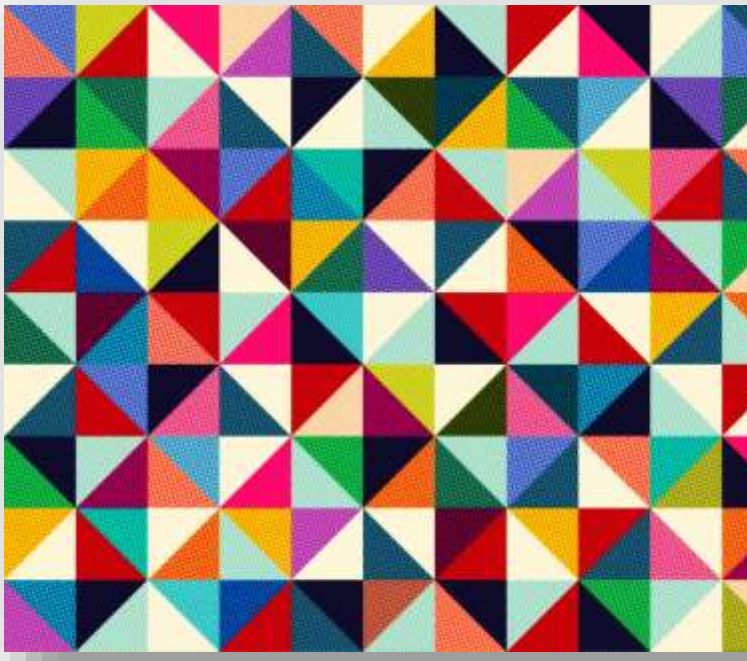


Mobilités

>>>>>>>LE PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENTS SCOT VALLEE ARIEGE

Tendance #1
Une gouvernance en matière de mobilité, complexe : multi-scalaire et multi-partenariale

Tendance #2
Des documents-cadres pour favoriser les nouvelles mobilités bien documentés et offrant des perspectives d'actions concrètes à moyen terme

Tendance #3
Le Nord du territoire intégré au système urbain de la métropole toulousaine

Tendance #4
Un axe routier connecté à la métropole et à vocation transfrontalière

Tendance #5
Un axe routier d'accès aux stations de ski, aux stations thermales et à la principauté d'Andorre avec de très fortes périodes d'affluence

Tendance #6
Un réseau structurant transversal qui complète l'axe Nord-Sud particulièrement sur la frange Est du territoire

Tendance #7
Le projet de route européenne Toulouse-Barcelone : une amélioration des conditions d'accessibilité des voies rapides le long de la RN20 mais une faible prise en compte de l'amélioration des conditions de vie des villes et villages situés le long de cet axe

Tendance #8

Une offre TER tournée vers l'agglomération toulousaine alors que sa vocation transfrontalière historique est peu valorisée

Tendance #9

L'atout touristique du ferroviaire : entre le succès de la formule *Skirail* et la nécessaire amélioration des dessertes ferroviaires

Tendance #10

Le projet touristique d'une vélo route transpyrénenne V81 : des maîtrises d'ouvrage multiples, des délais variés

Tendance #11

Un trafic routier de plus en plus dense sur le Nord du territoire, amené à se développer dans le futur, et parfois saturé sur certains itinéraires

Tendance #12

Une pratique du covoiturage présentant un fort potentiel de développement avec une quinzaine d'aires de covoiturage et deux expérimentations d'auto-partage à l'Est du territoire

Tendance #13

Une ligne ferroviaire très facilement accessible à pieds, en voiture et en vélo à l'ensemble de la population mais trop peu desservie par les transports en commun

Tendance #14

Les aménagements récents des pôles multi-modaux : un outil pour l'attractivité des déplacements en train et qui doit être accéléré

Tendance #15

Le train sous-utilisé dans les migrations intra-territoriales faute de connecteurs de transports publics avec les gares

Tendance #16

Le réseau des transports inter-urbains en développement : travailler sa complémentarité et son efficience

Tendance #17

Un réseau de transports scolaires conséquent

Tendance #18

Des aménagements cyclables à développer et à mieux coordonner pour former un réseau cohérent à destination de la mobilité quotidienne

Tendance #19

Les flux de marchandises : un trafic problématique aux abords des centres-bourgs traversés et qui participent à leur déclin

Tendance #20

Près de 30% des accidents de la route se concentre le long de la RN20 et parmi eux près de 50% ont lieux dans les communes les plus peuplées traversées

Tendance #21

Les flux migratoires domicile-travail marqués par une nette prédominance des déplacements entre le bassin d'emploi de Pamiers et le bassin d'emploi de Foix

Tendance #22

Les modes de transports en commun et les deux roues diminuent au profit de la voiture personnelle entre 2007 et 2017 qui représente 80% des trajets quotidiens domicile-travail

Tendance #23

La part des modes actifs dans les déplacements quotidiens reste modeste mais le potentiel est important

Tendance #24

L'enquête mobilité du SCOT éclaire sur le potentiel de report modal selon les distances parcourues et alerte sur le déficit en transports en commun

Tendance #25

Des navettes urbaines qui répondent aux besoins des communes les plus peuplées mais pas aux besoins des agglomérations

Tendance #26

Un étalement urbain qui allonge les distances et engendre une forte motorisation des ménages

Tendance #27

Un taux de motorisation des ménages supérieur à la moyenne départementale avec quelques exceptions en territoires plus urbains mais également en territoires très isolés

Tendance #28

Le transport à la demande (TAD) un service essentiel pour les publics captifs mais organisé de manière peu cohérente et très inégalement réparti entre les territoires

Tendance #29

Les politiques de revitalisation de cœur de ville, une opportunité pour replacer la place accordée à la voiture dans les centres-villes et centres-bourgs

Tendance #30

Développer de nouvelles mobilités pour atténuer les impacts de la voiture individuelle : covoiturage, véhicules électriques, véhicules à hydrogène, tiers-lieux et non mobilités

>>>>

>>>

PORTRAIT DE TERRITOIRE

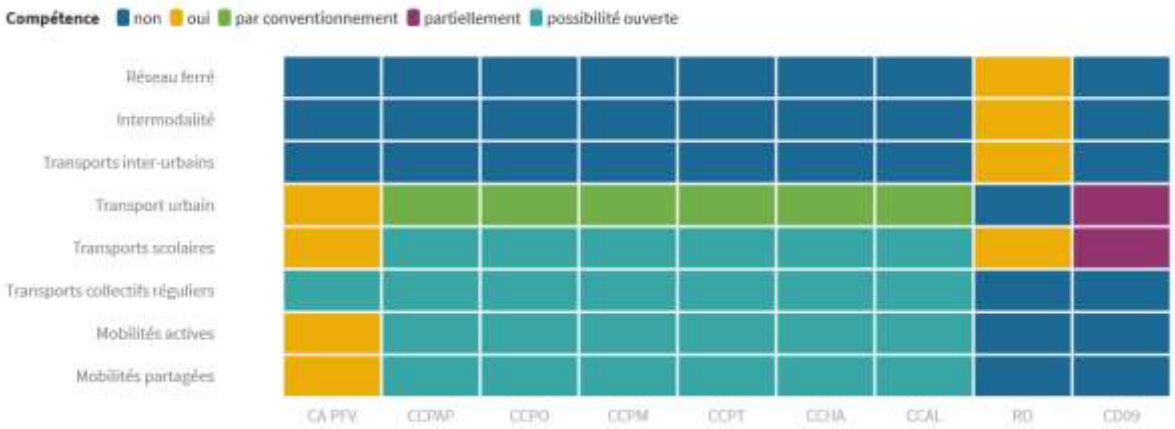
LE PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENTS DU SCOT VALLEE DE L'ARIEGE

La politique mobilités de la CAPFV, CCPT, CCPAP, est animée par le Syndicat de SCoT au travers du Plan Global de Déplacements. Ce document sera rendu opposable (tout comme le Plan Vélo SCoT en cours) dans le cadre de la révision SCoT mis à l'approbation d'ici 2024.

Tendance #1

Une gouvernance en matière de mobilité complexe : multi-scalaire et multi-partenariale

	Compétence	Observation
Transport urbain	Autorité organisatrice de la mobilité	CA Pays Foix-Varilhes | *01.01.2017*
Transport non urbain	Autorité organisatrice de la mobilité Région en dehors des AOM existantes Département pour : les élèves, les étudiants, les handicapés	Peuvent utiliser le versement transport pour financer le service
Réseau ferré	Région Occitanie	Services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ceux-ci Pour le train de nuit Latour de carol - Paris c'est de la compétence de l'Etat.
Intermodalité	Région Occitanie	Chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports, elle est chargée de coordonner son action avec celle des AOM
Syndicat mixte de transport	Possible : composé exclusivement d'AOM	Pas de SM Transport à ce jour



Il convient de noter que les EPCI peuvent être AOM de rang 2, sur convention avec la Région Occitanie ; Cela va être le cas a minima, pour la CCPT et la CC PAP, à l'échelle du SCOT. Pour les CC couverts par le périmètre SCoT, celles-ci n'ont pas pris la compétence mobilité au 31mars 2021.

Les CC peuvent agir soit par délégation de la compétence de la Région (ex pour du TAD - AOM de Rang 2), soit via d'autres compétences comme la compétence "voirie d'intérêt communautaire" permettant d'aménager des pistes cyclables.

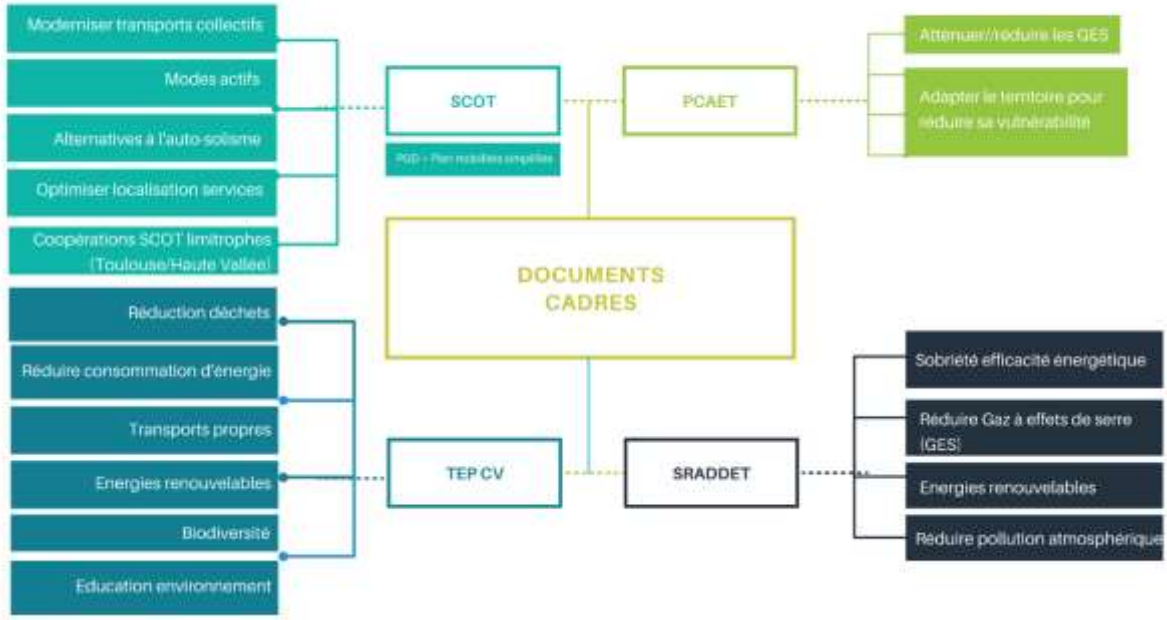
Concernant le **transport scolaire**, il convient de souligner que la CAPFV est compétente. Cependant, elle redélègue à la Région via une convention.

