



Conseil Général de l'Aude

Etude sur le développement
du Transport à la Demande
dans le Département

Phase 3 – Elaboration d'un Schéma-Type d'organisation de Transport à la Demande



CONSEIL EN TRANSPORT
& DEPLACEMENTS

24 boulevard Riquier - 31000 TOULOUSE
Tél. 05 62 73 53 93
Fax. 05 62 73 53 99
18/20 rue Claude Tillier - 75012 PARIS
Tél. 01 43 72 10 09
Fax. 01 43 70 67 60

Mars 2007

INTRODUCTION

Le Département souhaite étudier, à l'échelle des cinq Pays qui le composent, les besoins de déplacements locaux qui pourraient être satisfaits par du transport à la demande (TAD). Sur cette base d'analyse, un Schéma -Type d'organisation de TAD pour la mise en œuvre de ce type de transport serait envisagé.

Le Département de l'Aude compte un peu plus de 300 000 habitants. C'est un territoire plutôt rural avec deux tiers des communes qui comptent moins de 1 000 habitants.

Dans ce contexte, le transport à la demande apparaît être une solution de transport souple, adaptée à un environnement peu dense pour l'accès aux bourgs centre dans le cadre de déplacements courants (courses, santé, démarches,...) mais également aux pôles urbains pour des déplacements plus spécifiques, et pouvant répondre aux besoins de déplacements des habitants notamment des personnes âgées, des jeunes et des personnes en difficultés.

Le Département a ainsi confié au Cabinet ITER la réalisation d'une étude pour la définition et la mise en œuvre de systèmes de transport à la demande sur le territoire départemental.

Cette étude se décompose en 3 phases :

- 1^{ère} Partie : Etude de besoins
- 2^{ème} Partie : Propositions
- 3^{ème} Partie : Elaboration d'un schéma-Type d'organisation de TAD.

Le présent document correspond à la **3^{ème} partie : Elaboration d'un schéma-Type d'organisation de TAD**. Il présente :

- Le Schéma-Type d'Organisation du Transport à la demande
- Les propositions de desserte par Pays
- L'estimation financière des services proposés

I - LE SCHEMA-TYPE D'ORGANISATION DU TRANSPORT A LA DEMANDE

Le réseau de lignes régulières ne peut pas satisfaire l'ensemble des besoins locaux. Il pourrait donc être complété par des services souples assurés à la demande.

L'analyse des systèmes déjà existants et des besoins exprimés par les Pays amène à proposer une définition de schéma de desserte locale qui pourrait être proposée par le Département aux Communautés de Communes et aux Pays. Le Département souhaite en effet se positionner en accompagnateur et co-financeur des initiatives des Communautés de Communes.

Le Schéma-type d'organisation du Transport à la Demande définit les conditions techniques, financières et réglementaires nécessaires à l'accompagnement par le Département pour la mise en œuvre de services de transport à la demande à l'échelle locale. Il fixe un cadre dans lequel les Communautés de Communes qui le souhaitent pourront créer, gérer et organiser ce système de transport sur la base, a minima, des conditions fixées. Les conditions particulières à chaque Communauté de Communes font l'objet d'une délégation de compétence. Pour s'inscrire dans le cadre d'intervention du Conseil Général, les systèmes de transport à la demande mis en œuvre devront satisfaire les conditions de fonctionnement, de réservation, de suivi et de contrôle décrites ci-après.

I.1 - Consistance des services

Objectif

Le système de desserte locale a pour but de répondre aux besoins de déplacement non satisfaits par les lignes régulières, liés :

- à la vie quotidienne (achats, marchés, démarches administratives, de santé) pour divers publics (personnes âgées, personnes non motorisées...)
- aux loisirs (accès aux équipements de loisirs), notamment pour les jeunes
- à l'insertion sociale et professionnelle (démarches d'insertion, formation, emplois) pour les personnes en difficultés et les personnes en recherche d'emplois.

L'objectif est de répondre aux besoins de déplacements non quotidiens dits pour « motifs non obligés » c'est à dire les déplacements pour effectuer les courses, se rendre chez le médecin, faire des démarches administratives, effectuer les démarches d'insertion sociale et professionnelle, etc...

Les horaires de dessertes pour les séjours de demi-journée au pôle local ou au pôle majeur se situent en heures creuses : arrivée entre 8h30 et 10h00 - départ entre 11h00 et 12h30 pour les séjours en matinée, arrivée entre 13h30 et 15h00 - départ entre 16h00 et 18h00 pour les séjours en après-midi.

