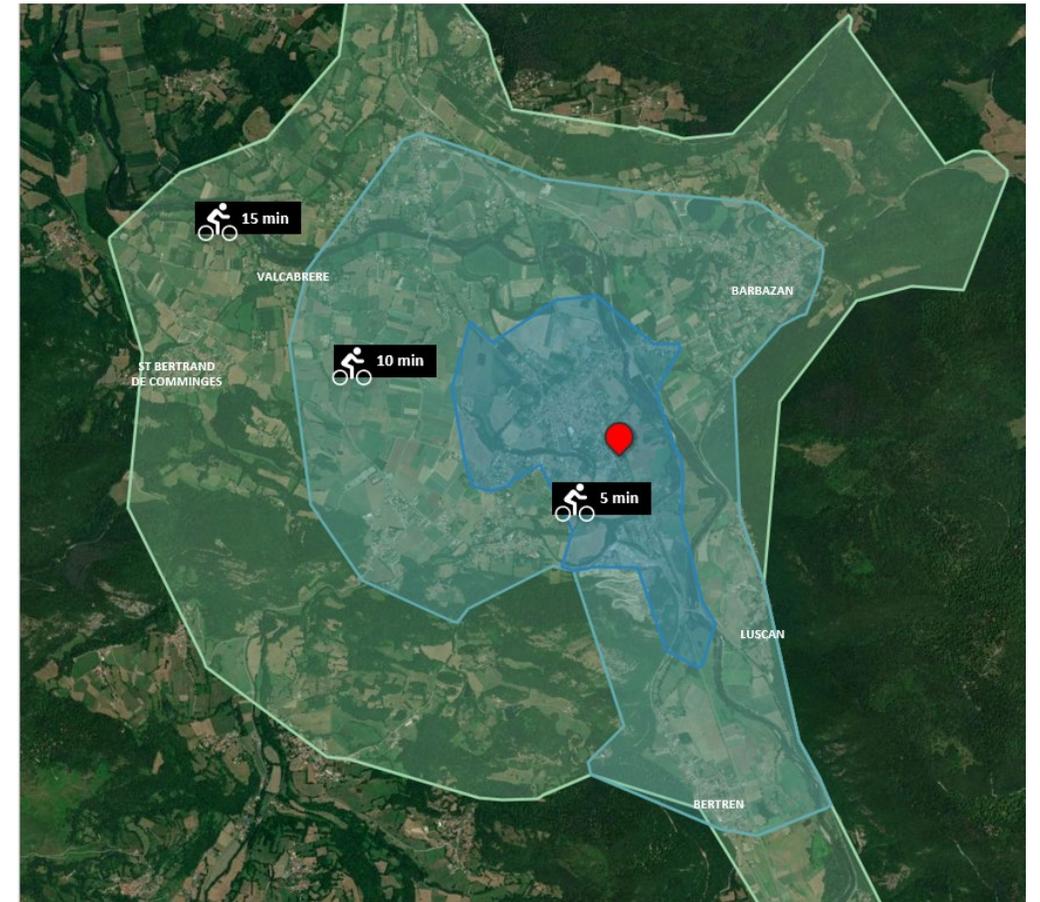
MONTREJEAU / GOURDAN POLIGNAN		
Superficie projetée m2	3 500	
<b>Coût prévisionnel études et travaux €HT</b>	<i>Mini</i>	<i>Maxi</i>
Estimation au ratio €/m2	230,00 €	260,00 €
Fourchette coût prévisionnel €HT	805 000,00 €	910 000,00 €

Nota : le périmètre PEM définitif sera validé en phase faisabilité





15 min	Population 775
10 min	Population 504
5 min	Population 130



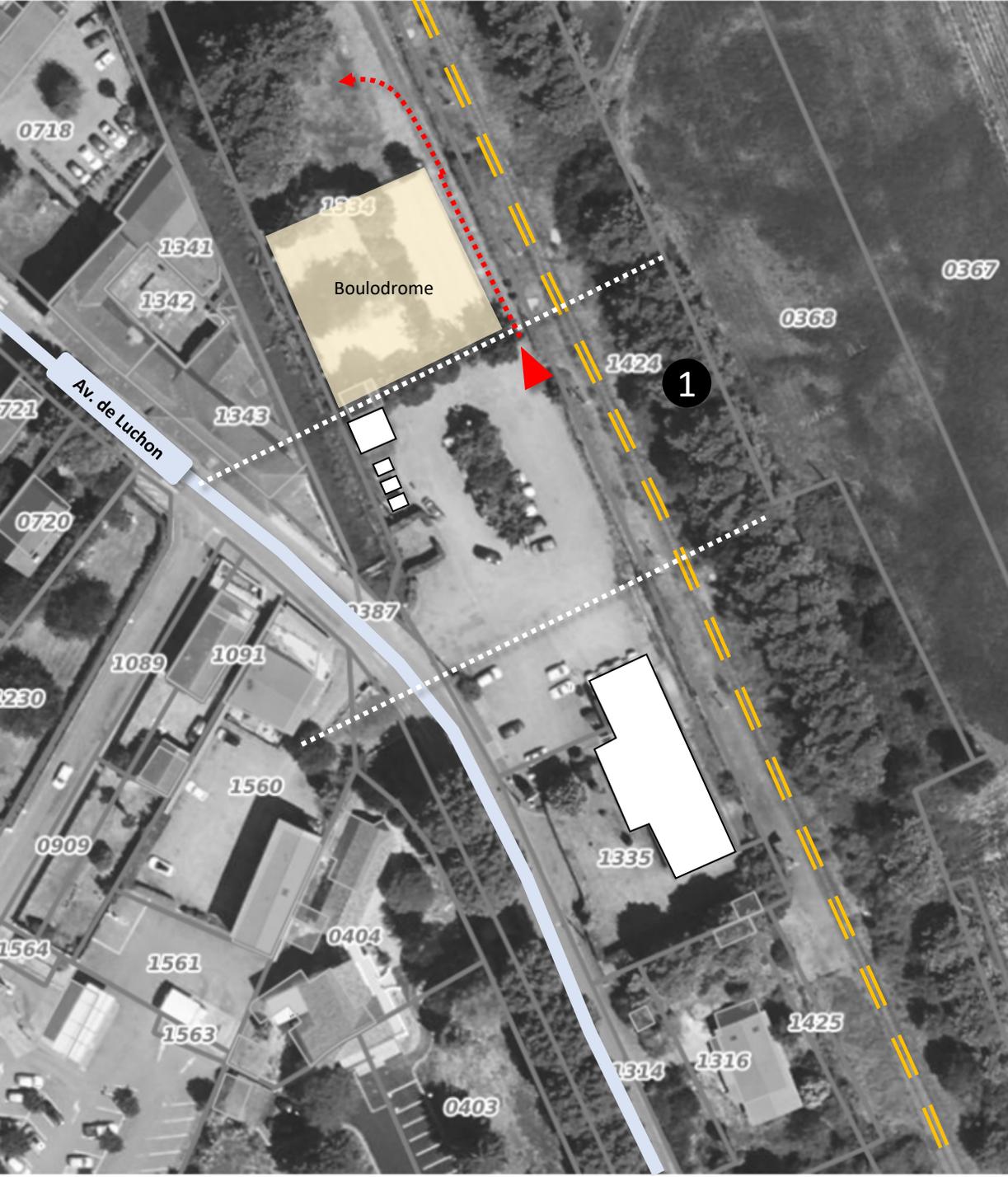
15 min	Population 2555
10 min	Population 1897
5 min	Population 795

# ORGANISATION DU SITE



Un site structuré en 3 séquences

# ORGANISATION DU SITE



## SEQUENCE 1 – Parking

- Zone de stationnement partiellement aménagée comprenant une vingtaine de places non délimitées
- Présence d'un local associatif en lien avec le boulodrome et de containers
- Accès à l'arrière du boulodrome à maintenir
- Présence d'alignements d'arbres de hautes tiges à maintenir



## SEQUENCE 2 – Ancien bâtiment voyageurs

- Bâtiment voyageurs occupé par les locaux de l'ADMR + 2 locataires
- 10 à 12 places de stationnement en lien avec cette activité à dédier sur site et à clairement matérialiser



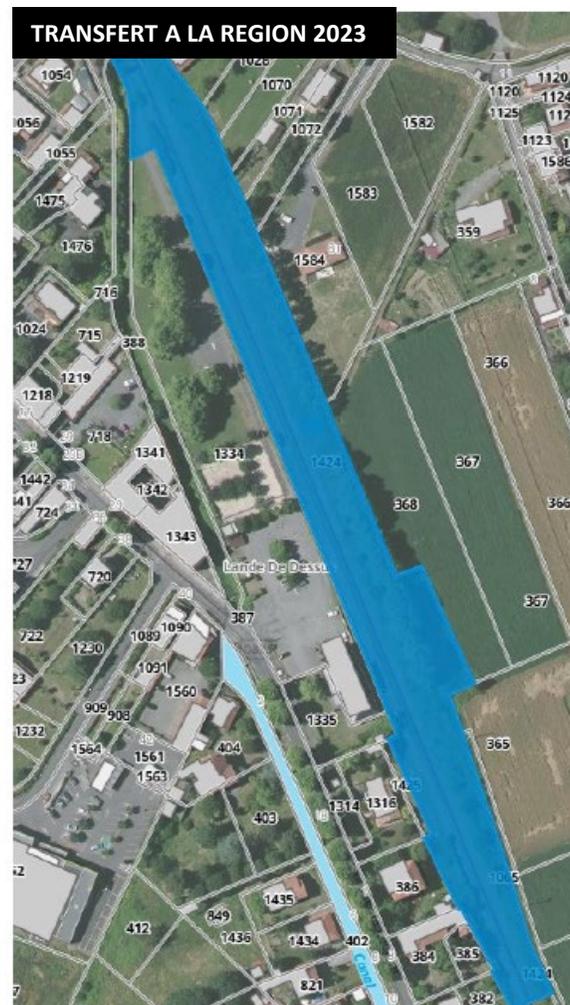
## SEQUENCE 3 – Arrêt car li0

- Arrêt car en encoche sur voirie (profondeur : 4,60m)
- Absence de quai, et présence d'une haie végétalisée le long de la parcelle cadastrale 1335
- Problématique d'accès PMR vers le parking : trottoir non accessible et présence de mobilier urbain entravant le flux piéton
- Dans l'hypothèse d'un maintien de l'arrêt sur son actuel emplacement => Zone à reconfigurer dans son intégralité



## SEQUENCE 3 – Ancien accès Train IIO

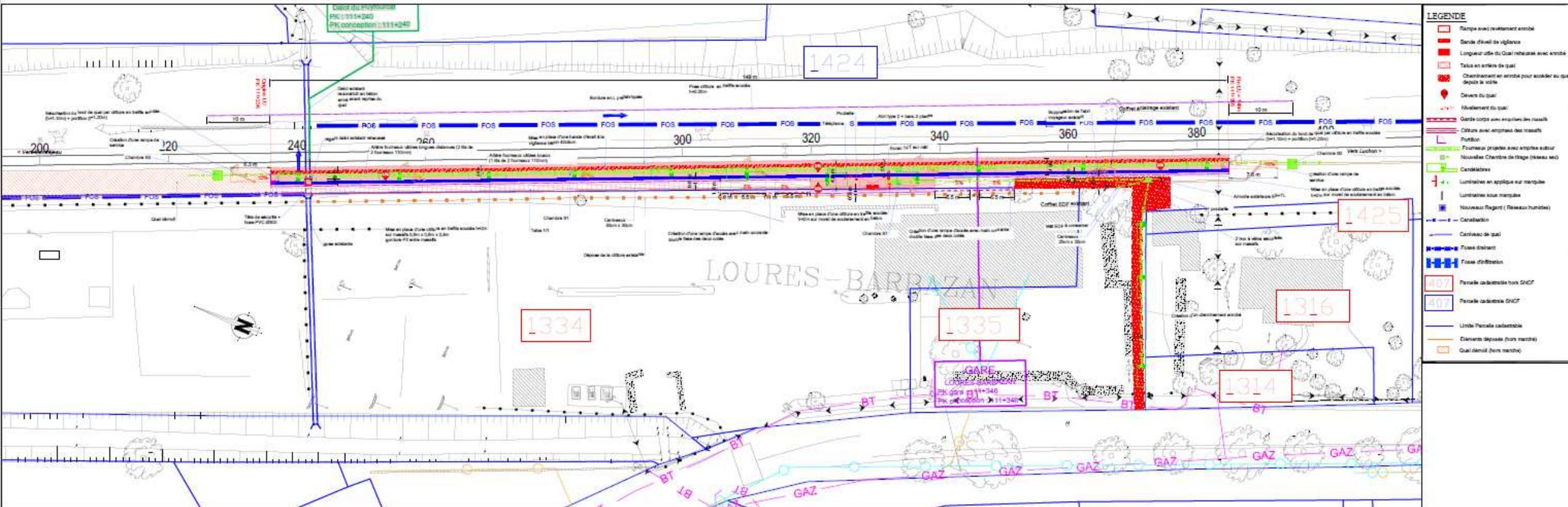
- Cheminement peu visible depuis l'avenue de Luchon, non accessible PMR et non éclairé
- Présence d'un arceau vélo mal positionné et non utilisé



- Transfert des fonciers SNCF Gares & Connexions + SNCF Réseau à la Région
- Emprise nécessaire au PEM sous maîtrise foncière communale