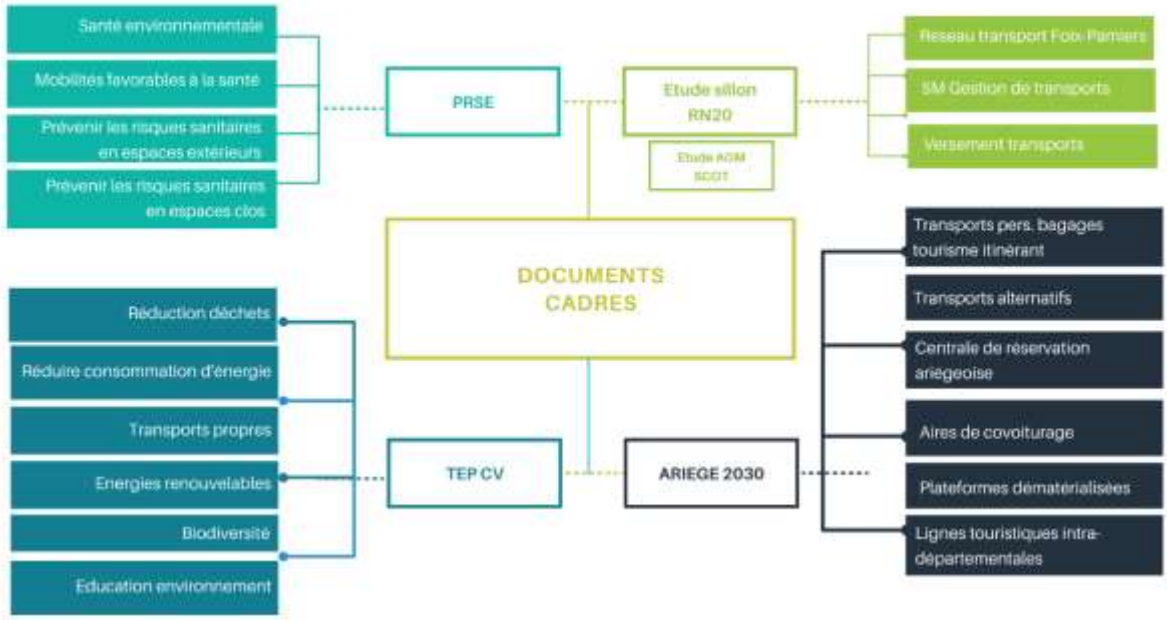
Concernant le **transport urbain**, les EPCI ont la possibilité de prendre la compétence par conventionnement uniquement sur le volet « transport à la demande ».

La Région est organisatrice des **mobilités actives** : https://www.laregion.fr/La-Region-change-de-braquet-avec-son-Plan-Velo

Tendance #2

Des documents-cadres pour favoriser les nouvelles mobilités bien documentés et offrant des perspectives d'actions concrètes à moyen terme

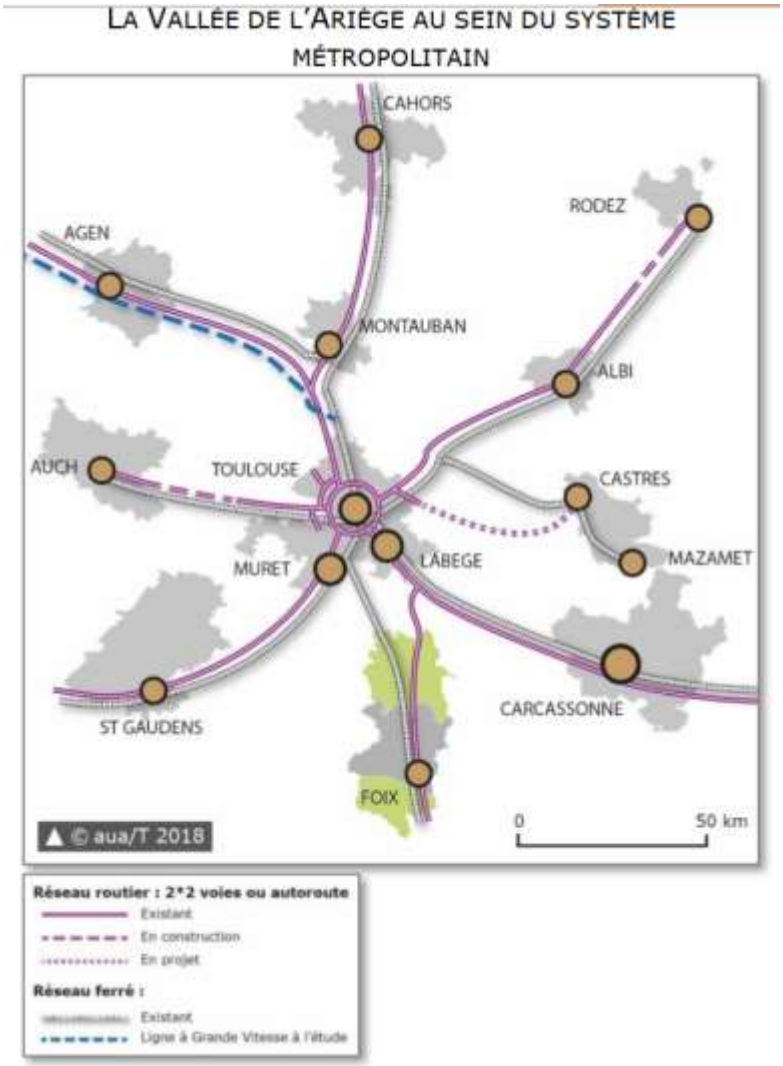




Tendance #3

Le Nord du territoire intégré au système urbain de la métropole toulousaine

« [La CC des Portes Ariège Pyrénées et la CA Pays de Foix-Varilhes] participent du système métropolitain toulousain, constitué de l'agglomération toulousaine et des agglomérations moyennes situées dans sa zone d'influence. Ce système métropolitain se caractérise par l'intensité des échanges quotidiens entre les différents territoires (migrations résidentielles, déplacements domicile-travail, relations sièges-établissements, zones d'influence des grands équipements...). »
Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019



Tendance #4

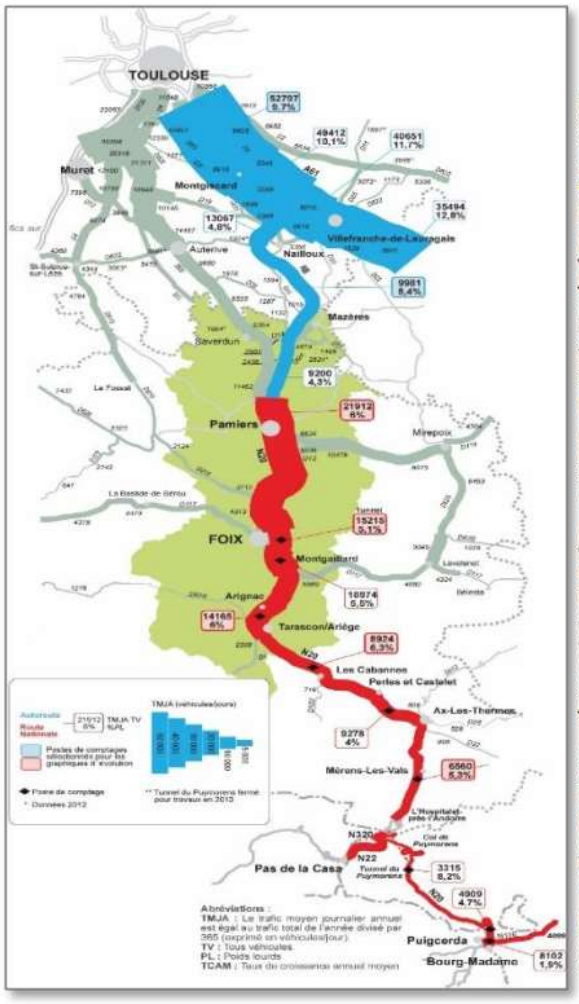
Un axe routier connecté à la métropole et à vocation transfrontalière

*« La route nationale 20 (RN20), qui traverse et dessert l'ensemble du territoire, permet de rejoindre rapidement l'A66 ou l'A64 et de se raccorder au réseau autoroutier national. (…) La mise en 2*2 voies partielle de la RN20 et la construction de l'A66 ont grandement amélioré la liaison avec la métropole toulousaine. Les temps de trajet en voiture ont été réduits à seulement une heure entre Foix et Toulouse. L'essentiel du trafic se concentre sur la RN20 et il va croissant au fur et à mesure que l'on se rapproche de la métropole.*

(…) La RD820 (ex RN20) est plus utilisée que l'autoroute en raison de sa gratuité et d'un temps de parcours équivalent (en heures creuses) voire meilleur (en heures de pointe) pour rejoindre l'ouest Toulousain. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS 2013



Source : Observatoire régional des trafics routiers en Midi-Pyrénées DREAL 2015

17% des échanges franco-espagnoles de véhicules légers se font via les frontières ariégeoises

500 camions par jour transitent par la RN20 en direction de l'Espagne

« La route nationale 20 (RN20), qui traverse et dessert l'ensemble du territoire, est un axe vital pour les relations franco-espagnoles puisqu'elle offre un accès à l'Espagne via la commune de Bourg- Madame ou via la principauté Andorrane. C'est la route la plus directe entre le territoire de la Vallée de l'Ariège et Barcelone (330 km).
17 % des échanges de véhicules légers entre l'Espagne et la France se font via ces frontières (TMJA 2014 : Trafic Moyen Journalier Annuel en 2014 ; source DREAL).
En revanche, seuls 3 % des échanges de poids lourds entre la France et l'Espagne empruntent les frontières ariègeoises.
Cela représente cependant plus de 500 camions par jours (TMJA 2014) qui génèrent des nuisances (bruit, pollution, dangerosité) pour les villes ou villages traversés ne bénéficiant pas de déviation.
C'est notamment le cas de Tarascon-sur-Ariège. De plus, en cas de fermeture de la RN20, les poids lourds peuvent se retrouver bloqués. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Tendance #5

Un axe routier d'accès aux stations de ski, aux stations thermales et à la principauté d'Andorre avec de très fortes périodes d'affluence

*La RN20 a également un rôle important pour l'accès aux stations de ski de la Vallée d'Ariège qui génèrent des flux conséquents très concentrés sur quelques périodes (week-ends et vacances hivernales). C'est le cas de la station d'Ax Les 3 domaines et dans une moindre mesure des Monts d'Olmes, du plateau de Beille, de Goulier Neige et d'Ascou Pailhères. L'importante attractivité de la principauté d'Andorre repose sur son domaine skiable, le plus grand des Pyrénées, ainsi que sur son offre commerciale qui bénéficie d'une faible fiscalité. Le trafic en direction d'Andorre est donc important, principalement le week-end mais aussi tout au long de l'année. La mise à 2*2 voies de la RN20 a toutefois permis de limiter les effets de congestion liés aux retours de stations et d'améliorer l'attractivité de ces pôles touristiques qui ont un rôle économique important en Ariège.*