Pour les déplacements à destination de pôle importants, plus éloignés, compte tenu de la distance, les séjours pourront être prévus à la journée ou à la petite journée avec une arrivée entre 9h30 et 11h00 et un départ entre 15h30 et 17h30.

La desserte

La desserte mise en œuvre est prévue pour permettre :

- l'accès aux pôles d'attraction locaux définis pour chacun des Pays
- le rabattement sur les lignes régulières pour l'accès aux autres pôles d'attraction plus importants.

Echelle / Territoire

Le périmètre de desserte est à définir autour des bourgs centres et pôles d'attraction, en considérant le périmètre des Communautés de Communes et en fonction des initiatives émergentes.

Les territoires de dessertes correspondent à des secteurs peu ou non desservis par l'offre en ligne régulière.

Type de système proposé

- Desserte de transport à la demande zonale ou en ligne virtuelle
- Horaires et jours fixes,
- Prise en charge des usagers à leur domicile ou à des arrêts définis,
- Réservation téléphonique préalable,
- Accès aux pôles urbains organisé en correspondance avec les réseaux réguliers, dans la mesure du possible.
- Les dessertes sont complémentaires à l'offre en ligne régulière.

Principe de fonctionnement

Deux principes de fonctionnement des services sont proposés, au choix des Communauté de Communes :

Ligne virtuelle à la demande :

- Les habitants doivent se rendre à un arrêt pré défini pour emprunter la ligne virtuelle à la demande,
- L'itinéraire du service est fixe puisque les arrêts sont définis à l'avance (sur les bourgs ou les hameaux),
- Les usagers doivent effectuer une réservation pour que le service soit déclenché,
- Les horaires et jours de circulation des services sont définis à l'avance.

Transport à la demande zonal :

- Les habitants sont pris en charge à domicile ou sur des arrêts définis, une prédéfinition des zones de desserte est élaborée.
- L'itinéraire du service est élaboré en fonction des demandes,
- Les usagers doivent effectuer une réservation pour que le service soit déclenché,
- Les horaires d'arrivée et de départ au pôle de destination sont fixés et les jours de circulation des services sont définis à l'avance.

Niveau d'offre

L'intervention du Département est prévue dans le cadre d'intervention suivant :

- **Offre de base** : 1 aller-retour en demi-journée par semaine en matinée ou en après midi
- **Offre complémentaire** : 2 allers-retours en demi-journée par semaine en matinée / en après midi ou la petite journée.

Destination

Les destinations sont définies à l'intérieur des périmètres de chacun des Pays :

Pays Carcassonnais

- **Offre de Base** : 1 aller –retour – Destination : **Carcassonne**
- **Offre complémentaire** : 2 allers-retours – Destination : **Carcassonne**

Pays Corbières Minervois

- **Offre de Base** : 1 aller –retour – Destination : **Lézignan-Corbières**
- **Offre complémentaire** : 2 allers-retours – Destination au choix de la Communauté des Communes : **Carcassonne / Narbonne / Lézignan-Corbières**.

Pays Haute Vallée de l'Aude

- **Offre de Base** : 1 aller –retour – Destination : **Limoux**
- **Offre complémentaire** : 2 allers-retours – Destination au choix de la Communauté de Communes : **Carcassonne / Limoux / Quillan**.

Pays Lauragais

- **Offre de Base** : 1 aller –retour – Destination : **Castelnaudary**
- **Offre complémentaire** : 2 allers-retours – Destination au choix de la Communauté de Communes : **Carcassonne / Castelnaudary**

Pays de la Narbonnaise

- **Offre de Base** : 1 aller –retour – Destination : **Narbonne**
- **Offre complémentaire** : 2 allers-retours – Destination au choix de la Communauté de Communes : **Leucate / Port la Nouvelle ou Sigean**

1.2. Cadre organisationnel - Conseil Général / Autorités Organisatrices secondaires

Définition de l'offre de services

Sur la base du Schéma Type de Transport à la Demande élaboré, les structures locales, Autorités Organisatrices de Second Rang (AO²) définiront de façon détaillée l'offre de services (jours, horaires) à mettre en place sur la base des principes du Schéma d'Organisation.