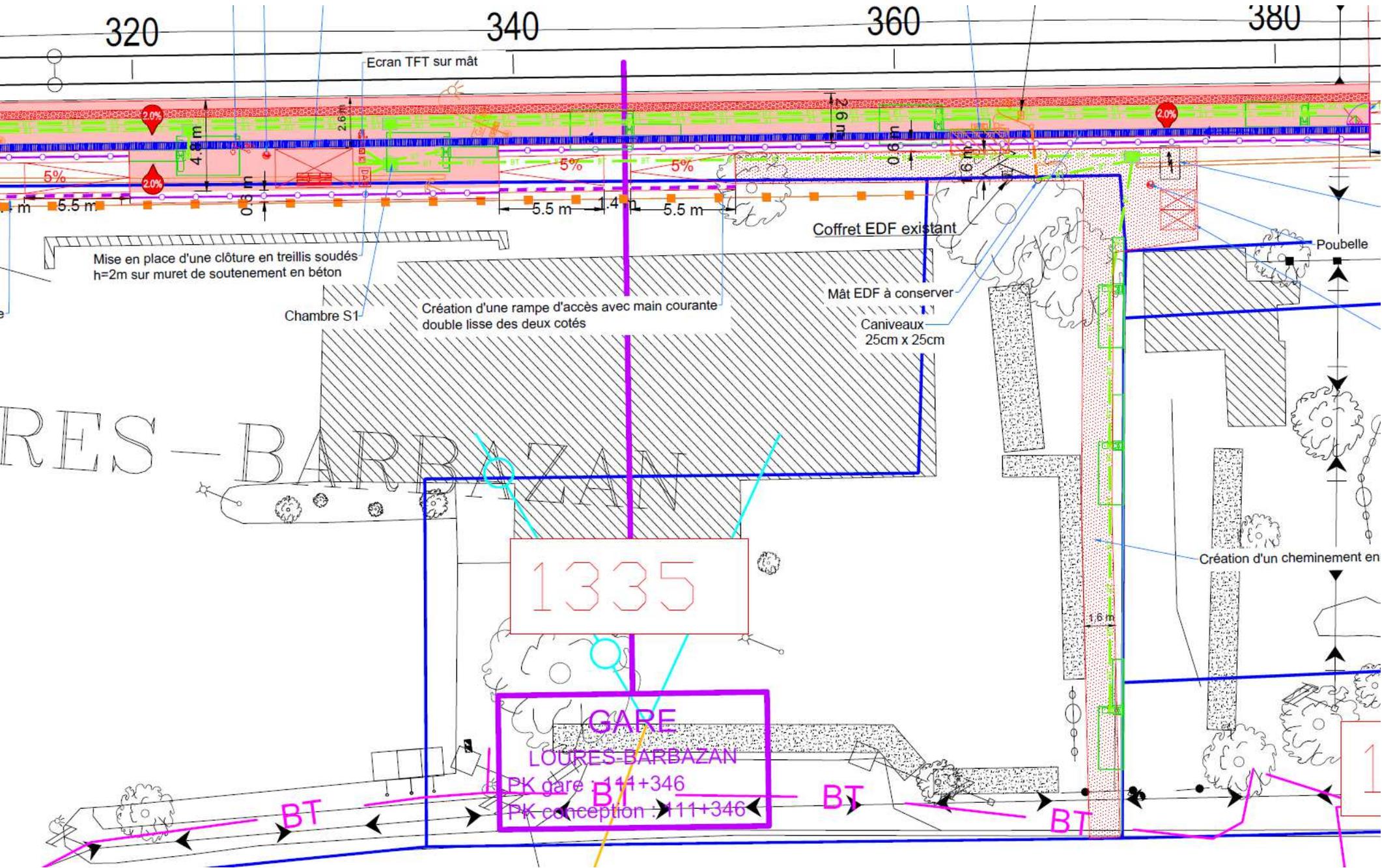
# AMENAGEMENTS PREVUS PHASE 1 / REOUVERTURE

Gare de Loures

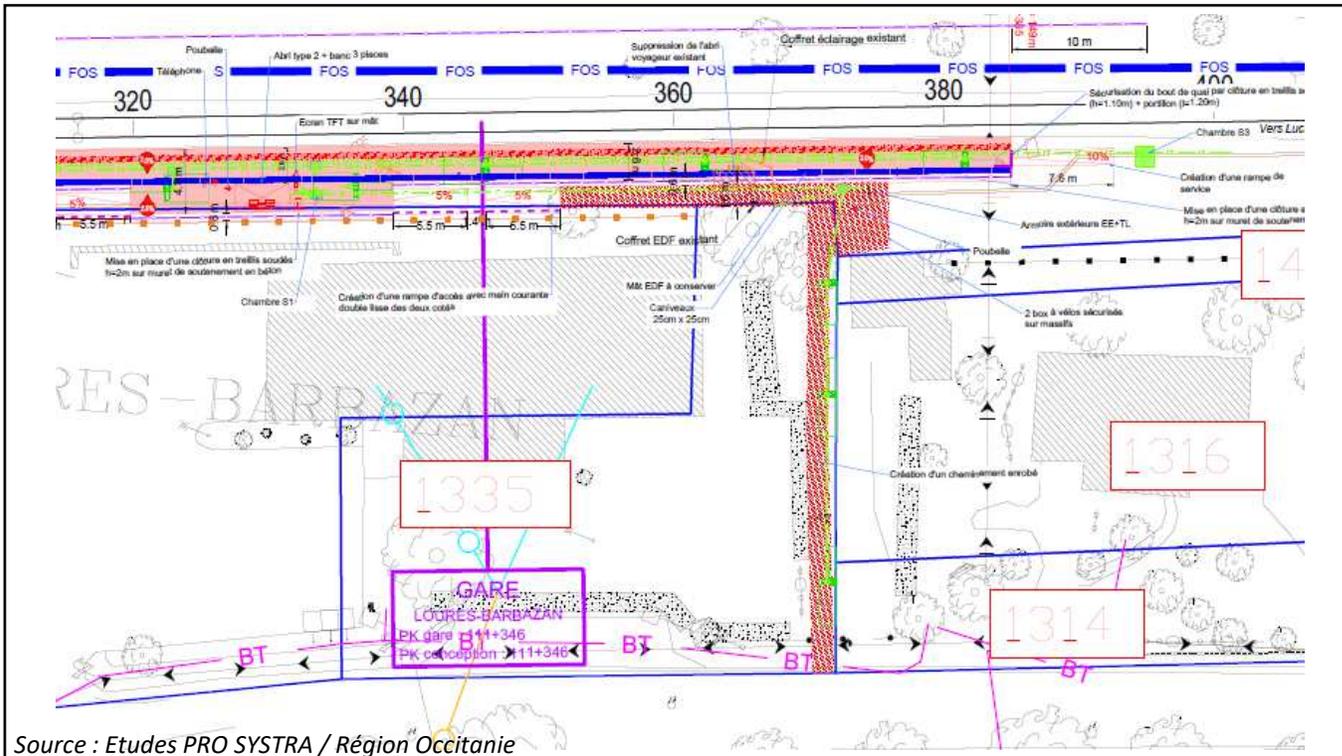


Source : Etudes PRO SYSTRA / Région Occitanie

# AMENAGEMENTS PREVUS PHASE 1 / REOUVERTURE

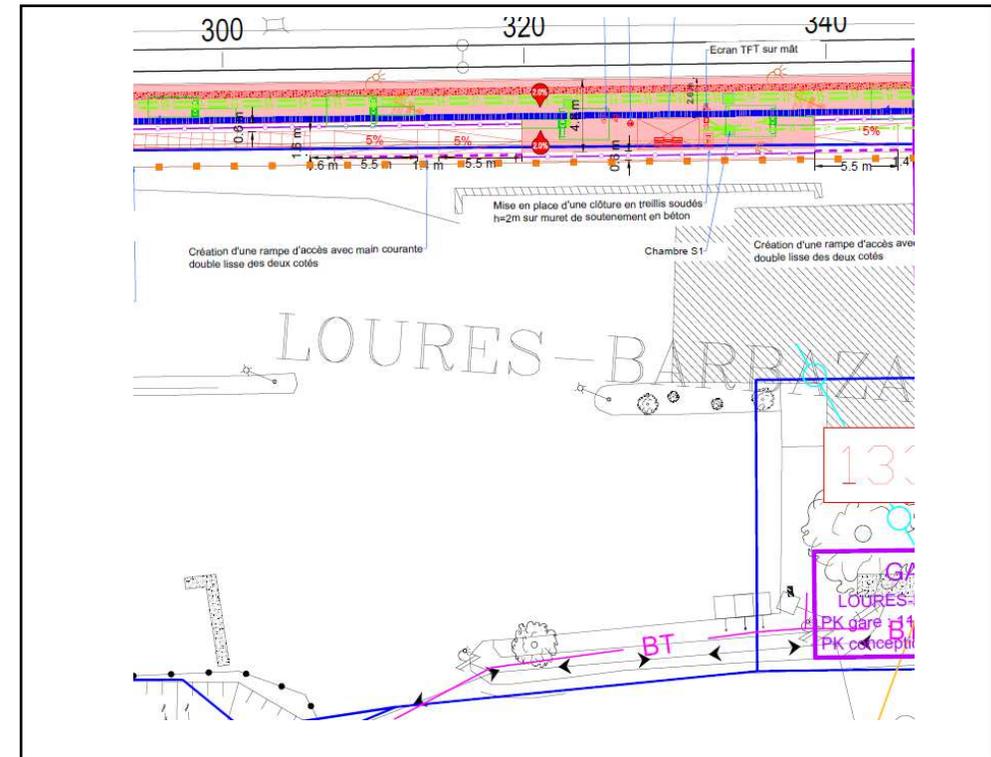


## PHASE 1 : Réaménagement de l'accès historique



- Distance à parcourir depuis l'arrêt car : environ 75m
- Distance à parcourir depuis le parking : environ 135m
- Pas de possibilité d'aménager une place de stationnement PMR en lien direct avec le quai train I10
- Caractère confidentiel du cheminement piéton et éclatement des fonctionnalités du PEM qui vont à l'encontre de sa bonne lisibilité

## PHASE 2 : Accès via le parking



- Accès direct depuis le parking
- Distance à parcourir depuis l'arrêt car : environ 70m
- Meilleure lisibilité globale du PEM

**=> Solution retenue pour la proposition d'organisation des fonctions en phase 2**

TYPE DE STATIONNEMENT	CALIBRAGE	BESOIN PEM
<b>Quais cars</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desserte des cars liO lignes 394 / 395 / 398</li> <li>• + éventuelle navette</li> </ul>	<b>1 quai</b>
<b>Places de stationnement VL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dimensionnement actuel majoré + possibilité d'extension en fonction des usages</li> <li>• 20 places hors PEM dédiées ADMR</li> </ul>	<b>29 places VL</b>
<b>Places PMR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimum 2% du nombre de places totales</li> </ul>	<b>Dont : 1 place PMR</b>
<b>Bornes de recharge pour véhicules électriques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Loi LOM : 1 place équipée pour 20 places de stationnement</li> <li>• Evolution de la loi LOM à anticiper à 1 place équipée pour 10 places de stationnement</li> </ul>	<b>Dont : 2 places équipées + 1 précablée</b>
<b>Places covoiturage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif à ce stade mais incitatif</li> </ul>	<b>Dont : 1 place avec marquage au sol</b>
<b>Box vélo sécurisés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif à ce stade</li> </ul>	<b>4 box + prévoir réserve pour extension</b>
<b>Arceaux vélo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif</li> </ul>	<b>2 arceaux</b>
<b>Arceaux 2 roues motorisés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif</li> </ul>	<b>2 arceaux</b>
<b>Autres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potentiel développement d'une offre de location de vélo</li> <li>• Et/ou services associés au vélo : station de gonflage, consignes etc.</li> </ul>	<b>Réserve disponible</b>

# PROPOSITION D'ORGANISATION DES FONCTIONS PHASE 2 / PEM

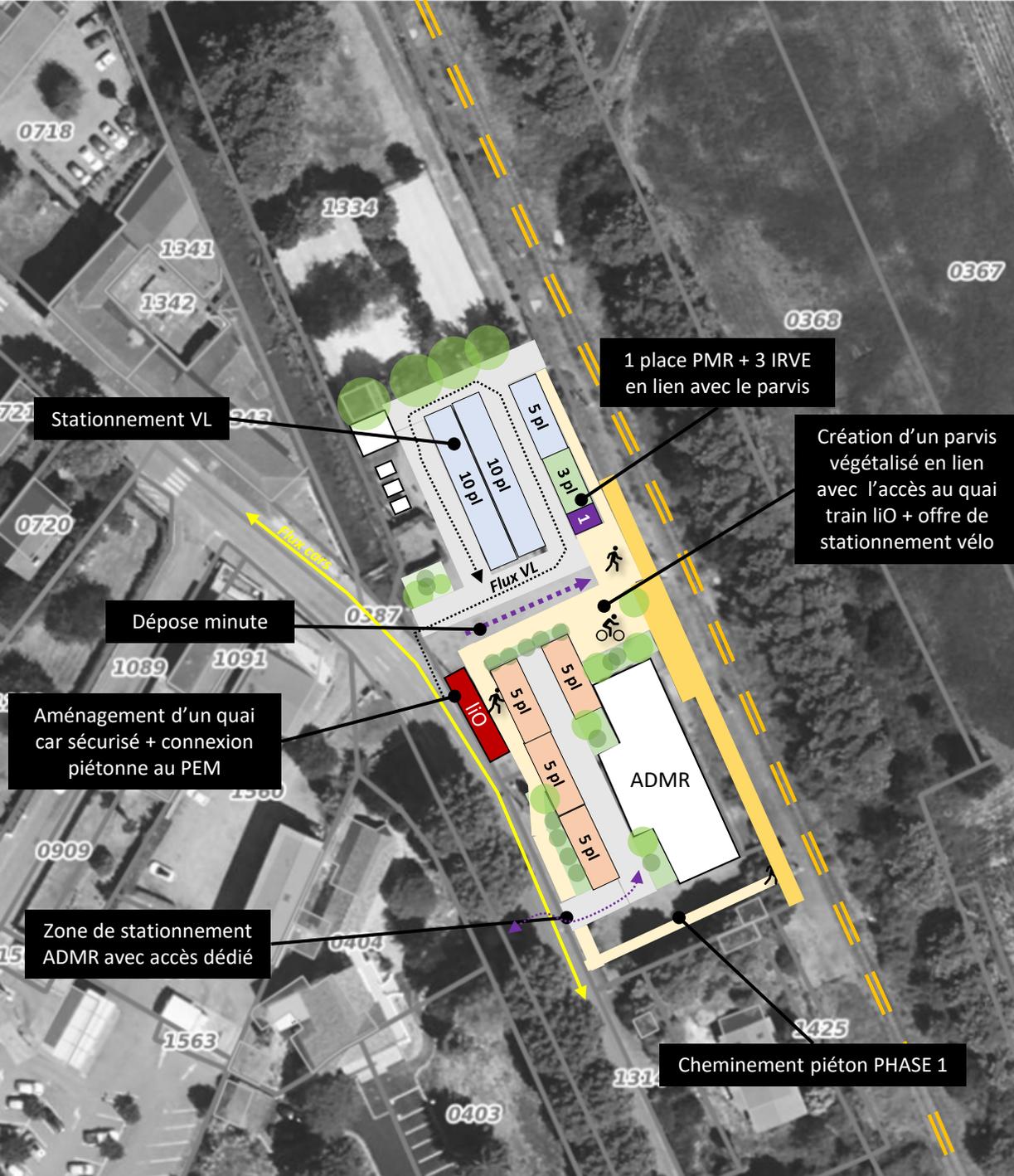
## Enjeux du PEM de Loures-Barbazan :

- Résoudre la problématique de la desserte car en créant un nouveau quai permettant une connexion piétonne PMR jusqu'au quai train liO
- Redonner de la lisibilité au site en :
  - Dissociant les accès au PEM et à l'ADMR, avec des stationnements dédiés
  - Travaillant sur des alignements permettant de structurer l'espace => rôle des aménagements paysagers
- Donner une identité au PEM en créant un parvis en lien avec le quai train liO permettant d'accueillir une offre vélo (stationnement, services etc.) et du mobilier urbain.
- Prendre la mesure du potentiel du PEM pour les déplacements touristiques, en complément du potentiel pour les déplacements pendulaires (19 actifs / jour en 2020)