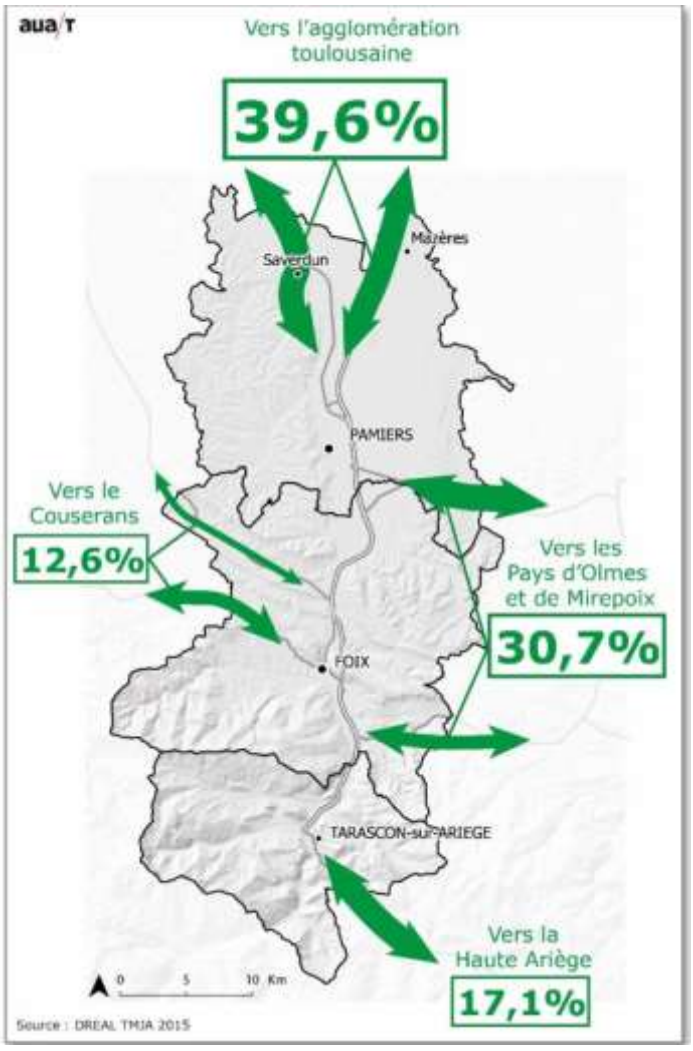
Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Tendance #6

Un réseau structurant transversal qui complète l'axe Nord-Sud particulièrement sur la frange Est du territoire

40% des flux d'échanges sortant du territoire du SCOT se font avec l'agglomération toulousaine

31% Des flux d'échanges se font avec la CC Pays d'Olmes et la CC Pays de Mirepoix



Tendance #7

Le projet de route européenne Toulouse-Barcelone : une amélioration des conditions d'accessibilité des voies rapides le long de la RN20 mais une faible prise en compte de l'amélioration des conditions de vie des villes et villages situés le long de cet axe

« Le projet de route européenne E9 « Toulouse-Barcelone » doit permettre d'assurer la liaison entre les deux métropoles en seulement 3 heures en voiture. Le projet ne nécessite pas la création de nouvelles routes mais vise à améliorer les axes existants afin que l'intégralité de l'itinéraire puisse s'effectuer sur des voies rapides ou des autoroutes.

La poursuite de la transformation de la RN20 en un itinéraire européen vise à améliorer les conditions d'accessibilité du territoire mais aussi à améliorer les conditions de vie des riverains, notamment pour les villes et villages traversés par l'axe qui en subissent les nuisances (pollution, bruit, dangerosité). L'aboutissement de ce projet international n'est pas sans conséquence sur le positionnement stratégique du territoire de la Vallée de l'Ariège et donc sur son attractivité et son développement local. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

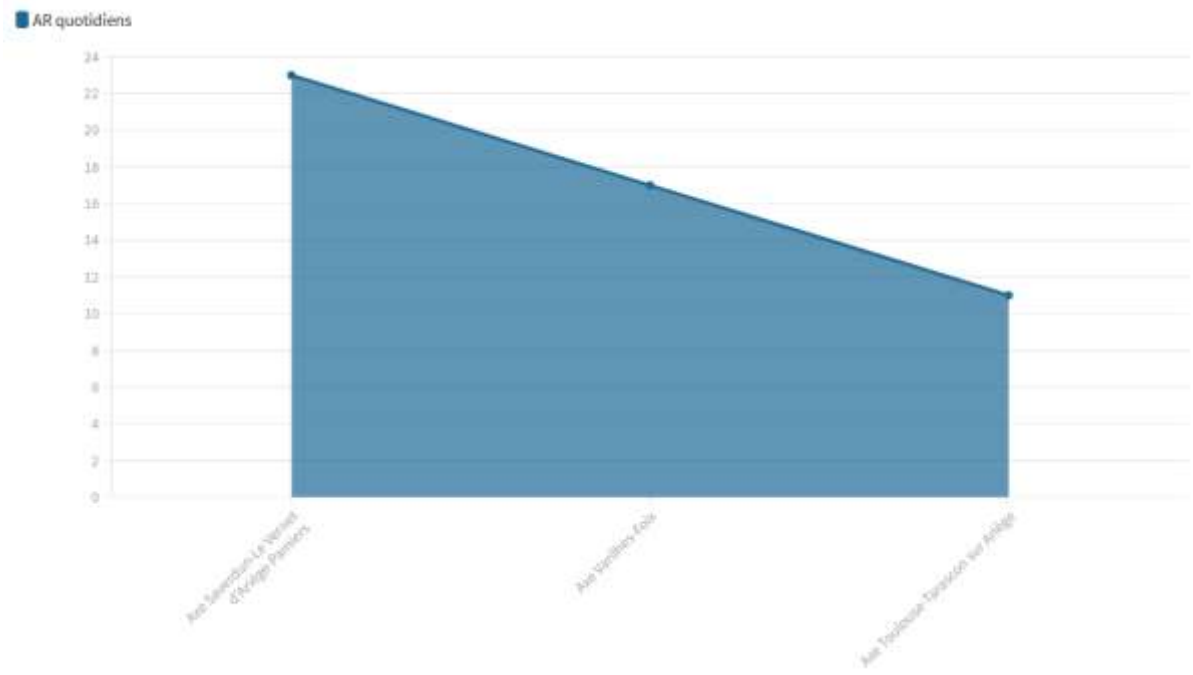
France	Espagne
45 km de voies rapides restent à finaliser pour rejoindre la frontière espagnole mais il s'agit de la partie la plus complexe techniquement et la plus coûteuse à réaliser en raison du profil très montagneux des territoires traversés et des enjeux environnementaux	17 km de route restent à réaménager entre Berga et Puigcerdà.

Tendance #8

Une offre TER tournée vers l'agglomération toulousaine alors que sa vocation transfrontalière historique est peu valorisée

Le TER permet de desservir l'ensemble du territoire de la vallée de l'Ariège. En 2004, suite à la restructuration de la ligne Toulouse-Latour de Carol, le cadencement horaire a été mis en place, accompagné d'une augmentation de l'offre.

Ces nouvelles grilles horaires ont été pensées notamment afin de répondre à une demande quotidienne d'accès à l'agglomération toulousaine, principalement pour les déplacements domicile/travail et domicile/étude.

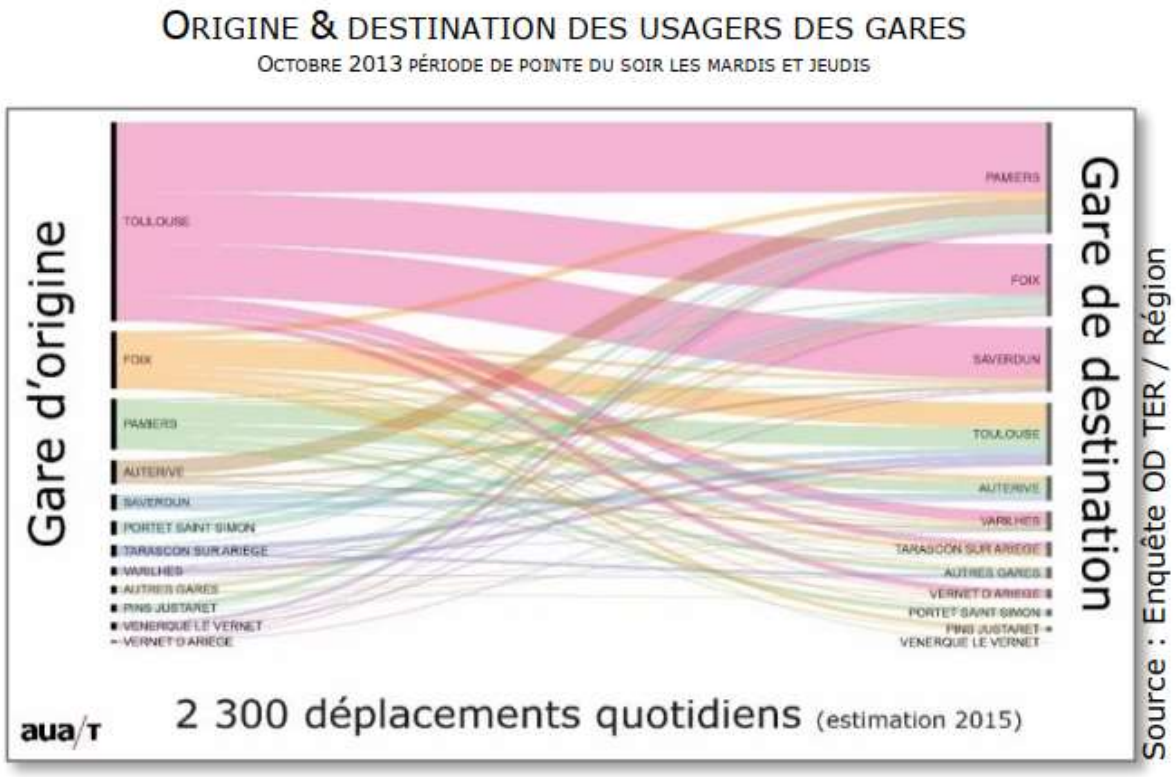


« On note clairement la démarcation entre les sections urbaine (Toulouse-Auterive), péri-urbaine (Auterive-Foix) et rural (Foix – Latour-de-Carol). Au niveau des progressions, Venerque-le-Vernet continue sur sa lancée en se rapprochant des 200.000 usagers, tout comme Pamiers avec presque 350.000 voyageurs et Cintegabelle qui franchit la barre des 100.000 (170 000 voyageurs / an sur la gare de Saverdun). À la frontière, la gare de Latour-de-Carol frôle quant à elle les 50.000, un chiffre qui devrait augmenter encore plus avec l'harmonisation des correspondances depuis décembre 2018. La palme de la plus forte progression revient à Saverdun qui gagne 7.000 voyageurs en un an, une situation qui s'explique par l'attractivité de la commune qui attire de plus en plus de citadins. À noter également Ax-les-Thermes qui arrive à rester stable à environ 85.000 usagers malgré sa population de seulement 1.200 habitants et ce grâce

au tourisme avec d'une part les sports d'hiver (tarif skirail pour rejoindre la station d'Ax les 3 domaines) et de l'autre les randonnées et thermes de la ville.