Mise en place des services

La Communauté de Communes demande une **délégation de compétence** au Département et devient ainsi **Autorité Organisatrice de Second Rang (AO²)**. Ils signent une convention de délégation qui précise les conditions de fonctionnement des services.

La mise en œuvre des services : Rédaction du Cahier des charges, Lancement de l'Appel d'Offre ... est gérée par les AO².

Gestion du système

Réservation :

Les réservations sont centralisées au niveau de l'AO² qui assure la réception des appels des usagers et transmet les feuilles de route aux transporteurs qui vont assurer les services.

Suivi et contrôle :

Le suivi des bilans des systèmes sera effectué par les AO² avec l'appui de la centrale de réservation et/ou auprès des transporteurs :

Les statistiques de fréquentation annuelles détailleront :

- le nombre de services effectués, et pour chacun d'entre eux, le lieu de prise en charge, la destination et le motif du déplacement ;
- le type de titres vendus par service effectué et la somme des recettes ;
- les kilomètres effectués par service ;
- les demandes exprimées et non satisfaites par le système de transport à la demande.

La transmission des informations au Département sera réalisée par les AO² annuellement.

Financement

Le Département apporte une contribution financière au coût de fonctionnement des services de Transport à la Demande. La contribution du Département correspond à un forfait kilométrique :

⇨ 0,5 euros / kilomètre effectué

Tarifification

La tarification des services est définie par chacune des Autorités Organisatrices de Second Rang.

Le Département homologue les tarifs en jugeant de la cohérence tarifaire entre Communauté de Communes d'un même Pays.

Information

L'information sur les services de transport à la demande (conception, impression, diffusion et remise à jour des documents) est assurée par la Communauté de Communes.

Les Communautés de Communes assure également la diffusion régulière de l'information dans les mairies, dans les journaux locaux et autres supports d'information locale.



Les outils de gestion existants

Les outils de gestion de services de transport à la demande peuvent correspondre à différents niveaux de fonctionnalité :

La centrale de réservation

La centrale de réservation est un logiciel qui enregistre les réservations et fournit au transporteur la liste des personnes à prendre en charge. La plupart des centrales de réservations assurent aussi une fonction d'information plus ou moins complète.

Le logiciel de gestion du transport à la demande

Un logiciel de gestion du transport à la demande assure, en plus de l'information et des réservations, les fonctions liées à la facturation et à l'analyse statistique. A noter : certains logiciels assurent en option la génération de l'itinéraire à partir des réservations grâce à un géoréférencement du réseau et des points de prise en charge.

La centrale de mobilité

Une centrale de mobilité est une structure (association, organisme, service public...) dont la fonction est de faciliter la mobilité de ses usagers (les citoyens d'un territoire par exemple). Si la centrale de mobilité fournit de l'information et prend les réservations, elle travaille aussi avec les transporteurs, les entreprises, les administrations, les centres commerciaux... pour améliorer le système de transport local par l'animation et la concertation. Elle recense les initiatives en matière de mobilité, les évalue et tente de les "essayer" sur d'autres parties du territoire (covoiturage par exemple).

Les logiciels de "centrale de mobilité" sont avant tout des outils d'information transport. Ils comprennent presque toujours des fonctions de réservation et parfois des outils plus ou moins avancés pour la gestion proprement dite du système de transport. Mais ces logiciels n'aident à assurer qu'une partie des missions de la centrale de mobilité, et il aurait été plus correct d'appeler ces outils des "logiciels de gestion du transport à la demande" ou des "centrales d'information multimodale" ...Malgré cela, l'expression "centrale de mobilité" désigne aujourd'hui autant la structure que le logiciel de gestion du transport à la demande...

↳ Les logiciels sont plus ou moins onéreux et complexes selon les fonctions assurées

(de 6 000 € pour les fonctions de base à 45 000 € pour les fonctions essentiellement adaptées à un environnement urbain).

II - PROPOSITIONS DE DESSERTE EN TRANSPORT A LA DEMANDE

Les propositions sont présentées par Pays et par Communauté de Communes. Elles définissent les **grands principes de desserte** et proposent par Communauté de Communes un découpage en circuit ou zone de desserte, compte tenu de l'étendue des différents territoires, le projet de desserte ne peut pas s'organiser sans un découpage du territoire afin de proposer des services ayant des temps de parcours satisfaisants.

Les circuits de desserte ont été organisés en tenant compte des contraintes géographiques (routes et relief) des différents territoires.