## Synthèse capacitaire projetée :

### PHASE 2

- 29 places pour véhicules légers dont :
  - 1 place PMR en lien avec le parvis
  - 3 places équipées de bornes de recharge électrique
- 1 zone dépose minute
- 1 quai en encoche sur voirie
- Hors PEM : 20 places réservées ADMR, sur la parcelle 1335, avec accès spécifique depuis l'avenue de Luchon



# PROPOSITION D'ORGANISATION DES FONCTIONS PHASE 3 / PEM

## Enjeux du PEM de Loures-Barbazan :

- Résoudre la problématique de la desserte car en créant un nouveau quai permettant une connexion piétonne PMR jusqu'au quai train liO
- Redonner de la lisibilité au site en :
  - Dissociant les accès au PEM et à l'ADMR, avec des stationnements dédiés
  - Travaillant sur des alignements permettant de structurer l'espace => rôle des aménagements paysagers
- Donner une identité au PEM en créant un parvis en lien avec le quai train liO permettant d'accueillir une offre vélo (stationnement, services etc.) et du mobilier urbain.
- Prendre la mesure du potentiel du PEM pour les déplacements touristiques, en complément du potentiel pour les déplacements pendulaires (19 actifs / jour en 2020)

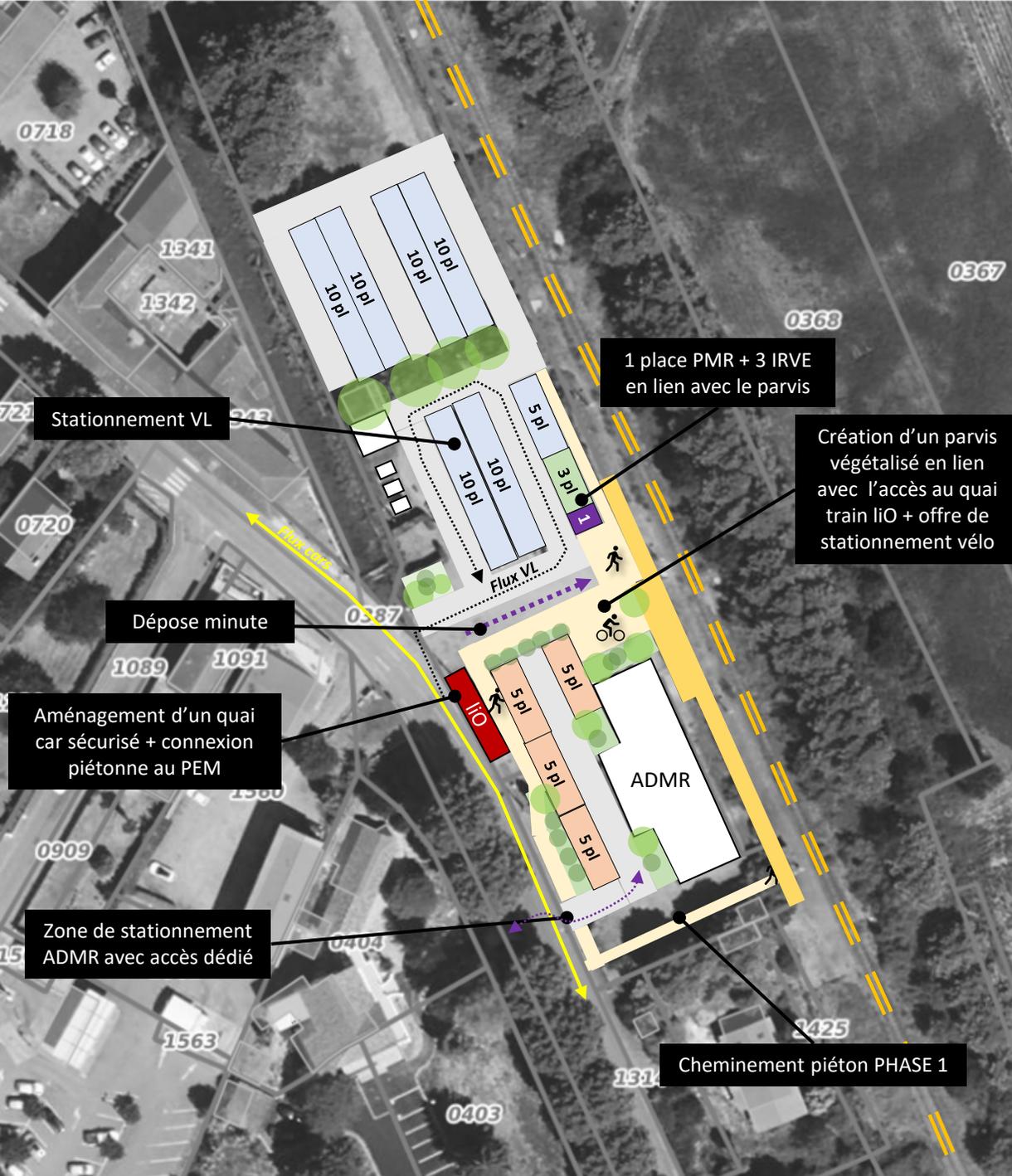
## Synthèse capacitaire projetée :

### PHASE 2

- 29 places pour véhicules légers dont :
  - 1 place PMR en lien avec le parvis
  - 3 places équipées de bornes de recharge électrique
- 1 zone dépose minute
- 1 quai en encoche sur voirie
- Hors PEM : 20 places réservées ADMR, sur la parcelle 1335, avec accès spécifique depuis l'avenue de Luchon

### PHASE 3

- Possibilité d'aménager jusqu'à 40 places de stationnement complémentaires sur l'emprise de l'actuel boulo-drome, hors impact de la végétation existante qui reste à mesurer





## LOURES BARBAZAN

Superficie projetée m2 (Phase 2)

1 650

Coût prévisionnel études et travaux €HT

Mini

Maxi

Estimation au ratio €/m2

230,00 €

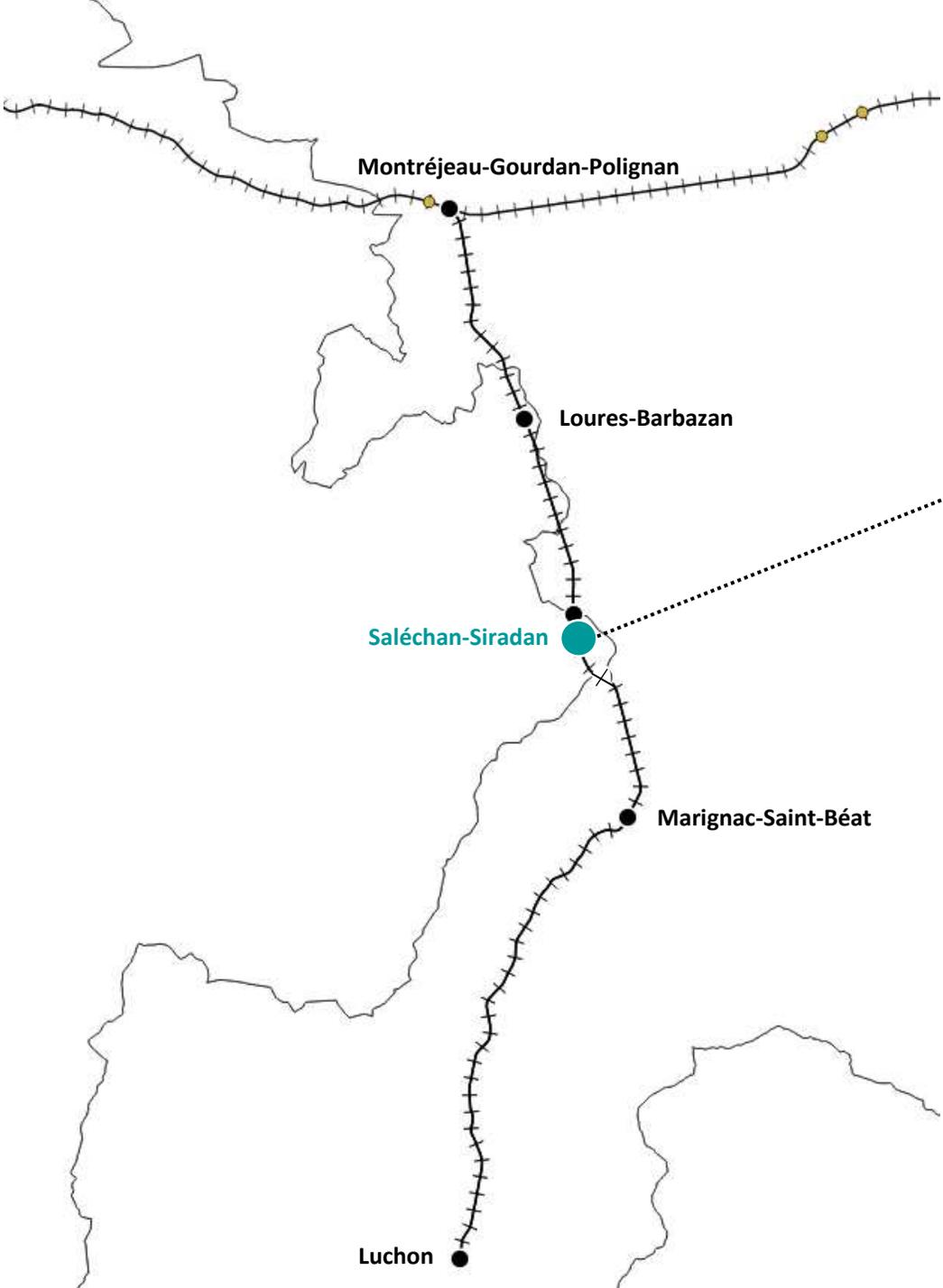
260,00 €

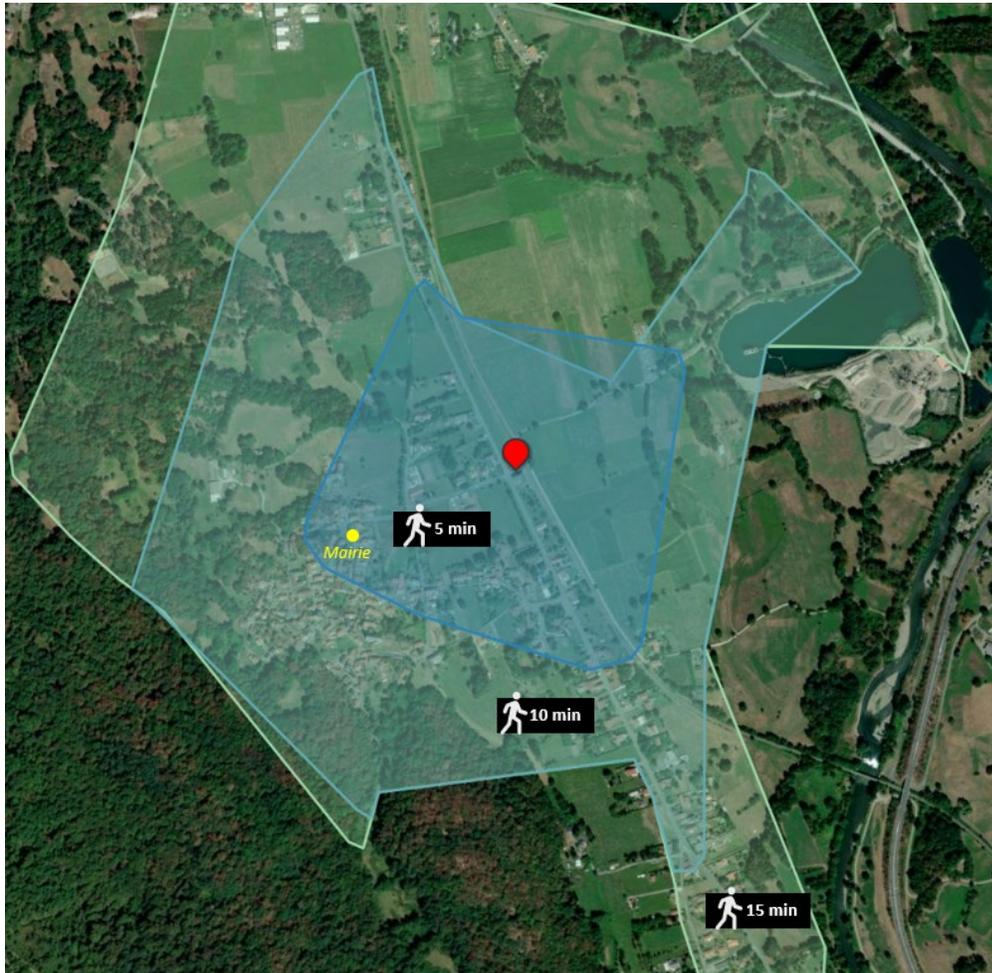
Fourchette coût prévisionnel €HT

379 500,00€

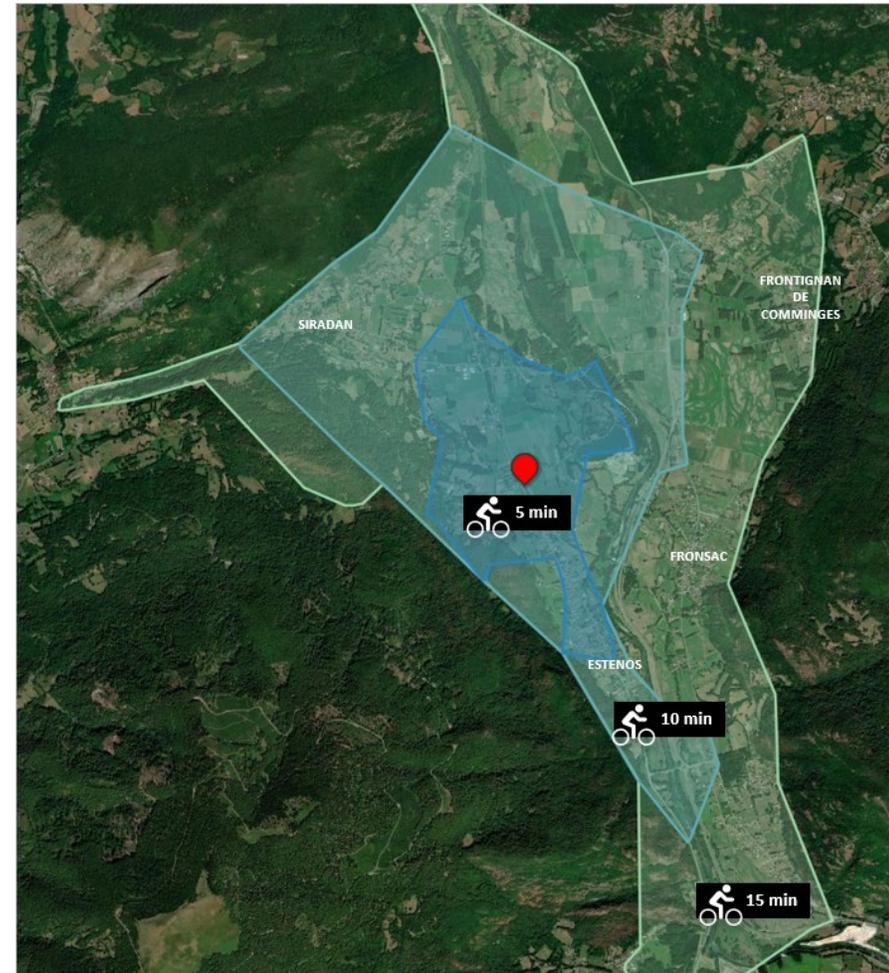
429 000,00 €

Nota : le périmètre PEM définitif sera validé en phase faisabilité

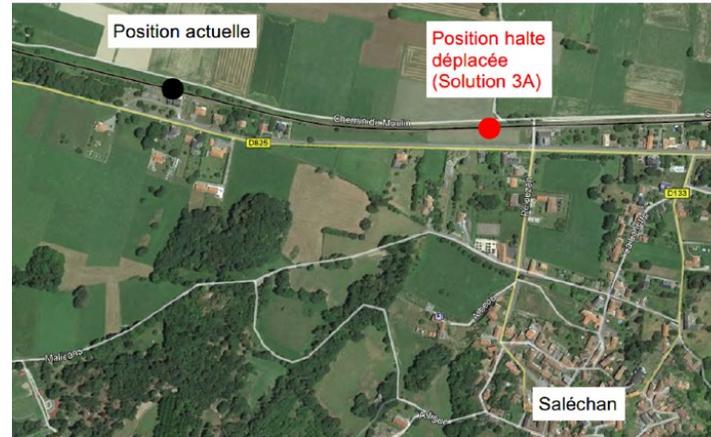




15 min	Population 262
10 min	Population 161
5 min	Population 70



15 min	Population 1463
10 min	Population 812
5 min	Population 315



- Transfert des fonciers SNCF Gares & Connexions + SNCF Réseau à la Région
- Mais souhait de déplacer la halte pour des raisons sécuritaires :
  - Parcelles 712 et 714 appartenant à la SNCF
  - Parcelle 715 appartenant au Département
  - Parcelle 407 : acquisition en cours