Du côté des baisses, Andorre-l'Hospitalet n'arrive toujours pas à se remettre de la suppression du CAR TER qui faisait la liaison avec le Pas-de-la-Case dans la Principauté avec 30.000 usagers en moins. La création d'une nouvelle liaison entre l'Hospitalet et la capitale Andorrane est une nécessité, tout comme le projet d'une liaison ferroviaire actuellement à l'étude par la chambre de commerce de l'Andorre. Autre gare à la baisse, Pins-Justaret qui ne cesse de perdre des voyageurs avec une diminution de 20.000 personnes en 3 ans. Située sur la partie urbaine de la ligne, ce phénomène peut s'expliquer par la saturation des trains à l'approche de Toulouse où il arrive régulièrement d'avoir des passagers qui restent à quai le matin, sans oublier le parking de la gare qui n'est plus du tout adapté à une telle population. On peut également ajouter l'absence d'arrêt en contre-pointe par de nombreux trains, une politique de desserte qui s'est aggravée aujourd'hui avec le SA2019 »

Actu TER Occitanie | Fréquentations 2017



Une étude de pré-faisabilité Pôle d'échange multi-modal SCoT (+ CC Hte Ariège) a été menée en 2020 suivi d'une étude de faisabilité Pôle d'échange multimodal SCoT en 2021 pour l'aménagement de 3 gares sur le territoire du SCoT, Saverdun, Varilhes et Tarascon pour en faire de véritables pôles d'échanges multimodaux. L'objectif étant une plus grande utilisation de la ligne TER et une meilleure intermodalité pour faciliter l'accès à ces trois gares.

Une étude de préfaisabilité a également été réalisée sur 5 autres gares de la ligne sur le territoire de la CC Haute Ariège. L'étude de faisabilité pour l'aménagement de ces 5 gares est en cours.

Le retour du train transpyrénéen a eu un impact négatif sur les horaires matinaux

« L'événement majeur de ce changement de service (2019) concerne le retour du transpyrénéen! En effet, après des décennies d'absence totale de coordination entre la SNCF et la RENFE (son homologue espagnol) allant jusqu'à avoir des trains français arrivant 5 minutes après le départ des trains espagnols, les TER et les Rodalies seront désormais en parfaite connexion. Chaque jour ce sont ainsi pas moins de 4 allers-retours Toulouse-Barcelone qu'offrira la ligne du transpyrénéen Orientale avec une arrivée dans la capitale Catalane entre 13h50 et 22h02, et un retour à Toulouse entre 13h17 et 21h15. Le trajet varie lui entre 6h01 et 6h50.

Deuxième évolution, le renforcement de la desserte en milieu de journée qui était jusqu'à présent très légère, avec deux allers-retours supplémentaires.

Conséquence du décalage des horaires des trains de Latour-de-Carol, le premier train du matin ne dessert plus la haute-Ariège ce qui est très préjudiciable quand on sait qu'il était très apprécié des randonneurs pour arriver de bonne heure sur les sentiers Pyrénéens mais aussi pour atteindre l'Andorre. »

Actu TER Occitanie | Fréquentations 2017

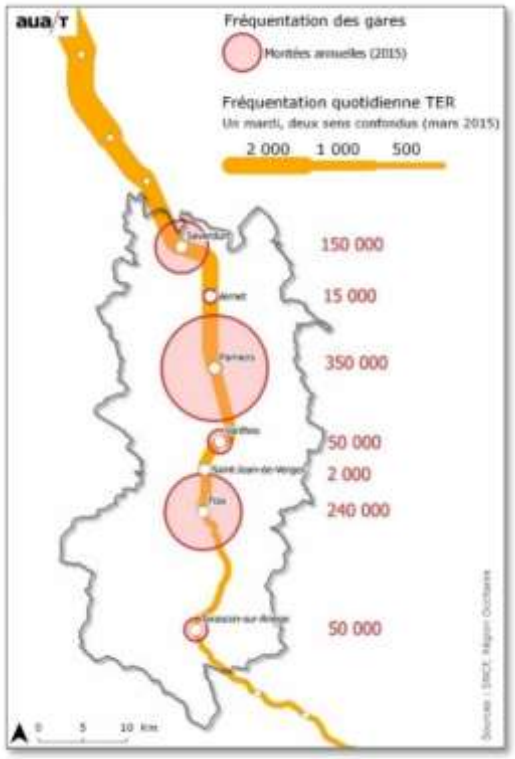
Le train transpyrénéen : beaucoup reste à faire

« Mais cela ne suffit pas. L'offre reste tout d'abord trop méconnue. Rajouter « correspondance vers Barcelone » dans les annonces des trains, modifier l'algorithme des sites et applications SNCF et Oui.sncf pour faire apparaître la possibilité de correspondances à Cerbère/Portbou et rendre possible l'achat de billet de la ligne Rodalies R3 pour faire apparaitre la possibilité de correspondances à Latour-de-Carol. Mettre en correspondance les trains de nuit avec les trains espagnols en les faisant arriver moins tard. Faire également de la promotion pour ces liaisons à l'approche de chaque saison estivale dans les gares et la presse locale, en particulier en direction des jeunes. Se mettre d'accord sur l'attente des trains à la frontière en cas de retard. Enfin se rapprocher de la Generalitat pour proposer des billets à prix fixe sur certains horaires, par exemple 20€ le Toulouse-Barcelone ou Montpellier-Barcelone.

Enfin, il reste beaucoup à faire au niveau de l'infrastructure, en particulier sur le transpyrénéen. Au cours de l'été 2019 par exemple, un déraillement a eu lieu dans le tunnel de Toses côté Espagnol. Si le trafic a repris, une limitation de vitesse a été mise en place en attendant des travaux de remise en état faisant perdre 7 à 8 minutes en moyenne et rendant certaines correspondances impossible à Latour-de-Carol malgré le récent changement côté Français…

La fiabilité doit être renforcée. Des travaux sont prévus des deux côtés comme l'ajout de deux sous-stations sur la partie Toulousaine (fin 2020), un relèvement de vitesse aux abords des Cabannes (2022), un renouvellement de la signalisation entre Foix et Ax-les-Thermes (2022), le renouvellement de la voie Espagnole côté Français (2020) ou encore le doublement de la voie dans le péri-urbain de Barcelone sur près de 20 km entre Parets-del-Vallès et La Garriga. Mais ces investissements ne suffissent pas. Il manque encore le doublement de la section péri-urbaine de Toulouse, un relèvement global de la vitesse de la ligne, le retour des gares d'évitements supprimées avec le temps, la réouverture de la voie Française entre Latour-de-Carol et Puigcerdà ou encore la mise à écartement standard progressif de la section Espagnole et la création d'une liaison vers l'Andorre. »

Actu TER Occitanie | Transpyrénéen



Dans le cadre du plan national de relance 2020, une mesure est dédiée au maintien des trains de nuit. L'Intercité de nuit Latour-Toulouse-Paris ne semble plus menacé.

Tendance #9

L'atout touristique du ferroviaire : entre le succès de la formule *Skirail* et la nécessaire amélioration des dessertes ferroviaires

« L'Ariège offre la situation la plus favorable d'Occitanie pour relier les sites touristiques en train avec une ligne de chemin de fer toujours en service, toujours électrifiée, et avec un cadencement honorable en haute montagne. Plusieurs points sont à améliorer néanmoins pour réduire l'usage de la voiture. À l'entrée de la Haute-Ariège par exemple se trouve la grotte de Lombrives connue pour être la plus vaste grotte d'Europe! Un site qui attire de nombreux curieux avec un parking régulièrement plein à certaines périodes de l'année. Pour faire face à cette situation et développer l'attractivité de la grotte, il serait intéressant de rouvrir la gare d'Ussat-les-Bains située juste en face. Un simple quai qui serait desservi uniquement les weekends de vacances par exemple, permettrait de mettre la grotte à 1h30 de Toulouse. »

Actu TER Occitanie | Les Pyrénées en manque de transport

Localisation de la gare d'Ussat-les-Bains par rapport à la grotte de Lombrives ©VoieMidi

« Un peu plus au Sud, la ville d'Ax-les-Thermes est à ce jour le seul site à être équipé des infrastructures nécessaires pour concurrencer la voiture. On retrouve en effet un téléphérique reliant directement la ville au domaine skiable d'Ax 3 domaines et la ligne de chemin de fer permet d'avoir un cadencement d'un train toutes les heures en provenance de Toulouse avec un temps de trajet de 2h. Un projet d'aménagement d'une nouvelle ligne entre la gare de Mérens-les-Vals et Ax les 3 domaines au niveau du pic de Savis est en cours. Elle permettrait de faciliter l'accès au domaine pour les Espagnols et les Andorrans, développer l'offre sur la commune de Mérens et avoir une interconnexion directe avec les trains.

Cela permettrait aussi de pallier au problème de capacité de l'actuelle télécabine, datant pourtant de 2001 seulement, qui est plafonné à 1.500 personnes/h. Seul inconvénient, tous les trains ne desservent pas Mérens-les-Vals avec un cadencement de seulement un train toutes les deux heures. »

Actu TER Occitanie | Les Pyrénées en manque de transport

Hypothèse des deux liaisons par câble vers la station d'Ax 3 domaines ©VoieMidi

« Les derniers kilomètres pour accéder aux sites touristiques restent parfois problématiques. Sur les quatre principaux sites touristiques du territoire, le château de Foix est le plus facile d'accès en transport collectif en raison de sa proximité avec la gare et de sa desserte par le réseau de Navette F'Bus. C'est également le cas des Forges de Pyrènes mais l'accès depuis la gare nécessite une correspondance entre les lignes 1 et 5. Le Parc de la préhistoire et la grotte de

Niaux, situés à proximité de Tarascon-sur-Ariège ne sont pas accessibles en transport collectif, aucune solution n'étant proposée en gare. » Sauf l'été, grâce à la mise en place d'une nouvelle liaison liO mis en place par la Région Occitanie, depuis 2020.