Les propositions détaillent :

- ✓ Les circuits ou zones de desserte pouvant correspondre à un fonctionnement en ligne virtuelle zonale ou en Transport à la demande (à définir)
- ✓ Les pôles de destinations
- ✓ Le niveau d'offre en offre de base (1 fois par semaine) et en offre complémentaire (2 allers-retours supplémentaire(s))

Ces propositions permettent de réaliser une estimation globale des coûts (paragraphe suivant) résultant de la mise en place de services de transport à la demande afin d'orienter les choix du Département.

Remarque : A la mise en œuvre des services, des **optimisations de moyens** (véhicules et conducteur) peuvent être réalisées, en proposant dans la mesure du possible :

- ✓ des horaires décalés pour les circuits d'une même Communauté de Communes, permettant l'enchaînement et la réutilisation d'un véhicule
- ✓ à l'échelle d'un territoire plus vaste (Pays), des jours de fonctionnement différents sur la semaine (hors jours contraints : permanences ou marchés) d'une Communauté de Communes à l'autre pour étaler les moyens sur la semaine de fonctionnement
- ✓ des optimisations de circuits entre Communauté de Communes limitrophes (dans l'hypothèse où des services sont créés simultanément)

Ces éléments sont à considérer avec attention pour des territoires où les artisans taxis et transporteurs sont peu nombreux.

Pays Carcassonnais

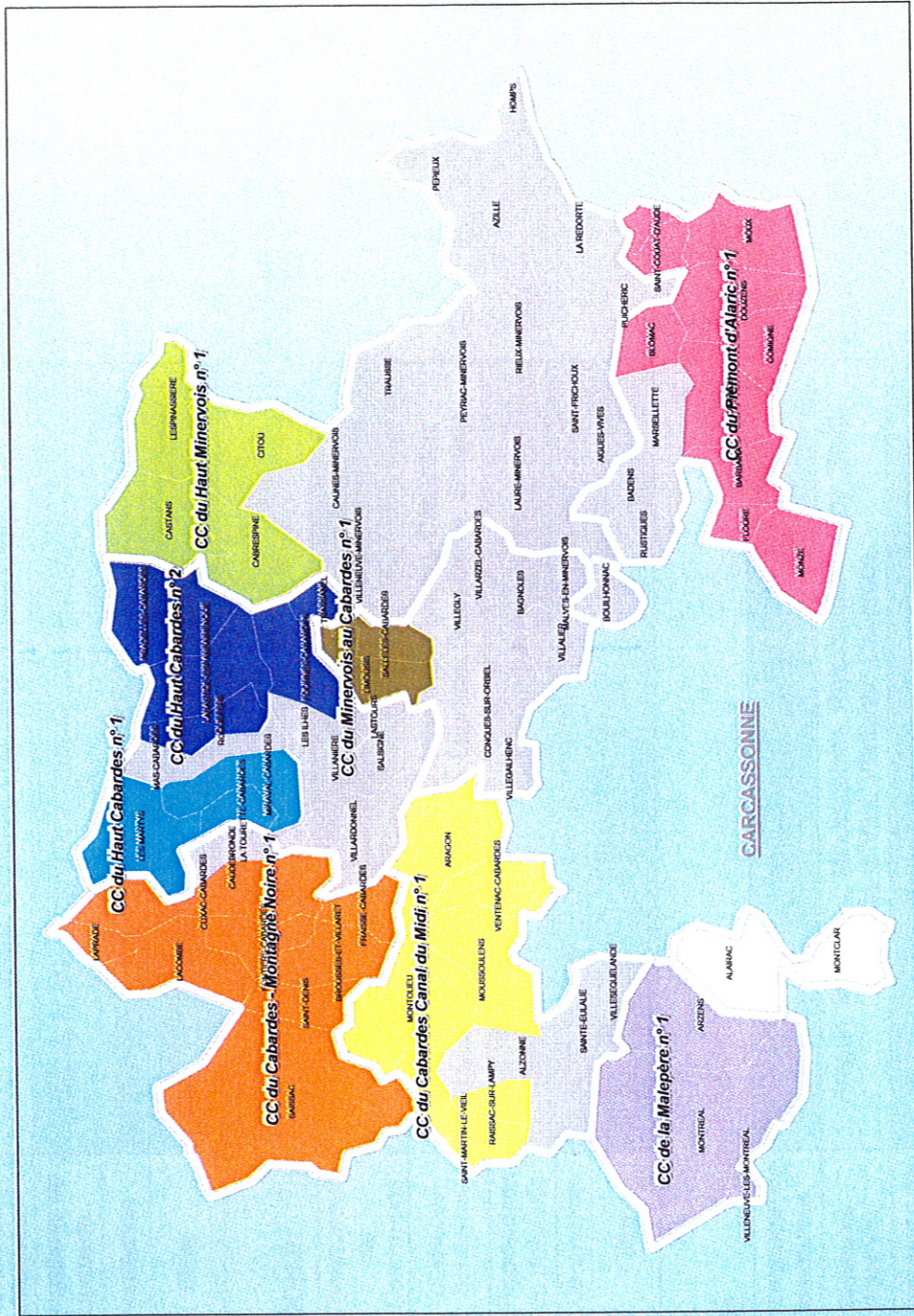
Pays Carcassonnais Propositions Zone de desserte