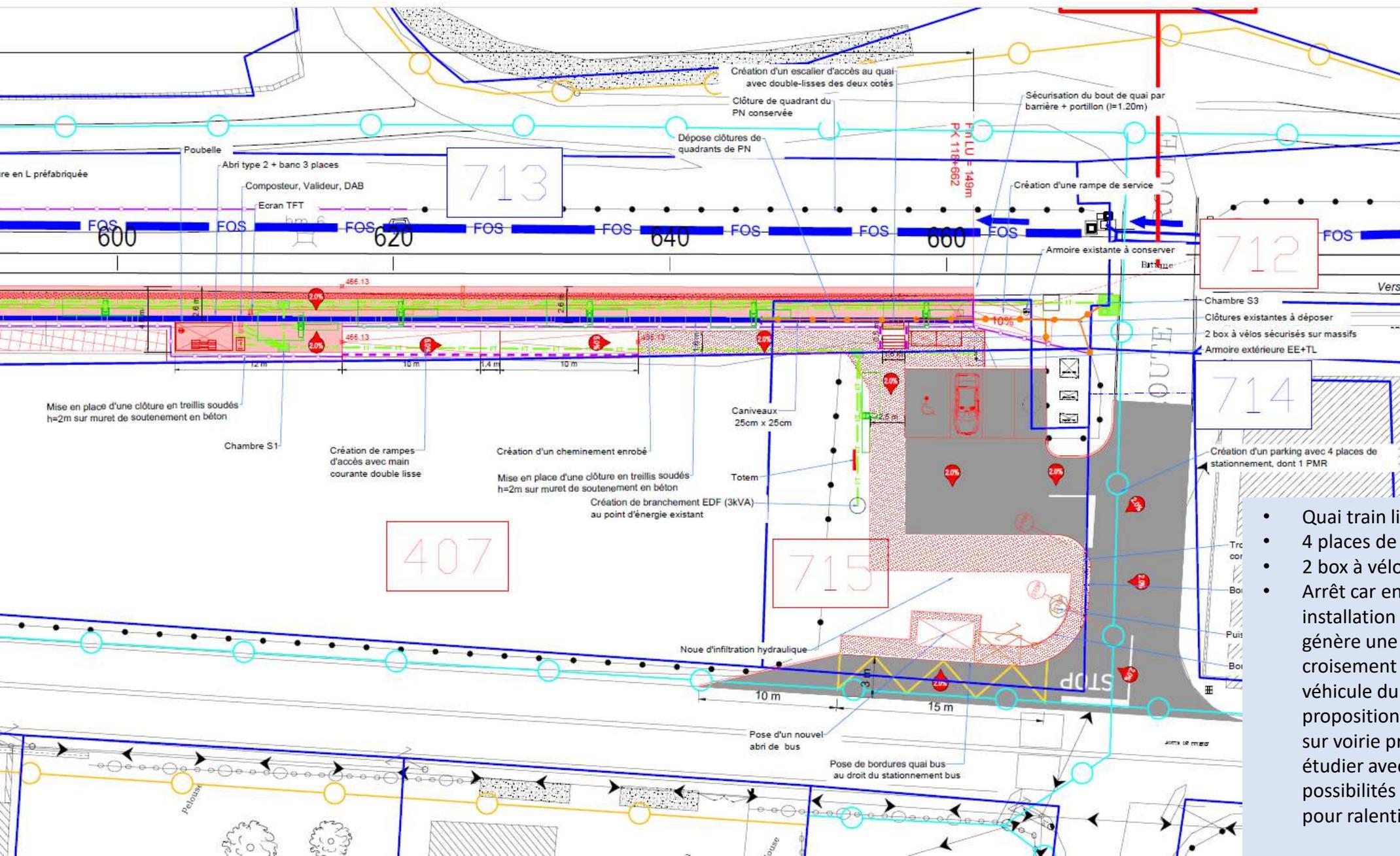
# ORGANISATION DU SITE



- Foncier vierge de toute construction en dehors :
    - D'installations techniques à maintenir sur site
    - D'un abri voyageurs le long de la route de Luchon
- => A configurer dans son intégralité
- Parcelle attenante fléchée pour y voir se développer un équipement de tourisme



# AMENAGEMENTS PREVUS PHASE 1 / REOUVERTURE



- Quai train liO, rampe d'accès
- 4 places de parking dont 1 PMR
- 2 box à vélo sécurisés
- Arrêt car en encoche sur voirie avec installation d'un nouvel abri => mais génère une problématique de croisement de flux avec la sortie véhicule du PEM depuis le STOP = une proposition à revoir avec arrêt en ligne sur voirie provisoire en phase 1 + étudier avec le Département les possibilités d'aménagement routiers pour ralentir la circulation

TYPE DE STATIONNEMENT	CALIBRAGE	BESOIN PEM
<b>Quais cars</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desserte des cars liO lignes 394 / 393</li> </ul>	<b>1 quai</b>
<b>Places de stationnement VL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 places de stationnement VL en phase 1</li> <li>• Hypothèse de 15 places supplémentaires en extension phase 2, en fonction du comportement de la ligne</li> </ul>	<b>4 places VL en phase 1 + 15 en phase 2</b>
<b>Places PMR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimum 2% du nombre de places totales</li> </ul>	<b>Dont : 1 place PMR</b>
<b>Bornes de recharge pour véhicules électriques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Loi LOM : 1 place équipée pour 20 places de stationnement</li> <li>• Evolution de la loi LOM à anticiper à 1 place équipée pour 10 places de stationnement</li> </ul>	<b>Sans objet en phase 1 2 places en phase 2</b>
<b>Places covoiturage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif à ce stade mais incitatif</li> </ul>	<b>Sans objet en phase 1 1 place en phase 2</b>
<b>Box vélo sécurisés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif à ce stade</li> </ul>	<b>2 box</b>
<b>Arceaux vélo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif</li> </ul>	<b>2 arceaux</b>
<b>Arceaux 2 roues motorisés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif</li> </ul>	<b>2 arceaux</b>
<b>Autres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potentiel développement d'une offre de location de vélo</li> <li>• Et/ou services associés au vélo : station de gonflage, consignes etc.</li> </ul>	<b>Réserve disponible</b>

# PROPOSITION D'ORGANISATION DES FONCTIONS PHASE 1 / PEM



## Enjeux du PEM de Saléchan-Siradan :

- Créer un PEM ex-nihilo sur un foncier contraint au regard de ses dimensions
- Lui conférer de la lisibilité par un traitement approprié de l'angle de la parcelle, au croisement de la D133 et de la route de Luchon => totem signalétique, parvis, traitement paysager
- Assurer les possibilités d'une extension de la zone de stationnement vers la parcelle 407 dans l'hypothèse de développement d'une offre touristique et du développement de nouveaux usages

## Synthèse capacitaire projetée :

### PHASE 1 :

- 3 places de stationnement VL + 1 PMR
- 1 arrêt car en ligne sur voirie, provisoire, et en complément d'aménagements sécuritaires sur voirie (dispositif de ralentissement de la circulation)
- 2 emplacements vélos (box sécurisés, arceaux), avec possibilité d'extension.

# PROPOSITION D'ORGANISATION DES FONCTIONS PHASE 2 / PEM



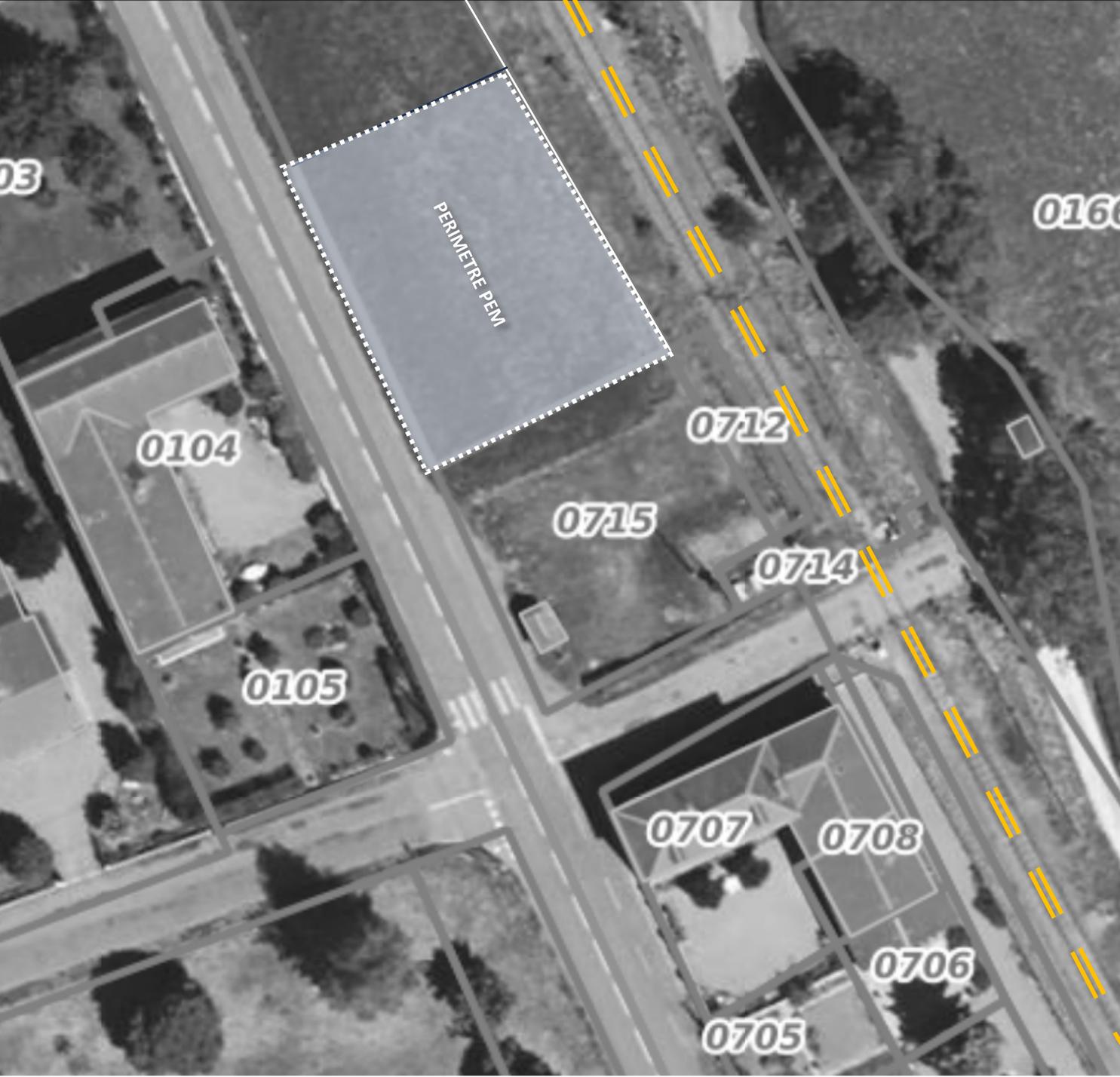
## Enjeux du PEM de Saléchan-Siradan :

- Créer un PEM ex-nihilo sur un foncier contraint au regard de ses dimensions
- Lui conférer de la lisibilité par un traitement approprié de l'angle de la parcelle, au croisement de la D133 et de la route de Luchon => totem signalétique, parvis, traitement paysager
- Assurer les possibilités d'une extension de la zone de stationnement vers la parcelle 407 dans l'hypothèse de développement d'une offre touristique et du développement de nouveaux usages