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Tendance #10

Le projet touristique d'un vélo route transpyrénenne V81 : des maîtrises d'ouvrage multiples, des délais variés

« La véloroute V81 doit permettre de rejoindre Perpignan depuis Bayonne en longeant les Pyrénées. Longue de 570 km, elle est encore largement discontinue puisque plus de la moitié du tracé reste à réaliser.
L'enjeu premier est avant tout touristique. Une fois finalisée la véloroute attirera des cyclotouristes à l'échelle européenne et renforcera l'attractivité touristique du territoire. La réalisation d'un itinéraire cyclable continu constitue également une opportunité pour le développement de la pratique du vélo au quotidien sur les territoires urbains traversés. Le Conseil Départemental de l'Ariège poursuit la réalisation de son programme de développement des voies vertes. Il prévoit notamment la réalisation de l'axe Pamiers – Mirepoix. Toutefois, il ne réalisera pas la liaison Foix – Pamiers qu'il laisse à la charge des EPCI ou communes L'échéancier prévisionnel priorise les travaux les plus faciles à mettre en œuvre notamment en raison de fonciers disponibles ou faciles à acquérir (anciennes voies ferrées) :

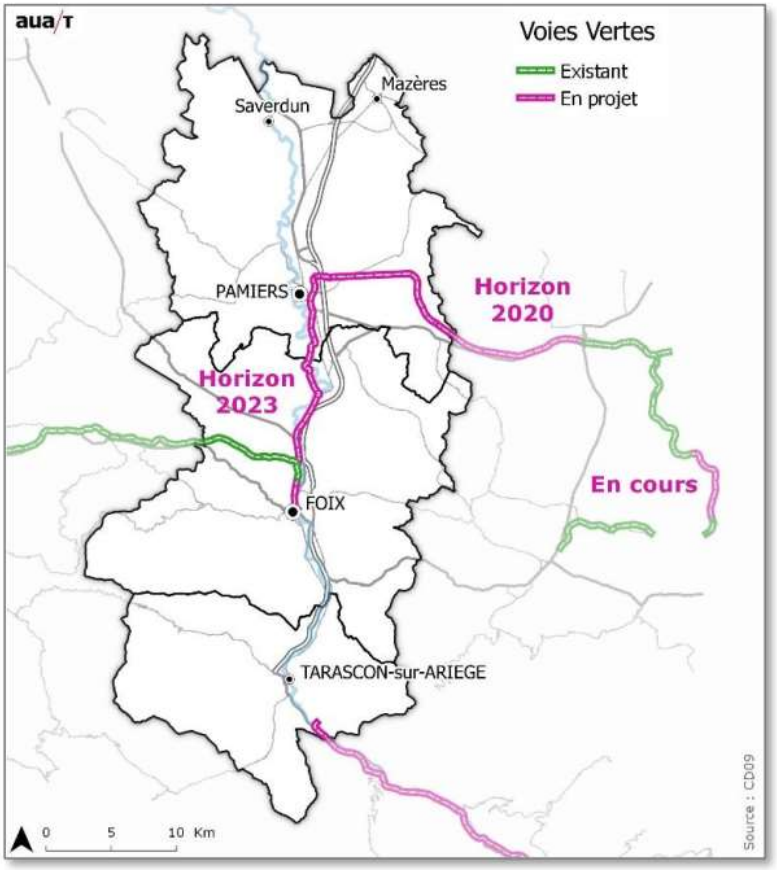
- *Pamiers / Mirepoix : 2020.*
- *Foix / Pamiers : Maitrise d'ouvrage à déterminer*

Le tronçon entre Foix et Pamiers sera le plus difficile à réaliser en raison du manque d'emprise et de difficultés techniques liées au franchissement de l'Ariège, de la voie ferrée et de la RN20. Il représente pourtant une opportunité à saisir afin de proposer un aménagement cyclable qualitatif desservant les communes du corridor Pamiers-Foix où se concentrent la population, un grand nombre d'emplois et de pôles générateurs de déplacements. Cet aménagement pourra donc constituer le cœur d'un réseau cyclable à vocation de loisir et de déplacement du quotidien. Pour cela, la continuité piéton et cycle devra être assurée jusqu'aux centres-villes (Pamiers, Foix) et aux centres-bourgs La Communauté de communes de la Haute Ariège, en partenariat avec la Communauté de communes du Pays de Tarascon porte également un projet de voie à mobilité active entre Ornolac-Ussat-les-Bains et les forges d'Orlu. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

VÉLOROUTE 81 :

VOIES VERTES EXISTANTES OU À RÉALISER SUR LE TERRITOIRE DE LA VALLÉE DE L'ARIÈGE



Tendance #11

Un trafic routier de plus en plus dense sur le Nord du territoire, amené à se développer dans le futur, et parfois saturé sur certains itinéraires

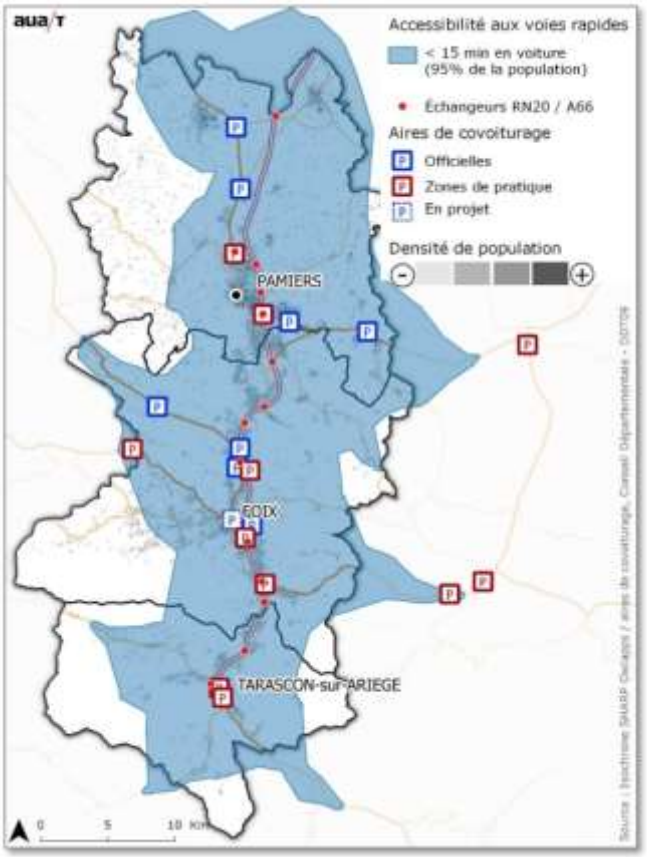
Tendance #12

Une pratique du covoiturage présentant un fort potentiel de développement avec une quinzaine d'aires de covoiturage et deux expérimentations d'auto-partage à l'Est du territoire

« L'offre de covoiturage se structure aujourd'hui autour de bretelles d'accès à la RN20 et sur les quatre principaux axes transversaux permettant d'y accéder. Une quinzaine d'aires de covoiturage existe sur le territoire :
7 aires officielles aménagées par le Conseil Départemental ou les communes de Foix et Pamiers.
9 autres qui se sont constituées de façon informelle et témoignent de la forte demande existante.
Il est fort probable que les pratiques de covoiturage soient principalement orientées vers un accès à l'agglomération toulousaine ou pour des distances plus longues et soient, à contrario, peu en lien avec des déplacements de proximité, internes au territoire du SCoT. À ce jour, aucune solution d'autostop organisé n'a été déployée sur le territoire du SCoT alors que des expérimentations sont en cours sur les Pays d'Olmes et de Mirepoix ainsi qu'un projet porté par la Communauté de communes Couserans-Pyrénées. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

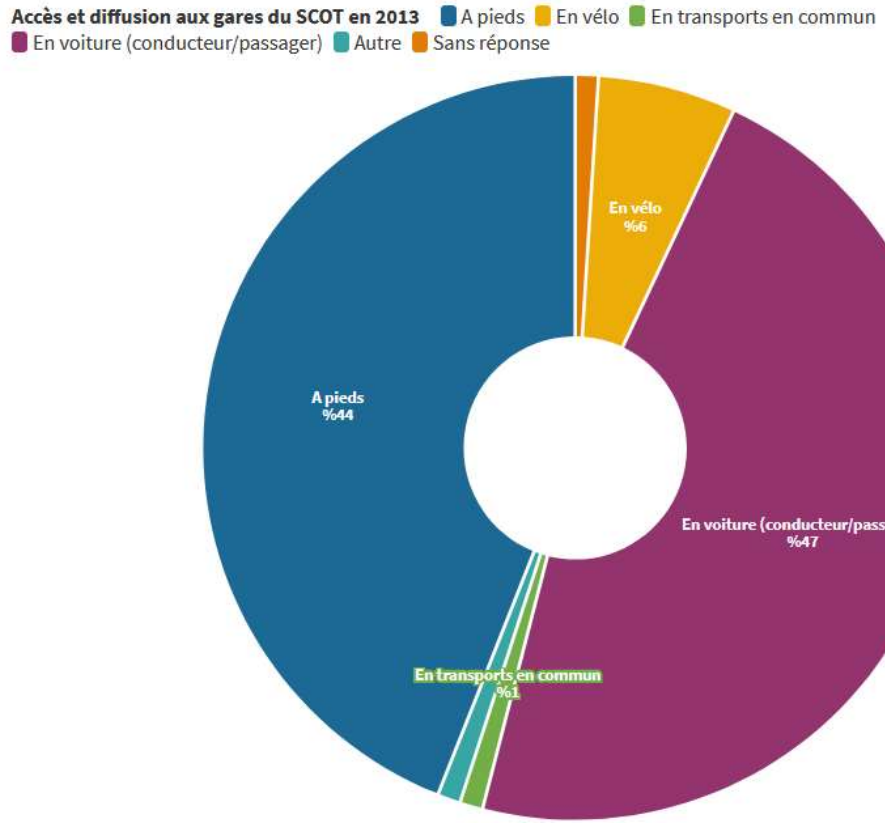
RÉPARTITION DES AIRES DE COVOITURAGE



Le plan vélo du SCOT intègre une fiche action du CD09 pour porter un Schéma Départemental d'aires de covoiturage.

Tendance #13

Une ligne ferroviaire très facilement accessible à pieds, en voiture et en vélo à l'ensemble de la population mais trop peu desservie par les transports en commun



« La ligne ferroviaire Toulouse - Latour-deCarol est parallèle à la RN20 et traverse l'ensemble du territoire en longeant la rivière Ariège. Le réseau TER bénéficie donc à la quasi-totalité de la population du territoire, 97 % des habitants se situant à moins de quinze minutes en voiture d'une gare. En 2013, près de la moitié des usagers du TER utilisait leur voiture pour se rendre en gare où les besoins de stationnement sont donc conséquents. La marche à pied, qui représente 44% des accès aux gares, constitue l'autre mode très utilisé, ce qui est d'autant plus remarquable que seuls 14% de la population se situent à moins de 15 minutes à pied d'une gare ; ceci montre que le train attire notamment ceux qui habitent près des gares. Près de 6 % des accès se font à vélo (principalement à Foix et à Pamiers) et le potentiel de développement semble très important pour les 32 % de la population qui vivent à moins de 15 minutes à vélo d'une

gare. En revanche, la desserte des gares en transport en commun urbain (navette) n'est proposée qu'à Foix et Pamiers et représente moins de 1 % des accès à ces gares. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Tendance #14

Les aménagements récents des pôles multi-modaux : un outil pour l'attractivité des déplacements en train et qui doit être accéléré

« Le développement des modes actifs et des transports en commun pour accéder aux gares est un enjeu important afin d'éviter une saturation des parkings, qui serait préjudiciable à l'attractivité des TER. Les travaux récents sur les gares de Foix et de Pamiers ont permis non seulement d'augmenter les capacités de stationnement, mais également de réaménager les gares dans une logique de pôles d'échanges multimodaux :

- *augmentation significative du nombre de places de stationnement,*
- *création de quais pour les autobus départementaux devenus régionaux,*
- *création et amélioration des cheminements piéton et vélo au sein du pôle gare,*
- *aménagement de déposes minutes, de stations taxi et de stationnements réservés au covoiturage,*
- *restauration des parvis et aménagements paysagers qualitatifs,*
- *mise aux normes pour les Personnes à Mobilité Réduite.*