Contour Communauté de
commune

Zone de desserte

Communes desservies par
une offre en ligne régulière

Commune hors
intercommunalité



CC de la Malepère

Circuit de desserte	Communauté de Communes	CC de la Malepère
CC de la Malepère n° 1	Communes desservies	Arzens, Montréal, Villeneuve-lès-Montréal
	Propositions de desserte	Offre complémentaire
	Destination	CARCASSONNE
	Offre	1 Aller/Retour par semaine
		CARCASSONNE
		1 Aller/Retour par semaine

CC du Cabardes - Montagne Noire

Circuit de desserte	Communauté de Communes	CC du Cabardes - Montagne Noire
CC du Cabardes - Montagne Noire n° 1	Communes desservies	Brousses-et-Villaret, Cuxac-Cabardès, Fontiers-Cabardès, Fraisse-Cabardès, Lacombe, Laprade, Saint-Denis, Saissac
	Propositions de desserte	Offre complémentaire
	Destination	CARCASSONNE
	Offre	1 Aller/Retour par semaine
		CARCASSONNE
		1 Aller/Retour par semaine

CC du Cabardes Canal du Midi

Circuit de desserte	Communauté de Communes	CC du Cabardes Canal du Midi
CC du Cabardes Canal du Midi n° 1	Communes desservies	Aragon, Montolieu, Moussoulens, Raissac-sur-Lampy, Saint-Martin-le-Vieil, Ventenac-Cabardès
	Propositions de desserte	Offre de Base
	Destination	CARCASSONNE
	Offre	1 Aller/Retour par semaine
		CARCASSONNE
		1 Aller/Retour par semaine

CC du Haut Cabardes

Circuit de desserte	Communauté de Communes	CC du Haut Cabardes
CC du Haut Cabardes n° 1	Communes desservies	Les Martyrs, La Tourette-Cabardès, Miraval-Cabardes
CC du Haut Cabardes n° 2	Communes desservies	Fournes-Cabardès, Labastide-Esparbairénque, Pradelles-Cabardès, Roquetière, Trassanel
	Propositions de desserte	Offre complémentaire
	Destination	CARCASSONNE
	Offre	1 Aller/Retour par semaine
		CARCASSONNE
		1 Aller/Retour par semaine

CC du Haut Minervois

Circuit de desserte	Communauté de Communes	CC du Haut Minervois
CC du Haut Minervois n° 1	Communes desservies	Cabrespine, Castans, Citou, Lespinassière
	Propositions de desserte	Offre complémentaire
	Destination	CARCASSONNE
	Offre	1 Aller/Retour par semaine
		CARCASSONNE
		1 Aller/Retour par semaine

CC du Minervois au Cabardes

Circuit de desserte	Communauté de Communes	CC du Minervois au Cabardes
CC du Minervois au Cabardes n° 1	Communes desservies	Limousis, Sallèles-Cabardès
	Propositions de desserte	Offre complémentaire
	Destination	CARCASSONNE
	Offre	1 Aller/Retour par semaine
		CARCASSONNE
		1 Aller/Retour par semaine

CC du Piémont d'Alaric

Circuit de desserte	Communauté de Communes	CC du Piémont d'Alaric	
CC du Piémont d'Alaric n° 1	Communes desservies	Barbaira, Blomac, Capendu, Comigne, Douzens, Floure, Monze, Moux, Roquecourbe-Minervois, Saint-Couat-d'Aude	
Propositions de desserte		Offre de Base	Offre complémentaire
Destination		CARCASSONNE	Une destination à définir au choix de la CC: CARCASSONNE OU LEZIGNAN
Offre		1 Aller/Retour par semaine	1 Aller/Retour par semaine

Communes hors C.C.