## Synthèse capacitaire projetée :

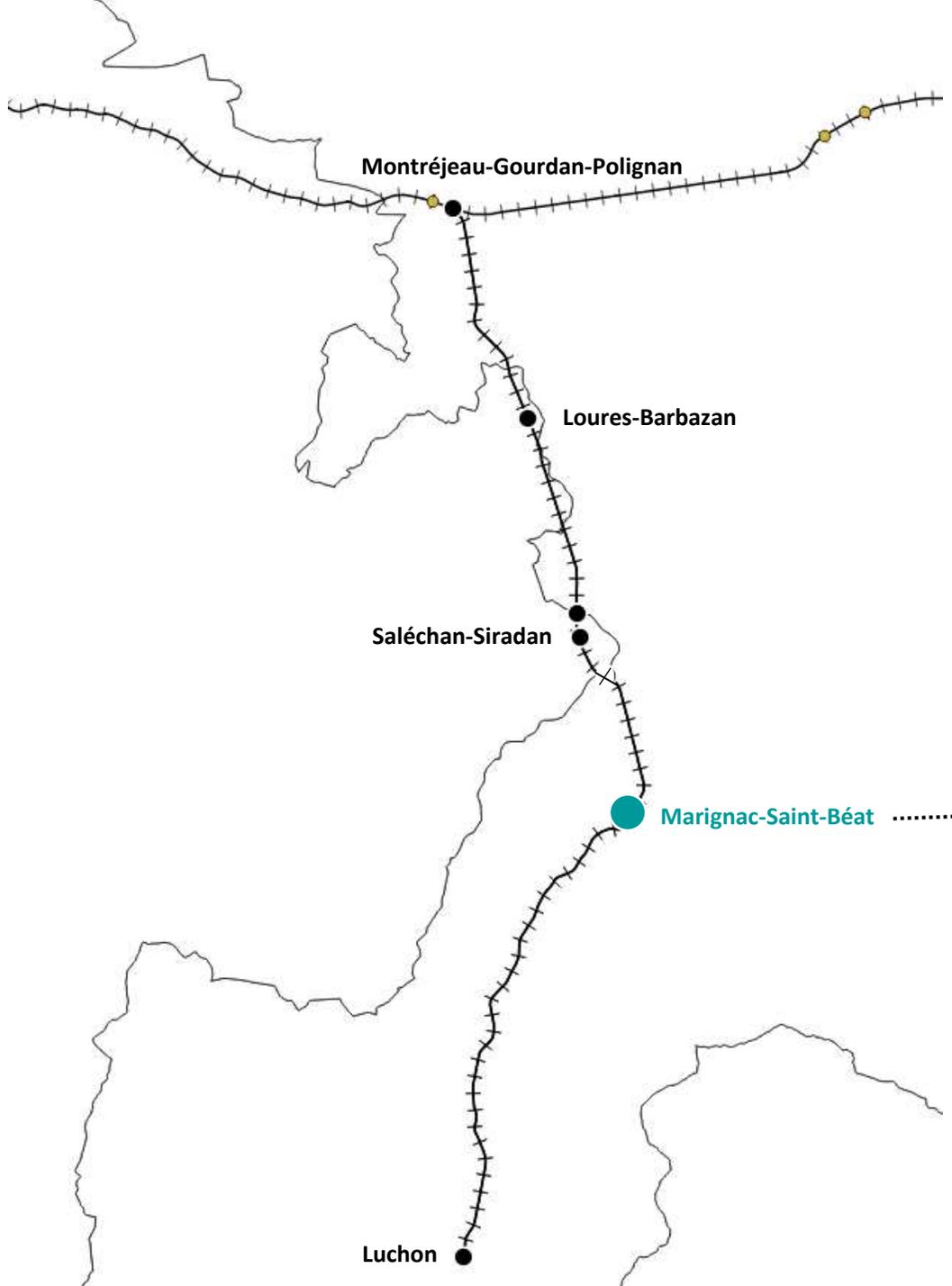
### PHASE 2 :

- 18 places de stationnement VL + 1 PMR
- 1 arrêt car en encoche sur le PEM
- 2 emplacements vélos (box sécurisés, arceaux), avec possibilité d'extension.



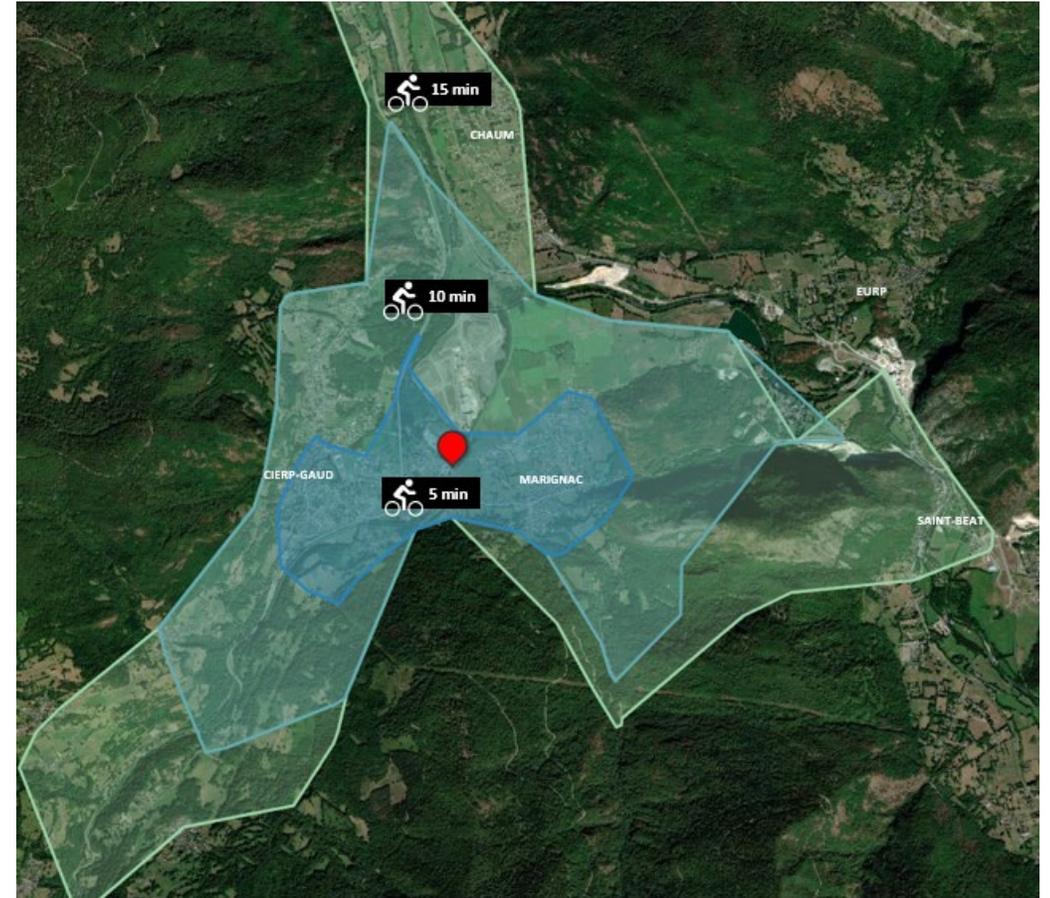
SALECHAN		
Superficie projetée m2 (Phase 2)	650	
<b>Coût prévisionnel études et travaux €HT</b>	<i>Mini</i>	<i>Maxi</i>
Estimation au ratio €/m2	230,00 €	260,00 €
Fourchette coût prévisionnel €HT	149 500,00 €	169 000,00 €