Des réflexions similaires pourraient être menées pour la gare de Saverdun (troisième gare du territoire par sa fréquentation), de Varilhes (desserte du CHIVA et de la ZA Delta Sud) et, dans une moindre mesure, de Tarascon-sur-Ariège. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

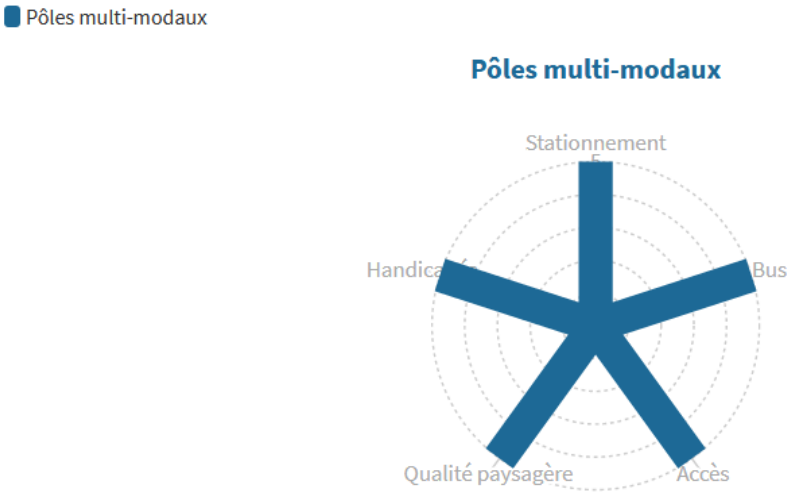
Dans le cadre du déploiement des actions du Plan Global de Déplacements (PGD), le Syndicat mixte du SCoT a identifié trois gares ferroviaires TER - Saverdun, Varilhes et Tarascon-sur-Ariège - à enjeux Mobilités sur son périmètre d'action, réunissant les caractéristiques et le potentiel pour candidater au plan région PEM.

Un Pôle d'Echange Multimodal (PEM) c'est quoi ? C'est un lieu d'échanges où se connectent différents modes de transports. Le Plan Régional PEM a donc pour but l'aménagement de ces lieux afin de faciliter les correspondances entre les différents modes, tout en proposant des services aux usagers. Ce dispositif régional d'intervention spécifique en faveur des PEM est à disposition des collectivités et adapté à la taille des projets. L'objectif de ce Plan régional : accompagner à la fois les projets urbains et périurbains les plus importants et les projets plus modestes en milieu rural.

En effet, en 2017, ces noeuds d'échanges enregistrent des flux importants qu'il est nécessaire de connecter au territoire pour mieux organiser la "logistique des derniers kilomètres" :

- Saverdun : 157 000 (2015) / 171 000 (2017) considéré comme un futur "PEM urbain"
- Varilhes : 50 000 (2015) / 43 000 (2017) considéré comme un futur "PEM rural"
- Tarascon/Ariège : 49 000 (2015) / 52 000 (2017) considéré comme un futur "PEM rural".

L'objectif est d'aboutir sur des études de pré-faisabilité d'ici 2021, pour permettre des ré-aménagements afin de faciliter l'accès à ces gares et de les intégrer dans des politiques de mobilité de proximité favorisant l'usage de modes de transport alternatif à la voiture individuel : transport collectif, vélo (Plan Vélo), marche, covoiturage, autopartage,…



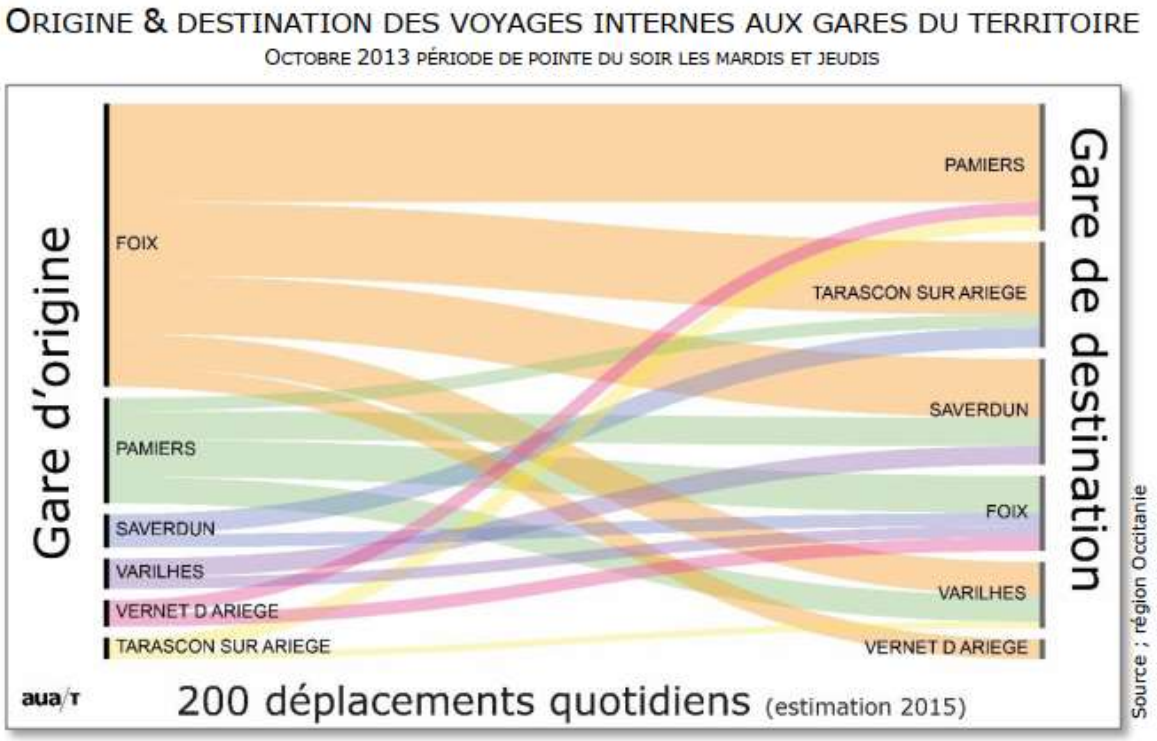
Tendance #15

Le train sous-utilisé dans les migrations intra-territoriales faute de connecteurs de transports publics avec les gares

3% Des voyages de la ligne sont internes au périmètre du SCOT

« Le TER permet de relier les principaux pôles urbains du territoire. Entre Foix et Saverdun, 17 trains quotidiens sont proposés, soit un cadencement à la demi-heure en heure de pointe. Ils desservent l'ensemble des gares à l'exception de Saint Jean-de-Verges où seuls 5 trains s'arrêtent. Une partie de ces trains a pour terminus Foix ; Tarascon-sur-Ariège bénéfice d'une offre moins régulière et moins importante avec 11 trains quotidiens. Cependant, malgré cette offre importante, seuls **3 % des voyages de la ligne sont internes au périmètre du SCoT,** ce qui représente environ 200 déplacements quotidiens. Pour des déplacements relativement courts (Pamiers Saverdun : 16 km ; Pamiers-Foix : 21 km), et malgré des temps de parcours intéressants (Saverdun-Pamiers en 14 mn, Pamiers-Foix en 15 mn), le train est relativement peu utilisé dans un contexte où la circulation automobile est facile et peu contrainte et où les gares sont parfois mal connectées aux générateurs de déplacements. Cette offre de train est complétée par une offre d'autocar interurbains qui relient également les trois principaux pôles du territoire : Pamiers, Foix et Tarascon-sur-Ariège. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019



Tendance #16

Le réseau des transports inter-urbains en développement : travailler sa complémentarité et son efficience

« Depuis le 1er janvier 2017, la Région Occitanie est devenue autorité organisatrice des transports non urbains. La compétence était jusqu'alors détenue par le Département. Le territoire est desservi par trois lignes de cars anciennement départementales qui ont été restructurées récemment afin de gagner en cohérence. Cette restructuration a permis de rationaliser les itinéraires et les horaires afin de rendre le service plus lisible et plus efficient. Une tarification unique (1€) a été mise en place et des correspondances sont désormais assurées avec le TER (Foix et Varilhes) et entre les trois lignes de cars (Foix). Le centre hospitalier (le CHIVA) est desservi 5 fois par jour par la ligne L106. En 2017, près de 45 000 trajets ont été vendus entre Foix et Saint-Girons (ligne 104) et entre Pamiers et Tarascon (ligne 106), soit une progression de 25 % par rapport à l'année 2016. Cependant la fréquentation reste faible une fois rapportée à la course. La Région gère également la ligne de cars TER qui complète l'offre de train de la ligne Toulouse – Latour-de Carol, ainsi que la ligne de car régionale 950 qui dessert notamment Mirepoix et Lavelanet à partir du pôle d'échanges de Pamiers. Le week-end, la ligne poursuit le trajet jusqu'au château de Montségur, attraction touristique importante d'Ariège. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Muret
Pamiers
Foix
St-Girons
09
ARIÈGE
ANDORRE
Montesquieu-Volvestre
Saverdun
Mazères
St-Ybars
Salles-sur-l'Hers
Lavelanet
Mirepoix
Varilhes
St-Jean-de-Verges
Montségur
Montségur-Château
Vicdessos
Auzat
Ax-les-Thermes
Aulus-les-Bains
Gazost-Neige
Les Cabannes
Portè-Puymorens
364
361
1240
322
359
358
325
319
318
327
303
310
350
386
383
413
414
357
453
454
450
451
457
4733
4734
560

Tendance #17

Un réseau de transports scolaires conséquent

« En plus des trois lignes régulières à 1 € ; cinq autres lignes régulières permettent la desserte des établissements du secondaire de Pamiers, Foix, Tarascon-sur Ariège et Saverdun. Bien que ces lignes ne soient pas exclusivement réservées aux scolaires, leur offre (desserte et horaire) est en premier lieu destinée à assurer l'accès aux établissements secondaires pour les collégiens et lycéens qui y sont rattachés. Par ailleurs, une soixantaine de lignes exclusivement scolaires complètent le dispositif et permettent l'accès à l'ensemble des établissements scolaires du territoire. Afin de bénéficier du service, les scolaires doivent répondre à certains critères :