Les communes de Alairac et Monclar, hors intercommunalité pourraient être associées au circuit de desserte de la Communauté de Communes de Malepère.

III - EVALUATION FINANCIERE ET MODE DE FINANCEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT A LA DEMANDE PROPOSES

L'estimation des coûts d'exploitation est calculée sur la base d'une estimation du kilométrage annuel.

L'estimation du kilométrage annuel est réalisée :

- en prenant l'hypothèse que 50 % de services de transport à la demande sont déclenchés,
- en considérant la distance d'accès au pôle principal défini au niveau du Pays,
- les kilomètres Haut-le-pied sont intégrés en prenant l'hypothèse que le transporteur est localisé sur le pôle principal du Pays.

Les coûts kilométriques pratiqués par les transporteurs dépendront des résultats de l'appel d'offre et seront sûrement variables d'un territoire audois à l'autre selon les transporteurs présents, le contexte géographique et le type de véhicule utilisé. Nous avons basé l'estimation des coûts d'exploitation sur une hypothèse de rémunération des transporteurs de 1,5 € / kilomètre.

L'estimation de la clientèle est calculée à partir d'une moyenne d'usage : 0,5 voyages par an et par habitant hors communes de destination et est conditionnée à une bonne promotion / communication du système auprès de la population.

L'estimation annuelle comprend :

- ✓ L'usage des services (nombre de voyages),
- ✓ L'évaluation des kilométrages annuels en fonction du niveau d'offre proposé (1, 2 ou 3 aller(s)/retour(s) par semaine)
- ✓ L'évaluation des coûts d'exploitation (C) sur la base d'un coût kilométrique de 1,5 € / km,
- ✓ L'estimation de la contribution du Département sur la base d'une participation forfaitaire aux kilomètres effectivement parcourus de 0,4 € / km.

Les estimations sont présentées par Pays et Communautés de Communes.

Les coûts des services de la CC de Mouthoumet existants et de la CC du Chalabrais (en projet) ont été évalués sur la même base que les autres Communautés de Communes en considérant la desserte vers le pôle principal avec 3 niveaux de desserte (1 aller-retour, 2 allers-retours, 3 allers-retours).

■ Evaluation financière présentée par Pays

Pays	Offre de base		Offre complémentaire		Offre de base		Offre complémentaire		Offre de base		Offre complémentaire	
	Kilométrage annuel estimé (1 aller-retour par semaine)	Kilométrage annuel estimé (2 allers-retours par semaine)	Kilométrage annuel estimé (3 allers-retours par semaine)	coût annuel estimé sur la base de 1,5 €/km (2 allers-retours par semaine)	coût annuel estimé sur la base de 1,5 €/km (3 allers-retours par semaine)	coût annuel estimé sur la base de 0,5€/km (1 aller-retour par semaine)	coût annuel estimé sur la base de 0,5€/km (2 allers-retours par semaine)	coût annuel estimé sur la base de 0,5€/km (3 allers-retours par semaine)	participation du département estimée sur la base de 0,5€/km (1 aller-retour par semaine)	participation du département estimée sur la base de 0,5€/km (2 allers-retours par semaine)	participation du département estimée sur la base de 0,5€/km (3 allers-retours par semaine)	
Pays Carcassonnais	27 100	54 100	81 300	40 650 €	81 150 €	40 650 €	121 950 €	13 550 €	27 050 €	40 650 €		
Pays Corbières Minervois	69 600	139 300	209 100	104 400 €	208 950 €	104 400 €	313 650 €	34 800 €	69 650 €	104 550 €		
Pays de la Haute Vallée de l'Aude	70 800	141 600	212 300	106 200 €	212 400 €	106 200 €	318 450 €	35 400 €	70 800 €	106 150 €		
Pays Lauragais	30 500	61 200	91 600	45 750 €	91 800 €	45 750 €	137 400 €	15 250 €	30 600 €	45 800 €		
Pays Narbonnais	4 400	8 800	13 200	6 600 €	13 200 €	6 600 €	19 800 €	2 200 €	4 400 €	6 600 €		
TOTAL	202 400	405 000	607 500	303 600 €	607 500 €	303 600 €	911 250 €	101 200 €	202 500 €	303 750 €		

Sur la base d'un financement du Département de 0,5 € / km, l'aide financière départementale représenterait 33% du coût de fonctionnement des services soit un montant de l'ordre de 101 200 euros pour l'offre de base (offre proposée d'un aller-retour par semaine).