Nota : le périmètre PEM définitif sera validé en phase faisabilité

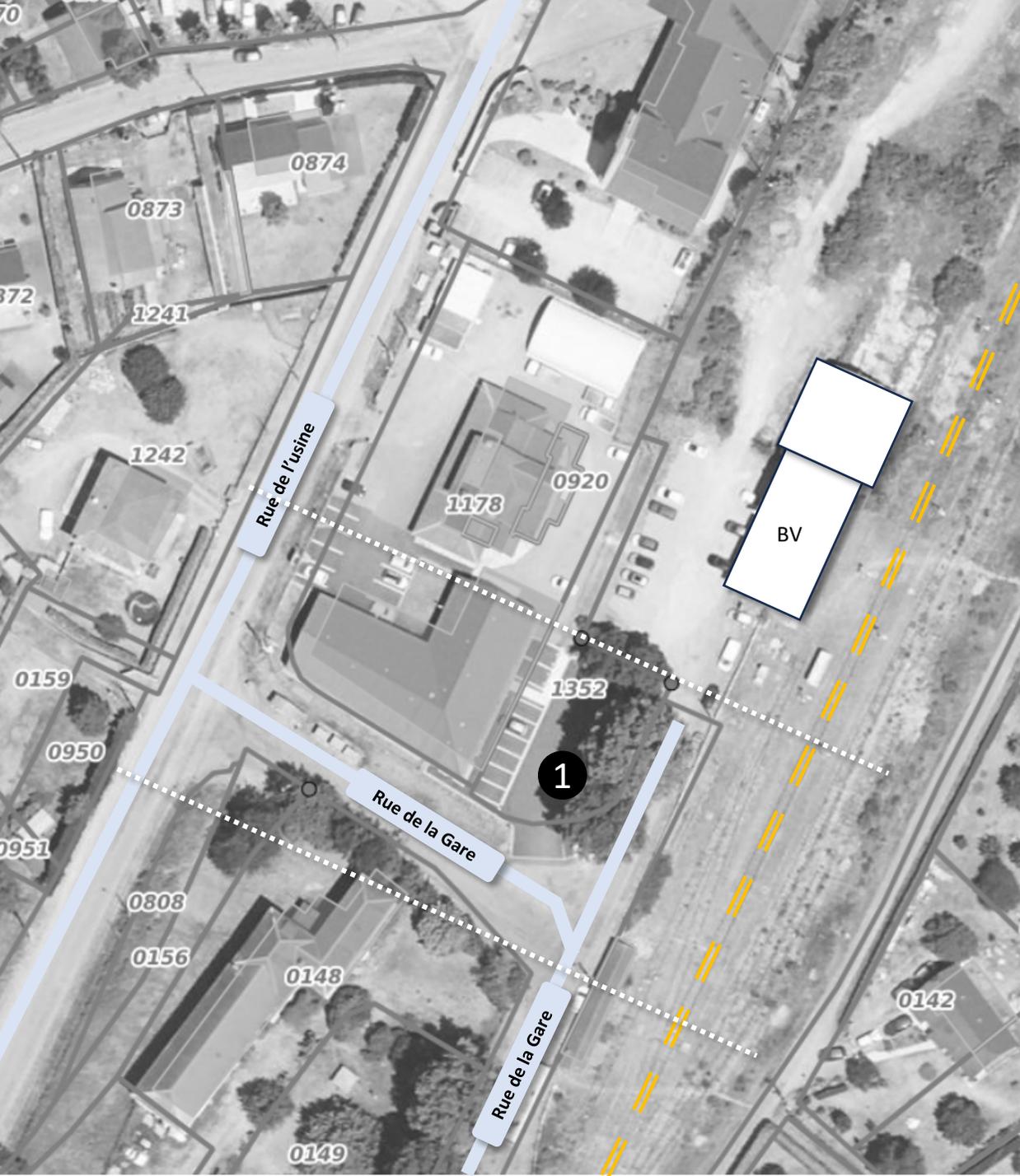




15 min	Population 782
10 min	Population 243
5 min	Population 35

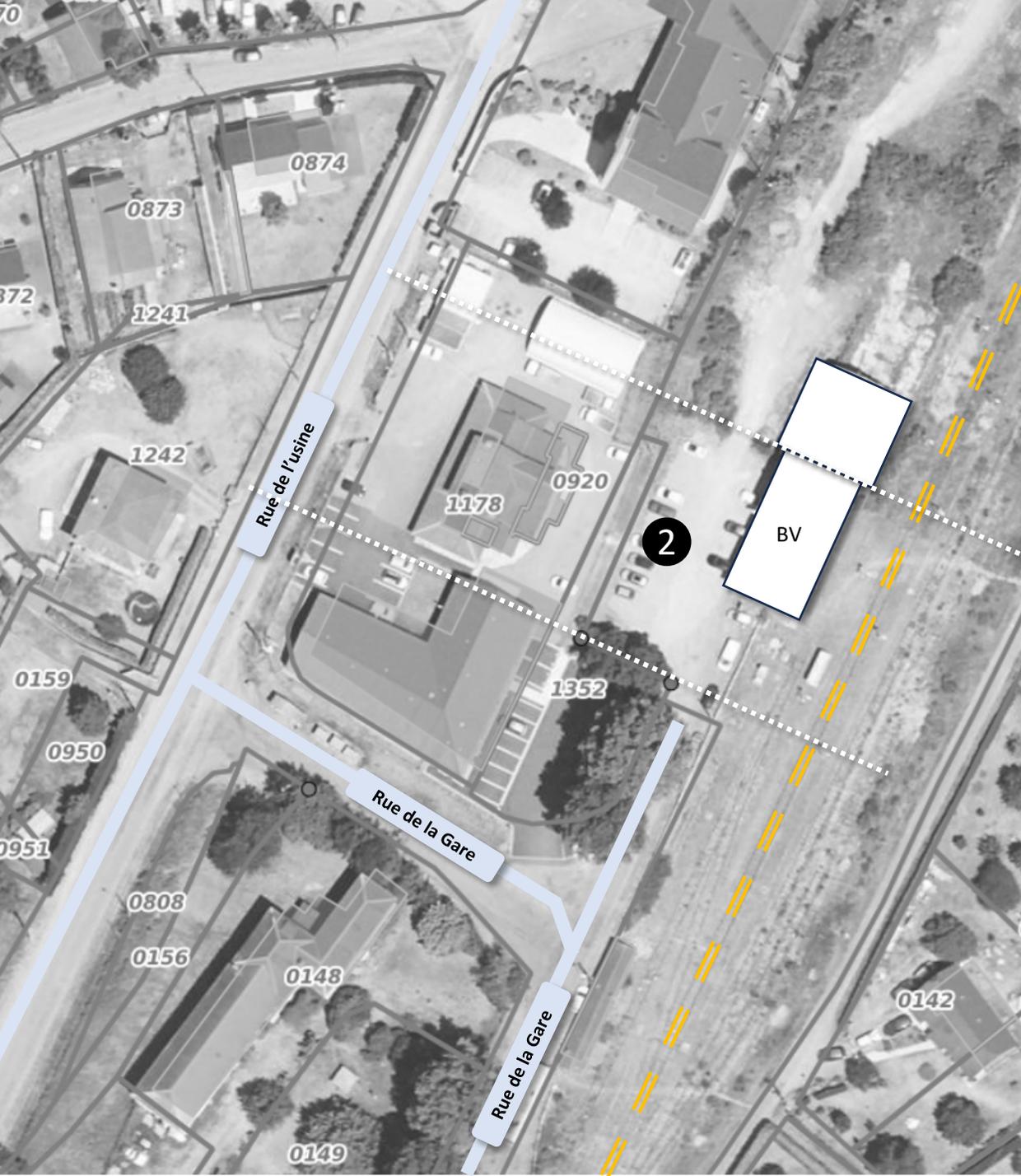


15 min	Population 1952
10 min	Population 1444
5 min	Population 984



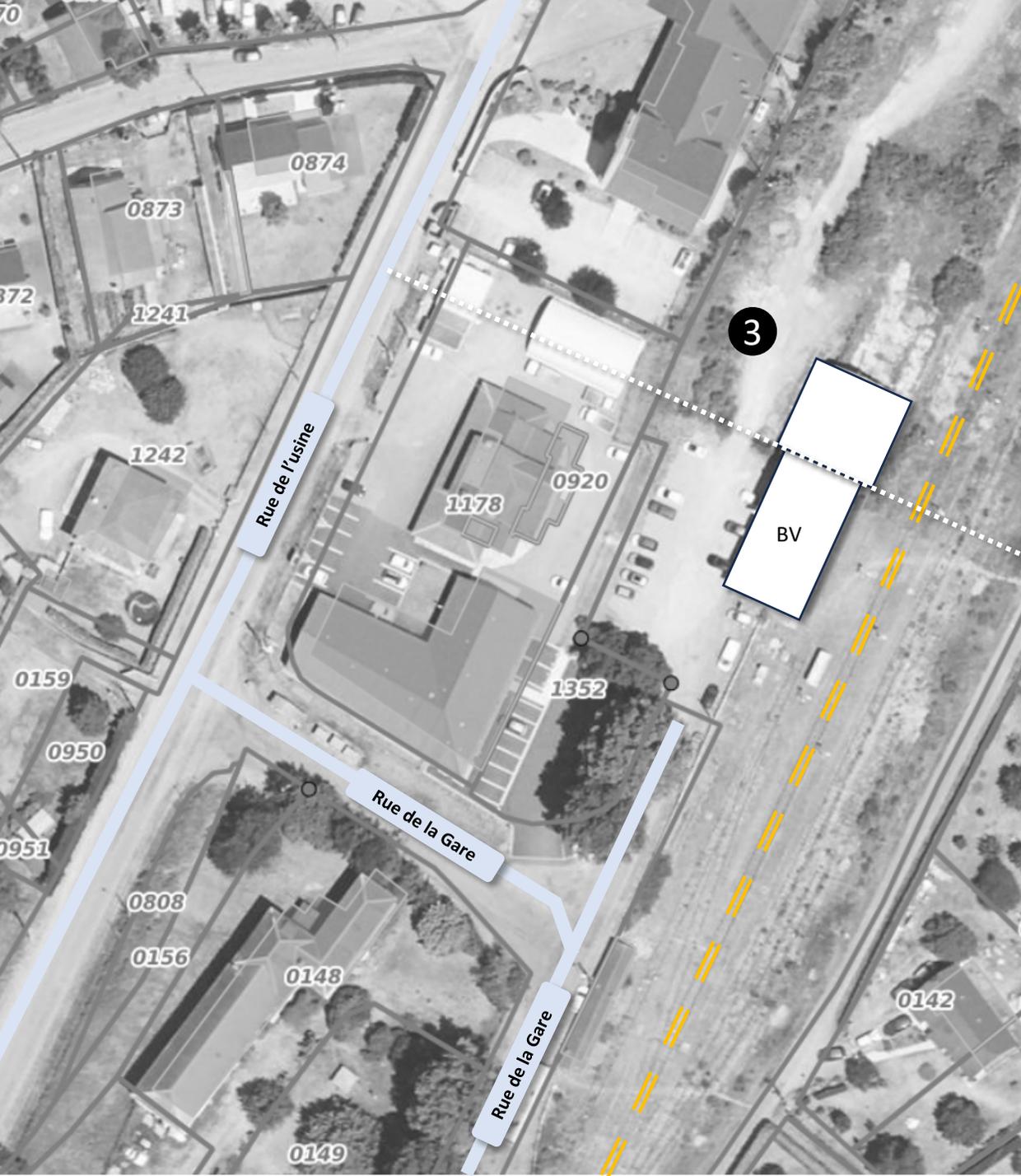
## SEQUENCE 1 – Accès à la gare

- Présence de l'arrêt car liO à l'intersection de la rue de la gare et de la rue de l'usine, à environ 150m de la gare, mais avec 1 problématique d'accessibilité PMR
- Absence de cheminement piéton



## SEQUENCE 2 – Bâtiment voyageurs et stationnement VL

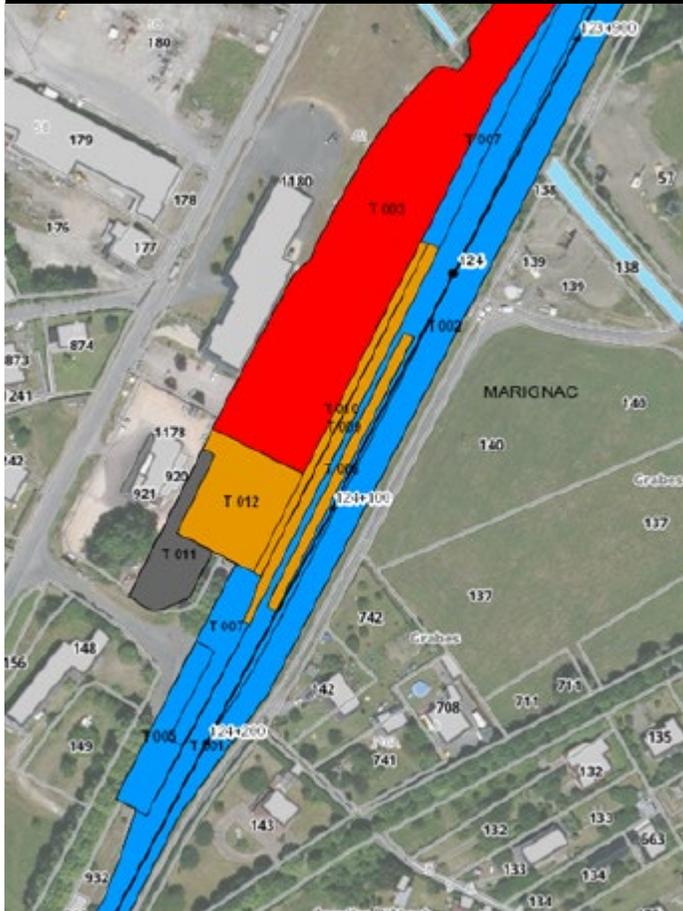
- Environ 15 places de stationnement non délimitées et non spécifiquement aménagées
- Présence d'un arceau vélo sur le pignon du BV, non visible depuis l'espace de stationnement



## SEQUENCE 2 – Bâtiment et foncier SNCF voyageurs

- Bâtiment désaffecté + emprise foncière hors périmètre transféré à la Région

**DECOUPAGE FONCIER SNCF  
TRANSFERT A LA REGION 2023 / HORS FONCIER SNCF  
VOYAGEURS T003**



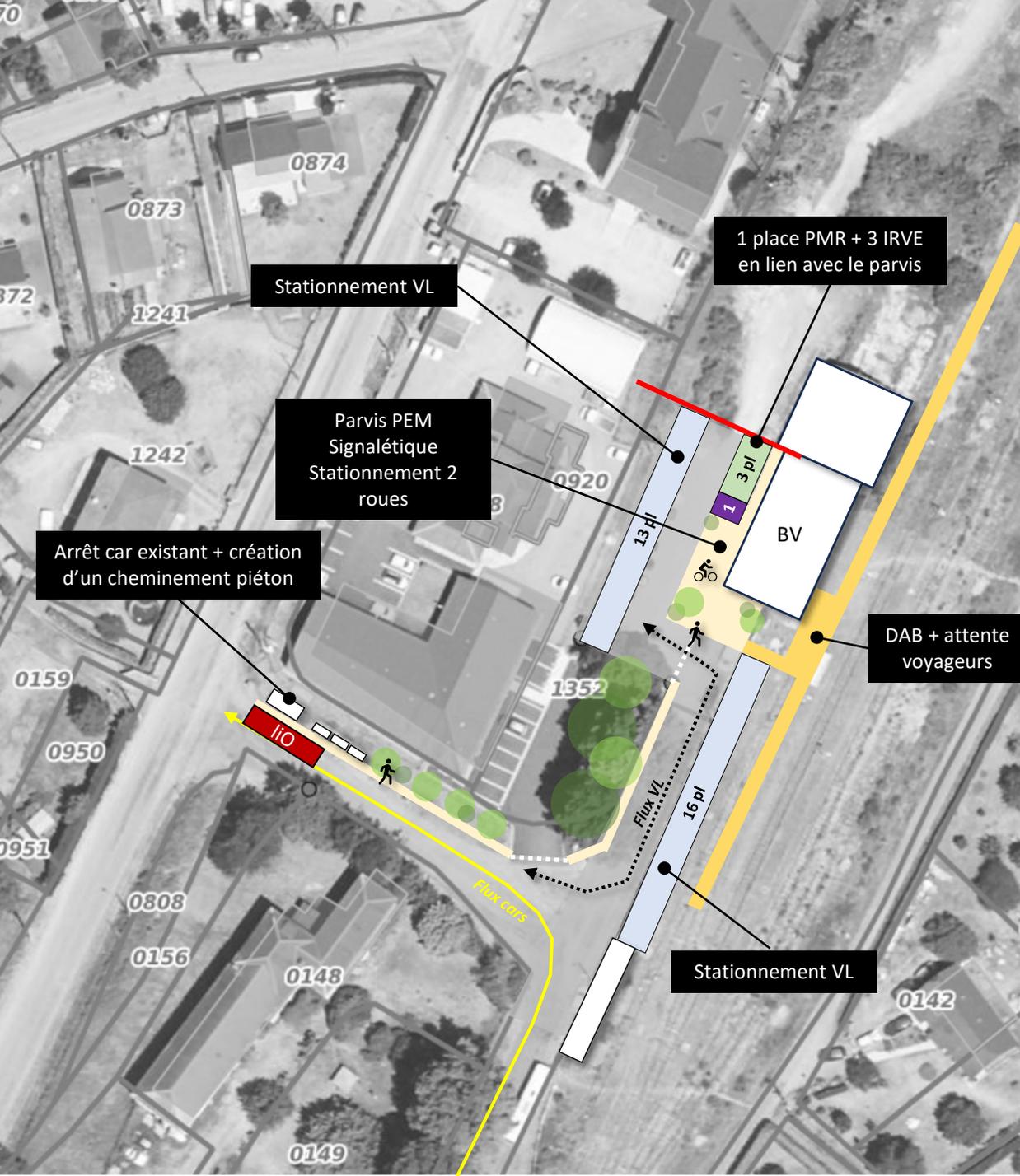
- Transfert des fonciers SNCF Gares & Connexions + SNCF Réseau à la Région
- Emprise nécessaire au PEM dans la convention de transfert, jusqu'à la limite du foncier SNCF voyageurs
- Si souhait de mobiliser le foncier SNCF Voyageurs : seule une acquisition est possible (pas de possibilité d'établir une convention d'occupation ou de transfert de gestion)





TYPE DE STATIONNEMENT	CALIBRAGE	BESOIN PEM
<b>Quais cars</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desserte des cars liO lignes 394 / 393</li> <li>+ éventuelle navette vers la station de ski du Mourtis</li> </ul>	<b>1 quai</b>
<b>Places de stationnement VL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dimensionnement actuel majoré</li> </ul>	<b>30 places VL</b>
<b>Places PMR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Minimum 2% du nombre de places totales</li> </ul>	<b>Dont : 1 place PMR</b>
<b>Bornes de recharge pour véhicules électriques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Loi LOM : 1 place équipée pour 20 places de stationnement</li> <li>Evolution de la loi LOM à anticiper à 1 place équipée pour 10 places de stationnement</li> </ul>	<b>Dont : 2 places équipées + 1 précablée</b>
<b>Places covoiturage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de caractère normatif à ce stade mais incitatif</li> </ul>	<b>Dont : 1 place avec marquage au sol</b>
<b>Box vélo sécurisés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de caractère normatif à ce stade</li> </ul>	<b>4 box + prévoir réserve pour extension</b>
<b>Arceaux vélo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de caractère normatif</li> </ul>	<b>2 arceaux</b>
<b>Arceaux 2 roues motorisés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pas de caractère normatif</li> </ul>	<b>2 arceaux</b>
<b>Autres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potentiel développement d'une offre de location de vélo</li> <li>Et/ou services associés au vélo : station de gonflage, consignes etc.</li> </ul>	<b>Réserve disponible</b>

# PROPOSITION D'ORGANISATION DES FONCTIONS PHASE 2 / PEM



## Enjeux du PEM de Marignac – Saint-Béat :

- Redonner de la visibilité à la gare qui constitue un arrière-plan urbain en traitant les connexions et le pignon du bâtiment voyageur (parvis, signalétique)
- Prendre la mesure du potentiel du PEM pour les déplacements pendulaires, notamment vers Luchon (41 actifs / jour en 2020) et Montréjeau / Gourdan-Polignan (10 actifs / jour), et optimiser dans cette perspective les possibilités de stationnement VL sur le site
- Point d'entrée vers l'Espagne.
- Permettre une accessibilité PMR car / train liO en aménageant une connexion piétonne depuis l'arrêt car existant

## Synthèse capacitaire projetée :

- 33 places pour véhicules légers dont :
  - 1 place PMR en lien avec le parvis
  - 3 places pour bornes de recharge électrique (2 équipées + 1 précablée)
  - 1 place covoiturage
- 1 arrêt car en ligne
- 1 emplacement pour stationnement 2 roues



**MARIGNAC**

Superficie projetée m2 (Phase 2)