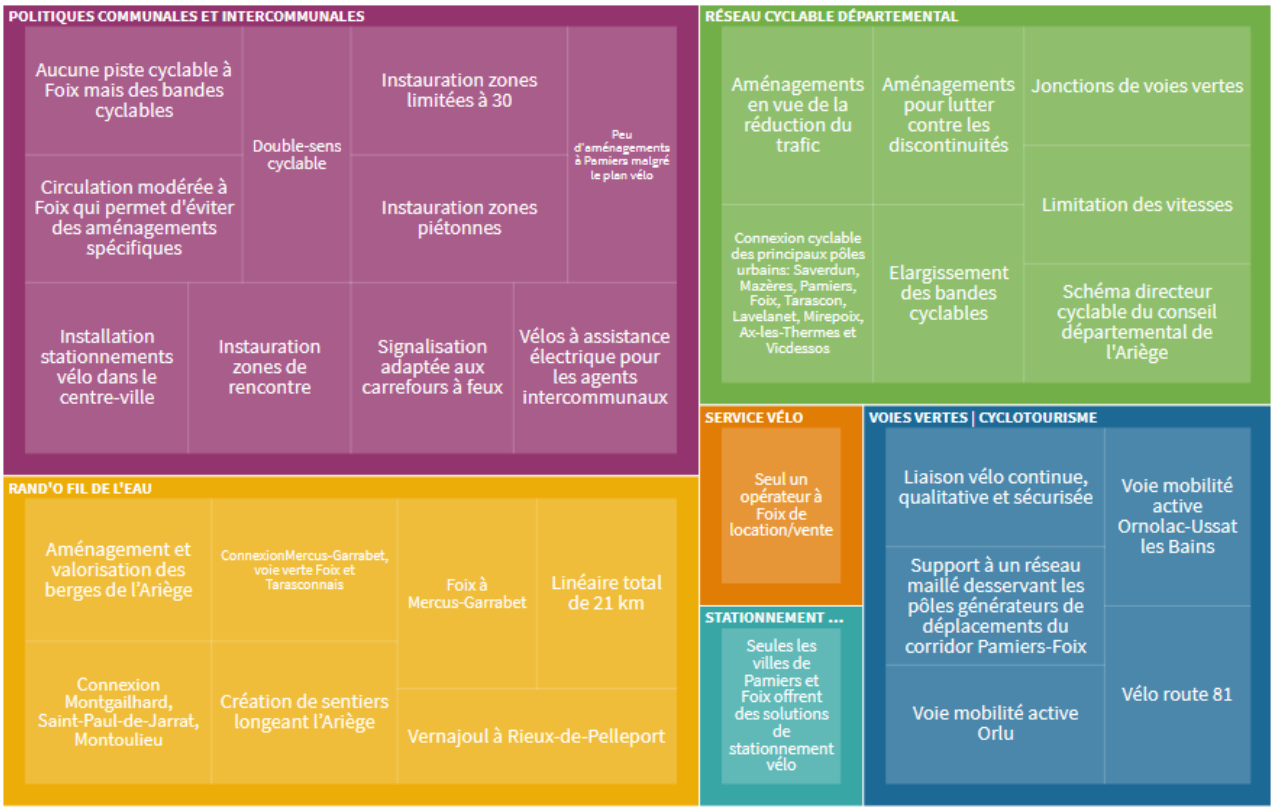
- *Résider dans une commune ne disposant pas d'établissement scolaire sur son territoire.*
- *Être dans l'obligation de parcourir une distance supérieure à 3 km entre la commune de résidence et la commune de scolarisation.*

À l'échelle du département, 7 500 élèves bénéficient du service de transport mis en place pour les scolaires. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Tendance #18

Des aménagements cyclables à développer et à mieux coordonner pour former un réseau cohérent à destination de la mobilité quotidienne



A la lecture du diagnostic proposé par le SCOT de la vallée de l'Ariège, il apparaît nécessaire de mieux coordonner les différents acteurs en charge de la politique cyclable. Si les voies cyclo-touristiques semblent faire l'objet d'une attention de la part des intercommunalités, les enjeux liés à la mobilité quotidienne des habitants sont peu prises en compte actuellement, notamment dans les deux principaux pôles urbains : Foix et Pamiers.

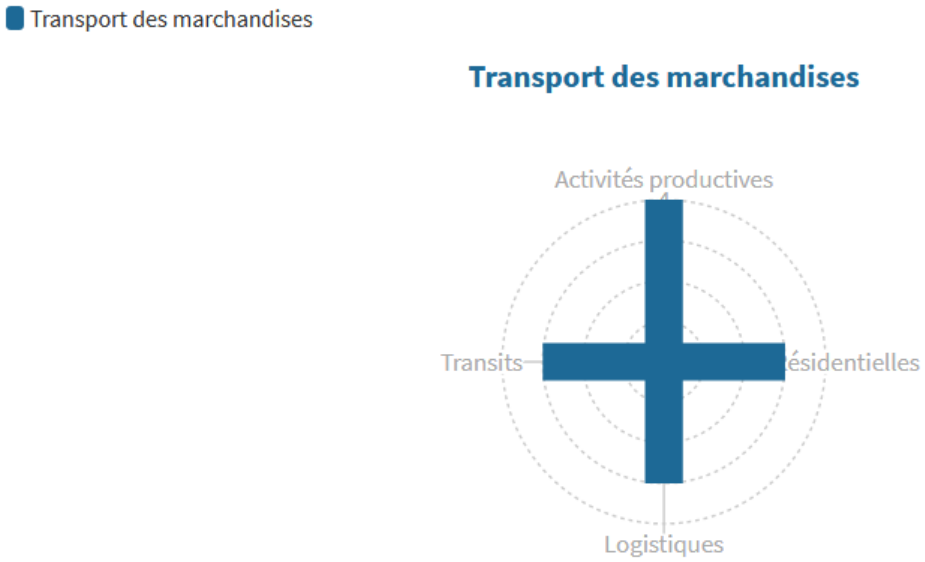
Ces tendances ont été actualisées par la suite dans le cadre du plan vélo. Ainsi, il existe actuellement une étude de faisabilité en cours d'une liaison entre Tarascon et Ornolac Ussat les bains, et connexion à la voie mobilité active de la CC Haute-Ariège ; l'offre de stationnement vélo est hétérogène, il existe peu d'abris sécurisés hormis au niveau de certaines gares ; le projet « rando ô fil de l'eau » n'existe plus, ses orientations sont désormais intégrées dans le plan vélo du SCOT ; les limitations de vitesse et des zones de rencontre dans le centre ancien de Foix permettent une mixité des usages

Tendance #19

Les flux de marchandises : un trafic problématique aux abords des centres-bourgs traversés

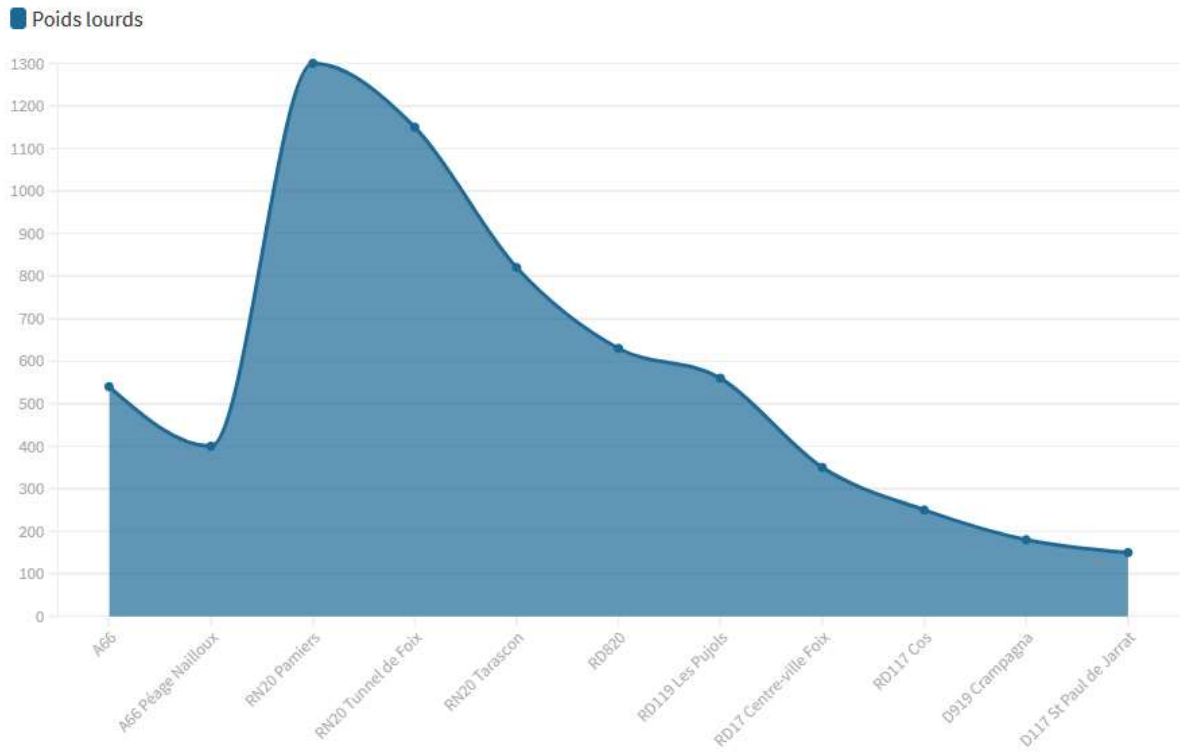
Un flux de marchandises d'origine variée

Le transport de marchandises observé dans le territoire de la Vallée de l'Ariège est lié à différentes fonctions :



Un trafic concentré sur les grands axes

Les principaux trafics de poids lourds observés sur le territoire sont concentrés sur l'A66, la RN20 et la RD820 :



« Le niveau de trafic de poids lourds est relativement faible sur l'autoroute et la voie rapide au regard de leurs capacités et ne pose donc pas particulièrement de problèmes de nuisance ou de sécurité. En revanche, le trafic important qui emprunte la RD820 et la RN20 au niveau de Tarascon-sur-Ariège est plus problématique car les routes sont moins capacitaires et traversent des zones urbaines. De plus, il se pose un problème de gestion des poids-lourds en cas de fermeture de la RN20. Les activités génératrices de flux de marchandise sont concentrées le long de la voie ferrée, dotée d'Installations Terminales Embranchées, ce qui rend possible le transport de marchandises par les trains, notamment pour le bois et les granulats.

Les routes départementales transversales supportent également un trafic de poids lourds qui peut être important compte tenu de leurs capacités. Ces trafics, bien que moins importants, génèrent des nuisances pour les villes et villages traversés dont ils détériorent la qualité de vie. Le profil très routier de ces routes permet des vitesses de circulation élevées, y compris pour les camions. Le bruit et le sentiment d'insécurité et d'inconfort qui en découlent participent au déclin des cœurs de bourgs et des centres-villes. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Tendance #20

Près de 30% des accidents de la route se concentrent le long de la RN20 et parmi eux près de 50% ont lieux dans les communes les plus peuplées traversées

« Une accidentologie concentrée sur l'ex RN20… Sur les 187 accidents recensés sur le territoire du SCoT, près de 30 % se concentrent sur l'ex RN20:

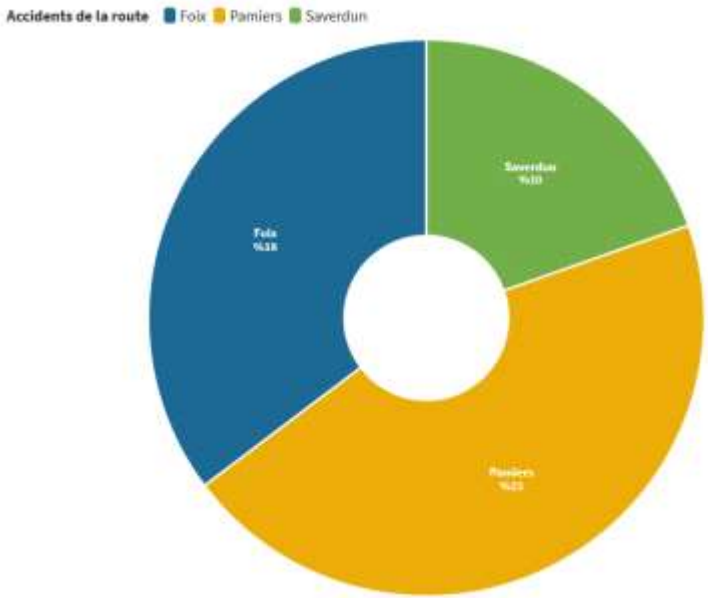
- *sur la RD820 et sur la RD927 (traversée de Saverdun aujourd'hui apaisée),*
- *sur la RD624 (traversée de Pamiers),*
- *sur la RD919 (traversée de Foix),*
- *sur la RN20 au sud de Tarascon.*

A contrario, seuls 10 % des accidents ont lieu sur l'autoroute ou sur la voie rapide qui sont des équipements par nature moins accidentogènes.