■ Evaluation financière détaillée par Communauté de Communes

Pays	Communauté de Communes	Offre de base		Offre complémentaire		Offre de base		Offre complémentaire		Offre de base		Offre complémentaire			
		Kilométrage annuel estimé (1 aller-retour par semaine)	Kilométrage annuel estimé (2 allers-retours par semaine)	Kilométrage annuel estimé (3 allers-retours par semaine)	coût annuel estimé sur la base de 1,5 €/km (1 aller-retour par semaine)	coût annuel estimé sur la base de 1,5 €/km (2 allers-retours par semaine)	coût annuel estimé sur la base de 1,5 €/km (3 allers-retours par semaine)	participation du département estimée sur la base de 0,5€/km (11 aller-retour par semaine)	participation du département estimée sur la base de 0,5€/km (12 allers-retours par semaine)	participation du département estimée sur la base de 0,5€/km (13 allers-retours par semaine)	coût annuel estimé sur la base de 1,5 €/km (2 allers-retours par semaine)	coût annuel estimé sur la base de 1,5 €/km (3 allers-retours par semaine)	participation du département estimée sur la base de 0,5€/km (12 allers-retours par semaine)	participation du département estimée sur la base de 0,5€/km (13 allers-retours par semaine)	
Pays Carcassonnais	CC de la Malepère	2400	4800	7200	3 600 €	7 200 €	1 200 €	10 800 €	2 400 €	3 600 €	1 200 €	10 800 €	2 400 €	3 600 €	
	CC du Cabardès - Montagne Noire	3600	7300	10900	5 400 €	10 950 €	1 800 €	16 350 €	3 650 €	5 450 €	1 800 €	16 350 €	3 650 €	5 450 €	
	CC du Cabardès Canal du Midi	3300	6500	9600	4 950 €	9 750 €	1 650 €	14 700 €	3 250 €	4 900 €	1 650 €	14 700 €	3 250 €	4 900 €	
	CC du Haut Cabardès	8200	16300	24500	12 300 €	24 450 €	4 100 €	36 750 €	8 150 €	12 250 €	4 100 €	36 750 €	8 150 €	12 250 €	
	CC du Haut Minervois	4100	8300	12400	6 150 €	12 450 €	2 050 €	18 600 €	4 150 €	6 200 €	2 050 €	18 600 €	4 150 €	6 200 €	
	CC du Minervois au Cabardès	1900	3800	5600	2 850 €	5 700 €	950 €	8 700 €	1 900 €	2 900 €	950 €	8 700 €	1 900 €	2 900 €	
	CC du Piémont d'Alaric	3600	7100	10700	5 400 €	10 650 €	1 800 €	16 050 €	3 550 €	5 350 €	1 800 €	16 050 €	3 550 €	5 350 €	
	Total	27 100	54 100	81 300	40 650 €	81 150 €	13 550 €	121 950 €	27 050 €	40 650 €	13 550 €	121 950 €	27 050 €	40 650 €	
	Pays Corbières Minervois	CC de la Contée de Durban Corbières	13200	26300	39600	19 800 €	39 450 €	6 800 €	59 250 €	13 150 €	19 750 €	6 800 €	59 250 €	13 150 €	19 750 €
		CC de la Région Lézignanaise	7100	14200	21300	10 650 €	21 300 €	3 550 €	31 950 €	7 100 €	10 650 €	3 550 €	31 950 €	7 100 €	10 650 €
CC des Hautes Corbières		13200	26500	39700	19 800 €	39 750 €	6 600 €	59 550 €	13 250 €	19 850 €	6 600 €	59 550 €	13 250 €	19 850 €	
CC du Canal de Midi en Minervois		4300	8600	13000	6 450 €	12 900 €	2 150 €	19 500 €	4 300 €	6 500 €	2 150 €	19 500 €	4 300 €	6 500 €	