1 400

Coût prévisionnel études et travaux €HT

Mini

Maxi

Estimation au ratio €/m2

230,00 €

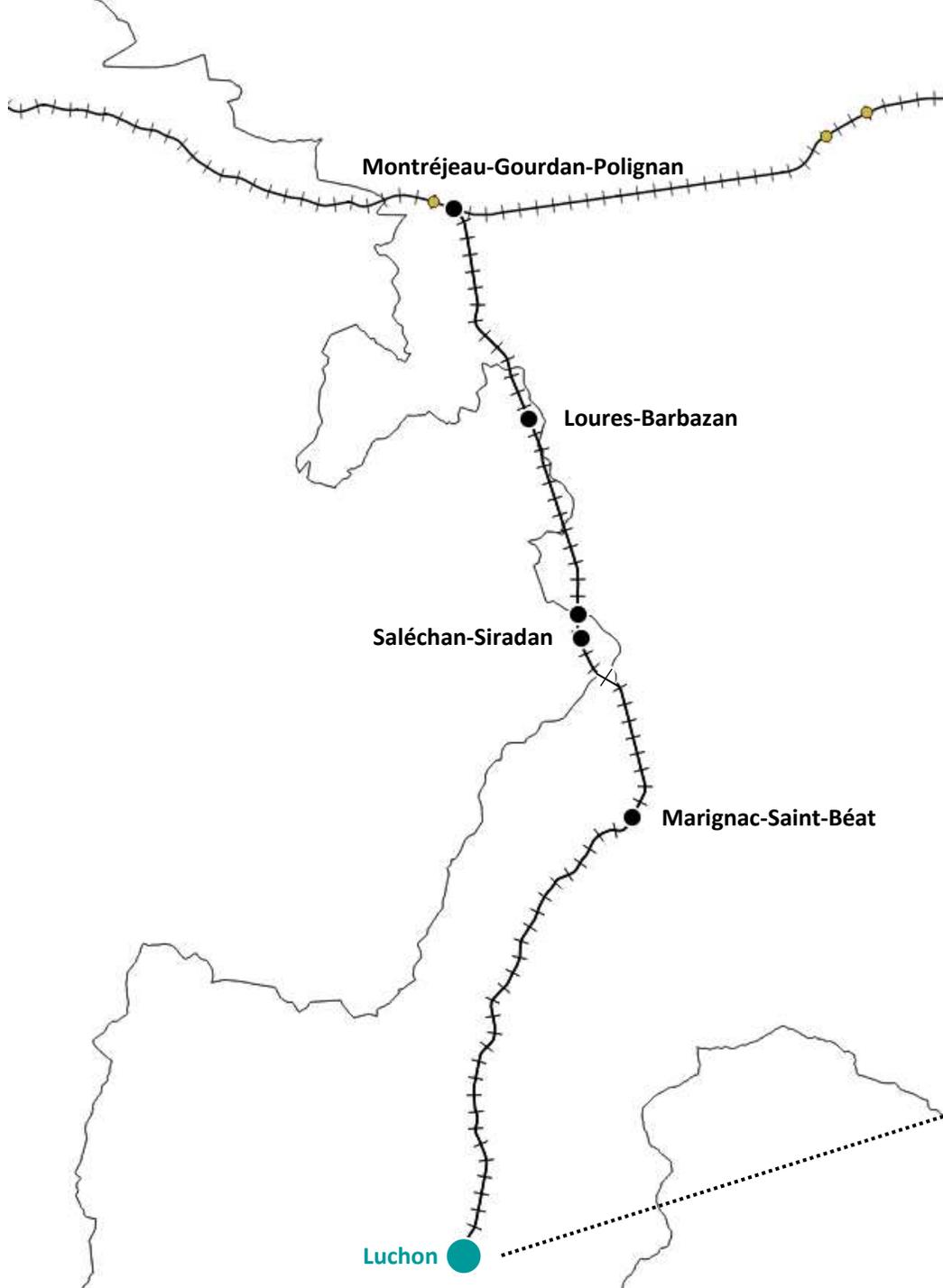
260,00 €

Fourchette coût prévisionnel €HT

322 000,00 €

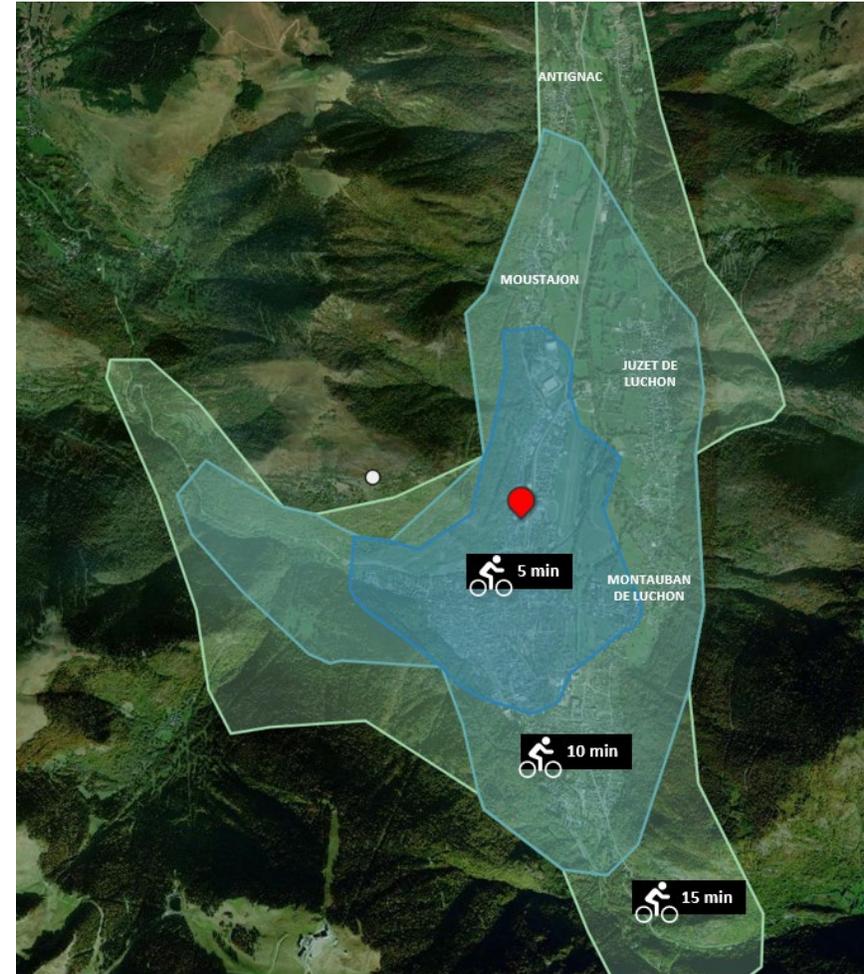
364 000,00 €

Nota : le périmètre PEM définitif sera validé en phase faisabilité



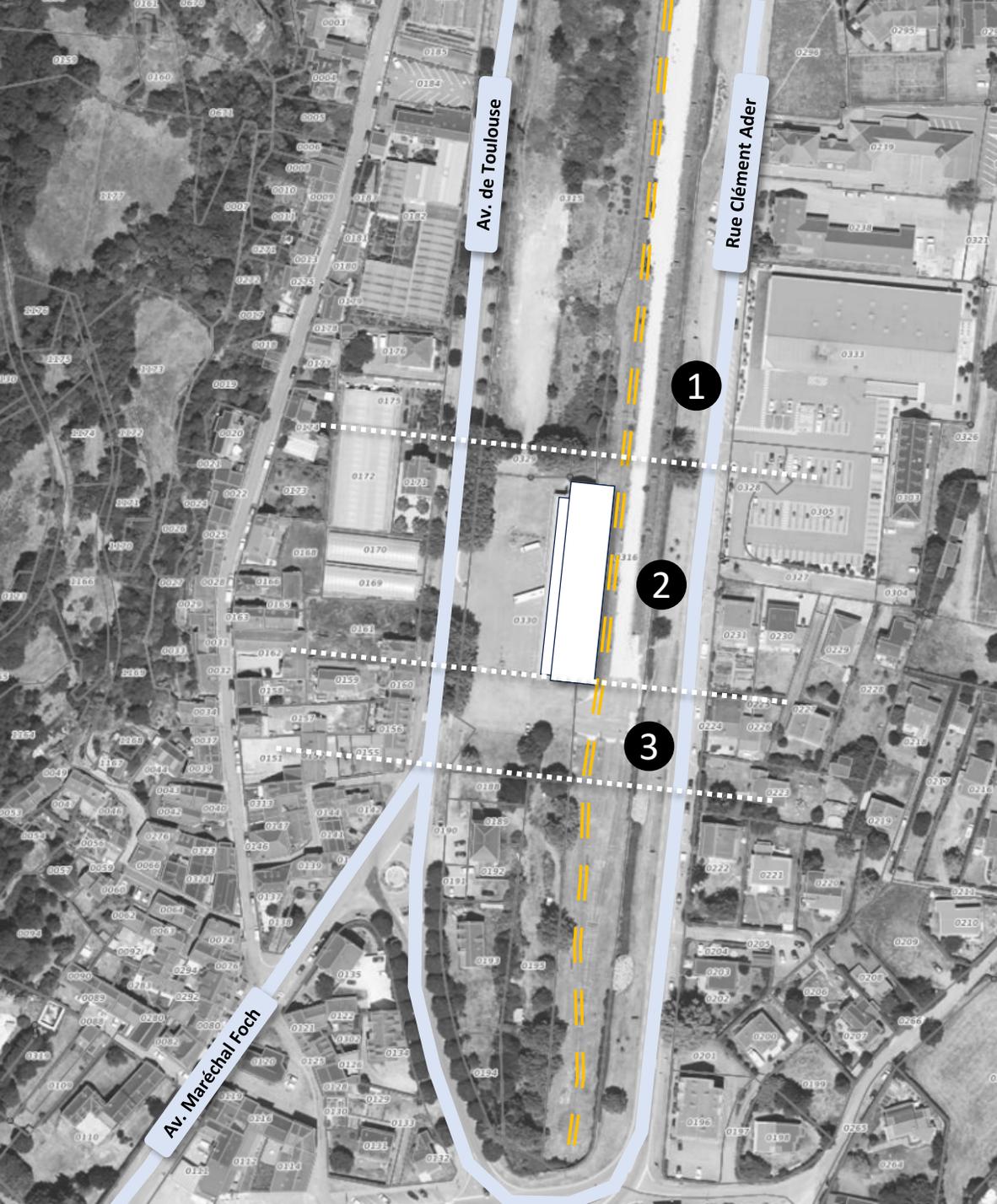


15 min	Population 1970
10 min	Population 927
5 min	Population 119



15 min	Population 4033
10 min	Population 3775
5 min	Population 2281

# ORGANISATION DU SITE



Un site structuré en 3 séquences



## SEQUENCE 1 – Zone de projet à venir, hors PEM

- Foncier communal actuellement occupé par du stationnement, mais qui a vocation à évoluer :
  - Zone d'implantation de la future station hydrogène (non figée)
  - Projet de stationnement communal
- En dehors du périmètre PEM, mais dont les flux devront être appréhendés.



MAÎTRE D'OUVRAGE :  
SPL ANAC OCCITANIE  
55 avenue Louis Breguet, CS 24020  
31028 TOULOUSE CEDEX 4

MAÎTRE D'ŒUVRE :  
penta studio architectes  
15, rue Pierre-Paul Riquet, 31000 Toulouse  
Tel : 05 34 31 50 00  
Email : architectes@pentastudio.fr

PROJET :  
OP 50283 Restructuration  
de la Gare de Luchon  
2 AV DE TOULOUSE, 31110 BAGNÈRES-DE-LUCHON

INSERTION DU PROJET

INDICE : 01 PRO 19-1  
DATE D'ÉDITION : 03/08/2023  
ÉCHELLE : PAGE : 19-1

## SEQUENCE 2 – Bâtiment voyageurs

- Bâtiment voyageurs datant de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle qui doit faire l'objet de travaux de restauration en 2024 : ravalement des façades, remise en état des deux marquises, réaménagement du hall d'accueil.
- Moe : Penta Studio Architectes



## SEQUENCE 2 – Parvis

- Importante emprise foncière présentant 4 emplacements cars / navettes en épi et du stationnement VL partiellement délimité
- Mais une configuration non optimale qui :
  - Nécessite une marche arrière des cars qui va à l'encontre d'une bonne lisibilité des flux
  - N'offre pas de quai permettant des montées / descentes sécurisées pour les usagers
  - Comprime l'espace sous la marquise et lui confère un caractère routier
  - Génère une indéfinition générale de l'espace devant la gare



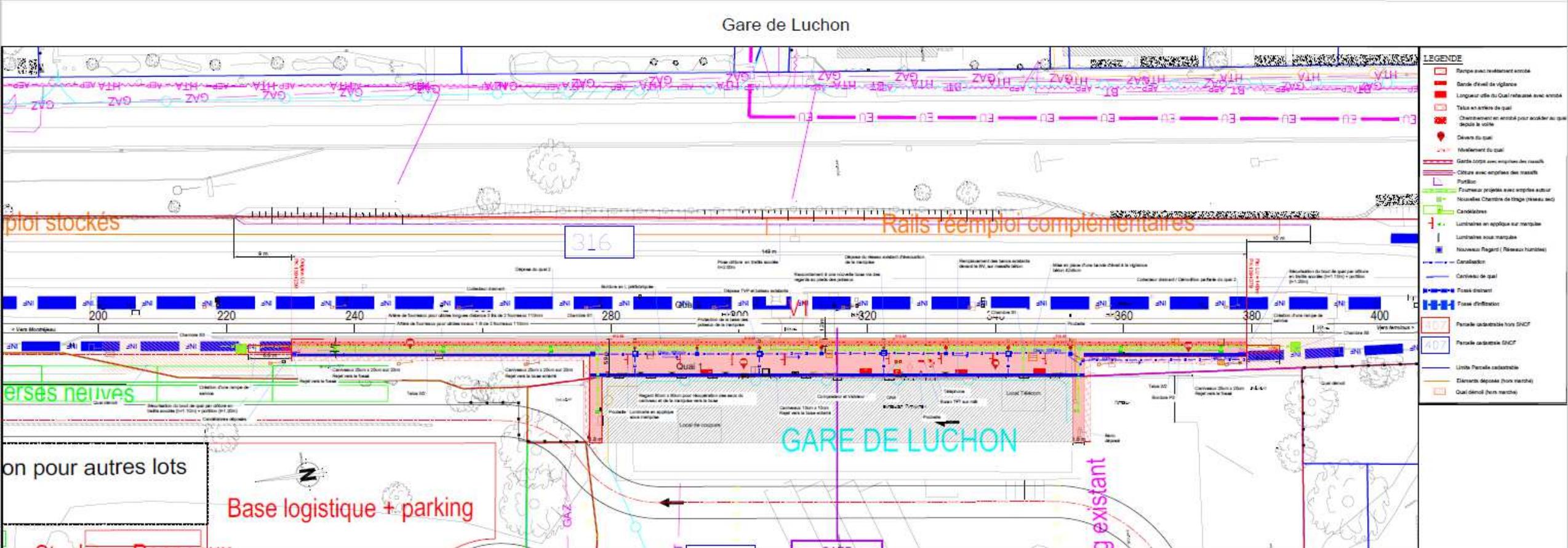
## SEQUENCE 3 – Zone de stationnement

- Zone de stationnement délimitée par des enrochements
- Places non délimitées – Environ 37 places
- Absence de cheminements piétons permettant de structurer les flux vers la gare



- Transfert des fonciers SNCF Gares & Connexions + SNCF Réseau à la Région
- Emprise du PEM à réaménager devant le bâtiment voyageur dans la convention de transfert