CC du Canton de Lagrasse		11400	22800	34300	17 100 €	34 200 €	5 700 €	51 450 €	11 400 €	17 150 €	5 700 €	51 450 €	11 400 €	17 150 €	
CC du Massif de Mouthoumet		20400	40900	61300	30 600 €	61 350 €	10 200 €	91 950 €	20 450 €	30 650 €	10 200 €	91 950 €	20 450 €	30 650 €	
Total		69 600	139 300	209 100	104 400 €	208 950 €	34 800 €	313 650 €	69 650 €	104 550 €	34 800 €	313 650 €	69 650 €	104 550 €	
Pays de la Haute Vallée de l'Aude		CC Aude en Pyrénées	7400	14800	22200	11 100 €	22 200 €	3 700 €	33 300 €	7 400 €	11 100 €	3 700 €	33 300 €	7 400 €	11 100 €
		CC du Canton d'Avat	10400	20700	31100	15 600 €	31 050 €	5 200 €	46 650 €	10 350 €	15 550 €	5 200 €	46 650 €	10 350 €	15 550 €
		CC du Chalabrais	13700	27400	41000	20 550 €	41 100 €	6 850 €	61 500 €	13 700 €	20 500 €	6 850 €	61 500 €	13 700 €	20 500 €
	CC du Limouxin et du St-Hilaireis	9300	18600	27900	13 950 €	27 900 €	4 650 €	41 850 €	9 300 €	13 950 €	4 650 €	41 850 €	9 300 €	13 950 €	
	CC du Pays de Couiza	13400	26900	40300	20 100 €	40 350 €	6 700 €	60 450 €	13 450 €	20 150 €	6 700 €	60 450 €	13 450 €	20 150 €	
	CC du Pays de Sault	7000	14000	21000	10 500 €	21 000 €	3 500 €	31 500 €	7 000 €	10 500 €	3 500 €	31 500 €	7 000 €	10 500 €	
	CC du Razès Malepère	6200	12500	18700	9 300 €	18 750 €	3 100 €	28 050 €	6 250 €	9 350 €	3 100 €	28 050 €	6 250 €	9 350 €	
	CC les Côteaux du Razès	3400	6700	10100	5 100 €	10 050 €	1 700 €	15 150 €	3 350 €	5 050 €	1 700 €	15 150 €	3 350 €	5 050 €	
	Total	70 800	141 600	212 300	106 200 €	212 400 €	35 400 €	318 450 €	70 800 €	106 150 €	35 400 €	318 450 €	70 800 €	106 150 €	
	Pays Lauragais	CC de la Piège et du Lauragais	8600	17300	25900	12 900 €	25 950 €	4 300 €	38 850 €	8 650 €	12 950 €	4 300 €	38 850 €	8 650 €	12 950 €
CC du Castelnaudary et du Bassin Lauragais		5200	10400	15600	7 800 €	15 600 €	2 600 €	23 400 €	5 200 €	7 800 €	2 600 €	23 400 €	5 200 €	7 800 €	
CC du Garnaguès et de la Piège		3600	7300	10900	5 400 €	10 950 €	1 800 €	16 350 €	3 650 €	5 450 €	1 800 €	16 350 €	3 650 €	5 450 €	
CC du Lauragais - Montagne Noire		5100	10200	15300	7 650 €	15 300 €	2 550 €	22 950 €	5 100 €	7 650 €	2 550 €	22 950 €	5 100 €	7 650 €	
CC du Nord-Ouest Audois		2900	5800	8600	4 350 €	8 700 €	1 450 €	12 900 €	2 900 €	4 300 €	1 450 €	12 900 €	2 900 €	4 300 €	
CC Hers et Ganguise	5100	10200	15300	7 650 €	15 300 €	2 550 €	22 950 €	5 100 €	7 650 €	2 550 €	22 950 €	5 100 €	7 650 €		
Total	30 500	61 200	91 600	45 750 €	91 800 €	15 250 €	137 400 €	30 600 €	45 800 €	15 250 €	137 400 €	30 600 €	45 800 €		
Pays Narbonnais	CC Corbières en Méditerranée	4400	8800	13200	6 600 €	13 200 €	2 200 €	19 800 €	4 400 €	6 600 €	2 200 €	19 800 €	4 400 €	6 600 €	
	Total	4 400	8 800	13 200	6 600 €	13 200 €	2 200 €	19 800 €	4 400 €	6 600 €	2 200 €	19 800 €	4 400 €	6 600 €	
TOTAL		202 400	405 600	607 500	303 600 €	607 500 €	101 200 €	911 250 €	202 500 €	303 750 €	101 200 €	911 250 €	202 500 €	303 750 €	