# AMENAGEMENTS PREVUS PHASE 1 / REOUVERTURE

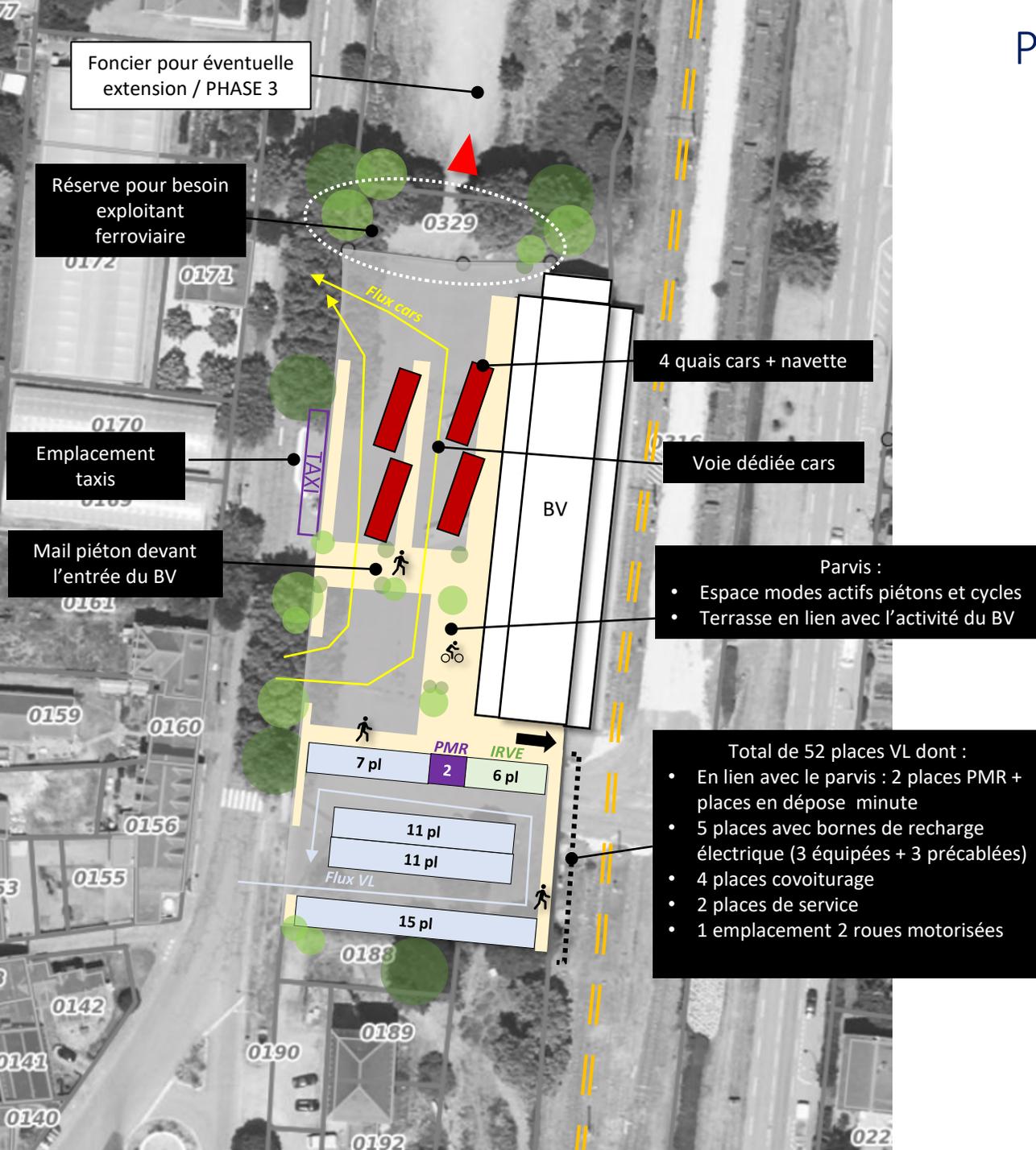


Source : Etudes PRO SYSTRA / Région Occitanie

# ELEMENTS DE PREPROGRAMMATION PEM

TYPE DE STATIONNEMENT	CALIBRAGE	BESOIN PEM
<b>Quais cars</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desserte des cars liO lignes 394</li> <li>• Navette thermique + Navette télécabine</li> <li>• Navette LIPY</li> </ul>	<b>4 quais</b>
<b>Places de stationnement VL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dimensionnement actuel majoré</li> <li>• 1 place pour convoyeurs de fonds + 2 places de service</li> </ul>	<b>52 places VL</b>
<b>Places PMR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimum 2% du nombre de places totales</li> </ul>	<b>Dont : 2 places PMR</b>
<b>Bornes de recharge pour véhicules électriques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Loi LOM : 1 place équipée pour 20 places de stationnement</li> <li>• Evolution de la loi LOM à anticiper à 1 place équipée pour 10 places de stationnement</li> </ul>	<b>Dont : 3 places équipées + 3 précablées</b>
<b>Places covoiturage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif à ce stade mais incitatif</li> </ul>	<b>Dont : 4 places avec marquage au sol</b>
<b>Box vélo sécurisés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif à ce stade</li> </ul>	<b>4 box + prévoir réserve pour extension</b>
<b>Arceaux vélo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif</li> </ul>	<b>4 arceaux</b>
<b>Arceaux 2 roues motorisés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif</li> </ul>	<b>4 arceaux</b>
<b>Emplacement taxis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pas de caractère normatif</li> </ul>	<b>Emprise sur voirie</b>
<b>Autres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potentiel développement d'une offre de location de vélo</li> <li>• Et/ou services associés au vélo : station de gonflage, consignes etc.</li> </ul>	<b>Réserve disponible sur parvis</b>

# PROPOSITION D'ORGANISATION DES FONCTIONS PHASE 2 / PEM

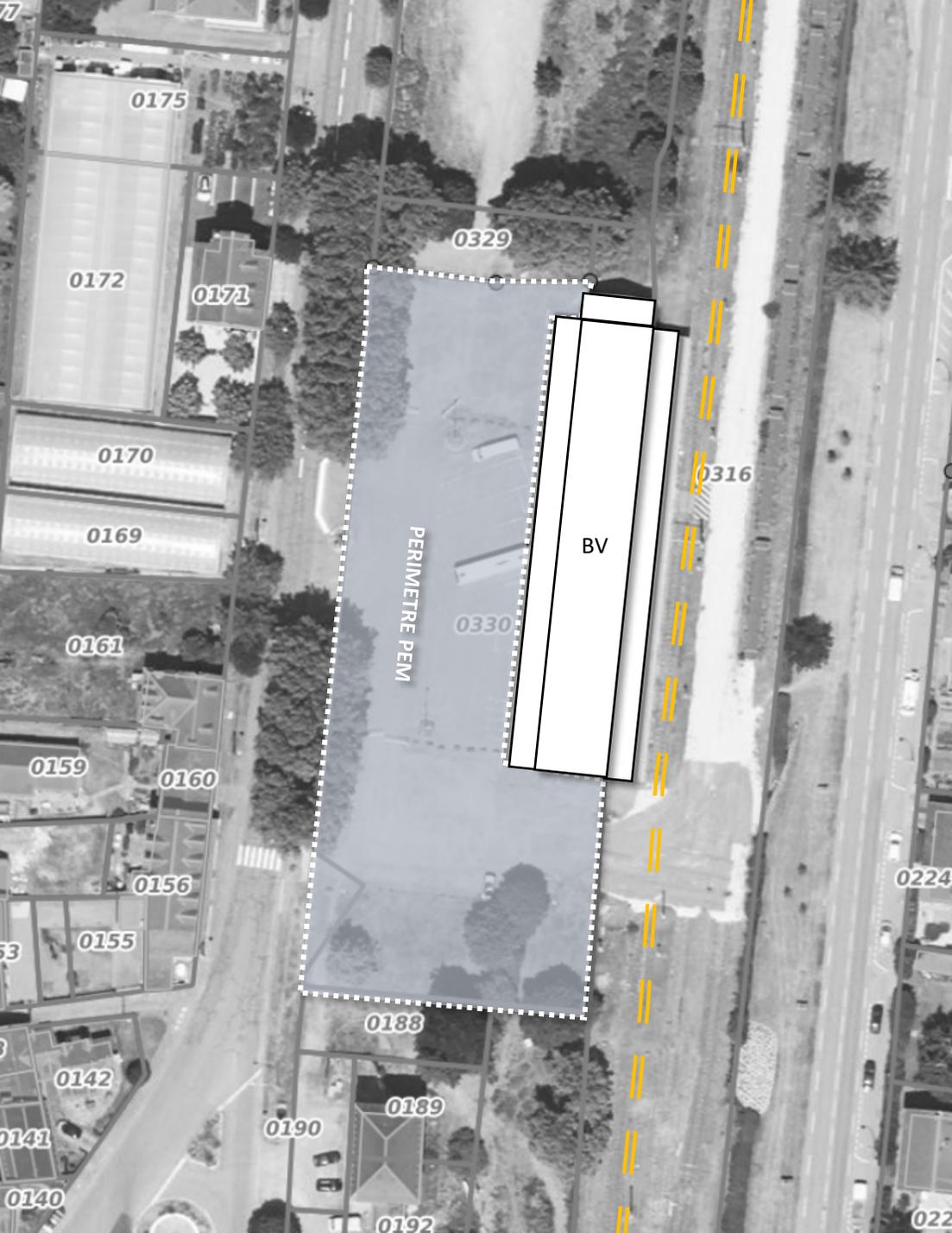


## Enjeux du PEM de Luchon :

- Résoudre la problématique des flux cars / navettes et aménageant des quais sécurisés permettant une giration des cars sans manœuvre (pas de marche arrière)
- Séquencer le parvis de la gare pour lui conférer de la lisibilité, et redonner une place aux piétons en aménageant une traversée devant l'entrée de la gare
- Structurer le linéaire le long de l'avenue de Toulouse en identifiant 1 entrée commune mais des sorties distinctes selon les modes de transport pour éviter les croisements de flux
- Appréhender les enjeux de terminus : connexion aux polarités d'attractivité touristique, gestion du dernier kilomètre pour les pendulaires etc.

## Synthèse capacitaire projetée :

- 52 places pour véhicules légers dont :
  - 2 places PMR à positionner à proximité du parvis du BV
  - 4 places en dépose-minute
  - 4 places covoiturage
  - 2 places de service
  - 6 places pour bornes de recharge électrique (3 équipées + 2 précablées)
- 4 quais cars / navette
- Une zone taxis
- 1 emplacement pour stationnement 2 roues
- 1 emplacement 2 roues motorisées couvert

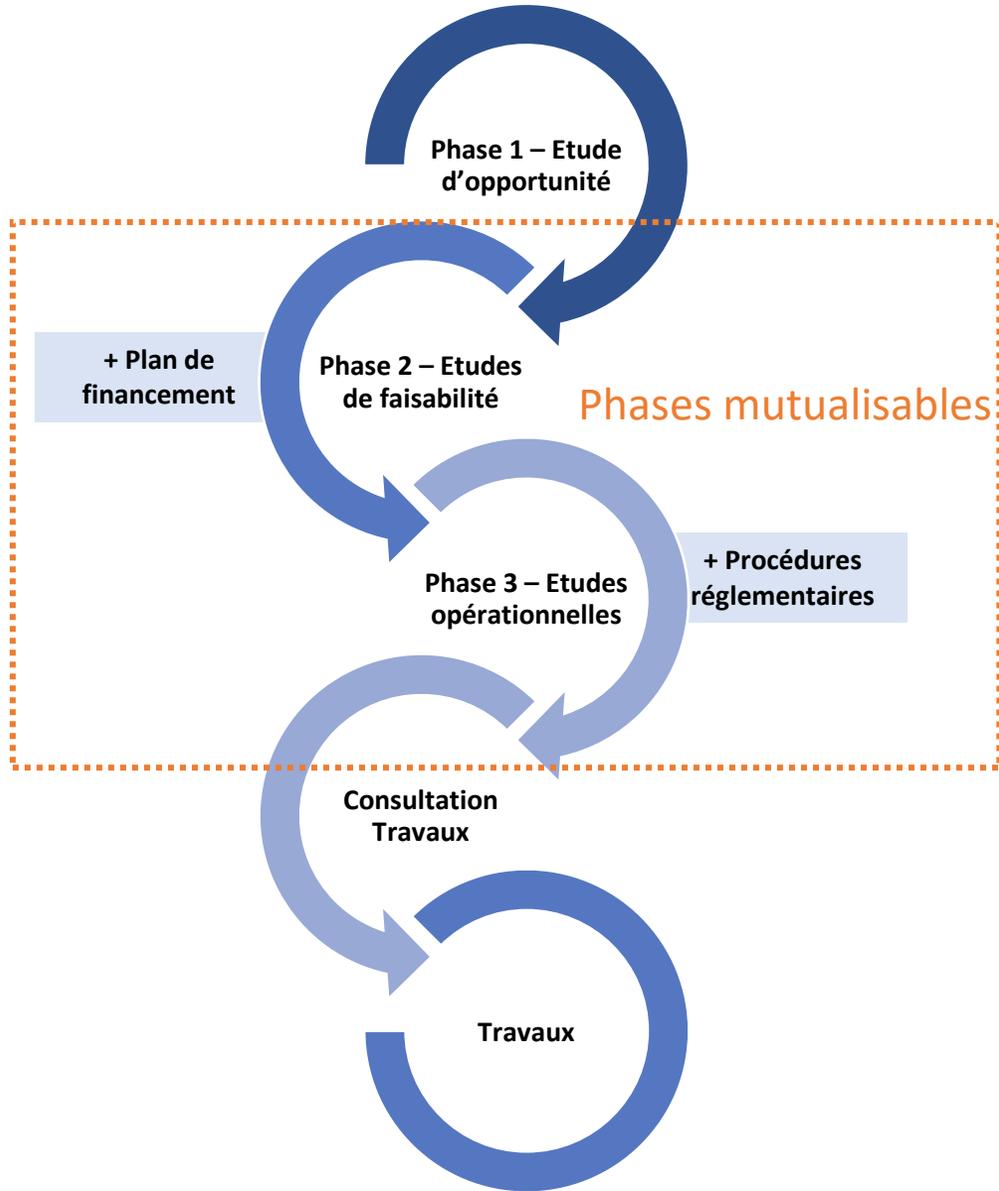


## LUCHON

<b>Superficie projetée m2 (Phase 2)</b>	<b>4 000</b>	
<b>Coût prévisionnel études et travaux €HT</b>	<i>Mini</i>	<i>Maxi</i>
Estimation au ratio €/m2	230,00 €	260,00 €
Fourchette coût prévisionnel €HT	920 000,00 €	1 040 000,00 €

Nota : le périmètre PEM définitif sera validé en phase faisabilité

# POINTS A ABRITRER ET PROCHAINES ECHEANCES



## Maîtrise d’Ouvrage :

- Communale ou Intercommunale

## Périmètres PEM :

- Sur la base des propositions effectuées

## Poursuite des études :

## Deux scénarios après la désignation des maîtrises d’ouvrages (MO):

- Chaque maîtrise d’ouvrage porte une consultation pour la réalisation des études et travaux sur son PEM;
- Les maîtrises d’ouvrages se regroupent (convention de groupement) et désignent un porteur pour une démarche commune (1 lot / gare) ce qui permet une mutualisation du coût des études et une coordination des travaux.

# Créer des systèmes locaux de mobilité autour des gares

- Répondre aux enjeux présentés en Comité des Partenaires:
  - Mettre en place une instance de gouvernance pour co-construire des systèmes de mobilité locaux
  - Mettre en cohérence les offres liO car et liO train
  - Identifier les complémentarités et améliorer la gouvernance entre services de mobilité publics et privés avec les enjeux touristiques du territoire
- Valider une méthode de travail partenarial et la constitution de l'instance de gouvernance afin de mettre en œuvre de manière opérationnelle ces projets locaux de mobilité
  - Constitution du COTECH:
    - Communautés de communes Pyrénées Haut-Garonnaises et Neste-Barousse
    - Communes
    - Gestionnaires d'infrastructures: les départements 31 et 65 – service voirie
    - Syndicat mixte Haute-Garonne Montagne
    - Acteurs du tourisme: Offices du tourisme, Etablissements thermaux
    - Région: SIA/ DMP/ DAT
  - Validation de 3 temps de travail du COTECH