(…)

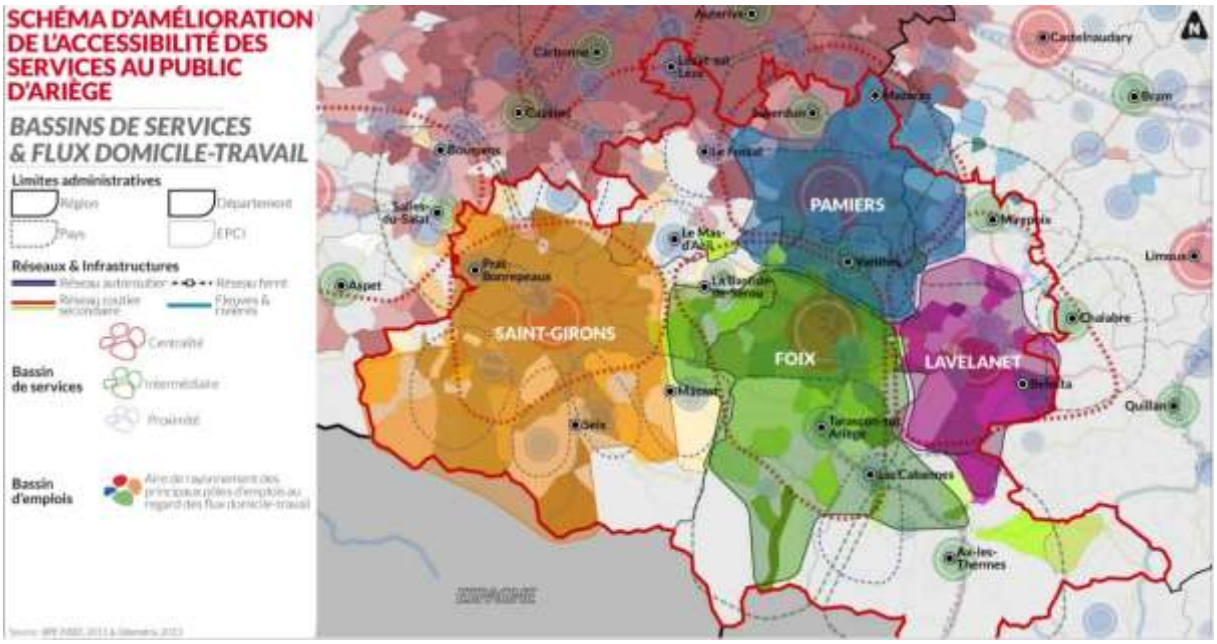
Les axes les plus accidentogènes pour les cyclistes sont situés le long des grands axes routiers et plus particulièrement au niveau des deux principaux chefs-lieux : Pamiers et Foix où l'on recense la majeure partie des accidents ayant impliqué un cycliste. Cela interroge sur la manière d'aménager ces communes de manière à garantir aux cyclistes des déplacements en toute sécurité. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019



Tendance #21

Les flux migratoires domicile-travail marqués par une nette prédominance des déplacements entre le bassin d'emploi de Pamiers et le bassin d'emploi de Foix



D'après les données fournies d'une part par le Schéma d'amélioration de l'accessibilité des services au public d'Ariège réalisé en 2016, et d'autre part par l'INSEE, on observe trois bassins d'emploi autour desquels s'organisent les migrations intra-territoriales quotidiennes liées aux flux domicile-travail :

- les flux de mobilité lié au bassin d'emploi situé au cœur du pôle d'attractivité de Lavelanet ;
- les flux de mobilité lié au bassin d'emploi situé au cœur du pôle d'attractivité de Foix et Tarascon-sur-Ariège ;
- les flux de mobilité lié au bassin d'emploi situé au cœur des pôles d'attractivité de Pamiers et Saverdun-Mazères ;

Les flux pendulaires observés entre ces trois bassins d'emploi montrent la prédominance des flux entre le bassin d'emploi de Pamiers et celui de Foix. Dans une moindre, des flux pendulaires entre les bassins d'emploi de Foix et de Lavelanet, puis de Foix et de Tarascon-sur-Ariège sont à noter. Enfin, les bassins d'emploi de Pamiers et dans une moindre mesure de Foix présente des flux de mobilité d'intensité moyenne à forte avec la métropole de Toulouse.

L'importance des flux entre les deux bassins d'emploi de Pamiers et Foix sont ici bien symbolisés, ainsi que les flux pendulaires secondaires entre les EPCI du PETR et vers la métropole toulousaine. Ainsi pour résumer :

1 Axe Pamiers-Foix — Plus de 9956 trajets quotidiens entre les bassins d'emploi de Pamiers et Foix

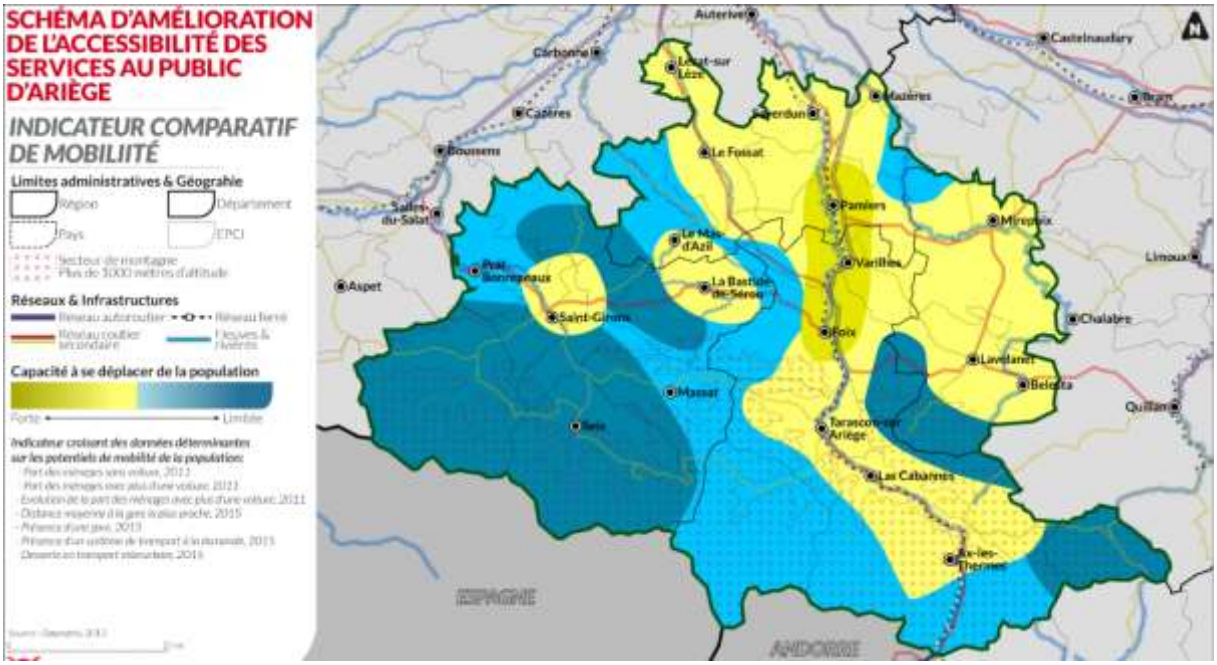
2 Axe Pamiers-Toulouse — Plus de 500 trajets quotidiens entre les bassins d'emploi de Pamiers et Toulouse

3 Axe Foix-Toulouse — Plus de 250 trajets quotidiens entre les bassins d'emploi de Foix et Toulouse

4 Polygone 3 bassins d'emploi Pamiers-Lavelanet-Foix

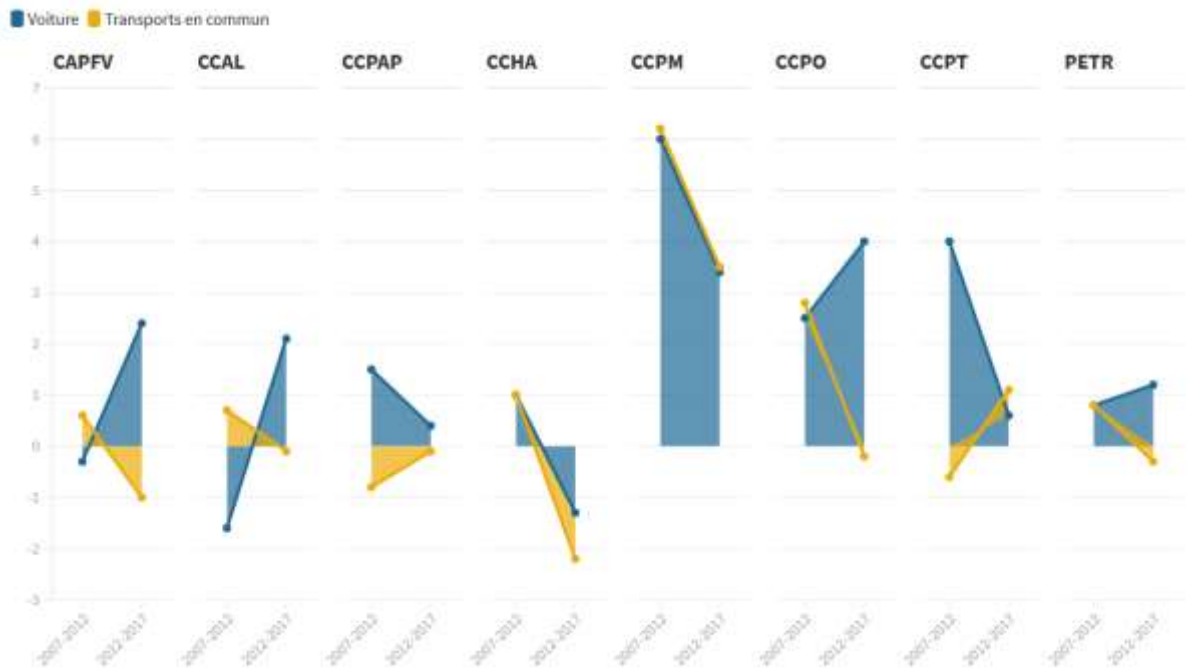
Plus de 250 trajets quotidiens dans le polygone des 4 EPCI : CC Pays de Mirepoix, CC Pays d'Olmes, CA Pays Foix-Varilhes, CC Portes Ariège Pyrénées.

Ces flux de déplacements quotidiens correspondent à la capacité de mobilité des ménages à se déplacer. Autrement dit, on observe une concentration des services structurés de mobilité et des ménages disposant d'un véhicule particulier sur les principaux axes de communication. Sur le périmètre du PETR, les populations ayant peu de capacité de mobilité se situent en périphérie des bassins d'emploi, essentiellement dans les secteurs de montagne.



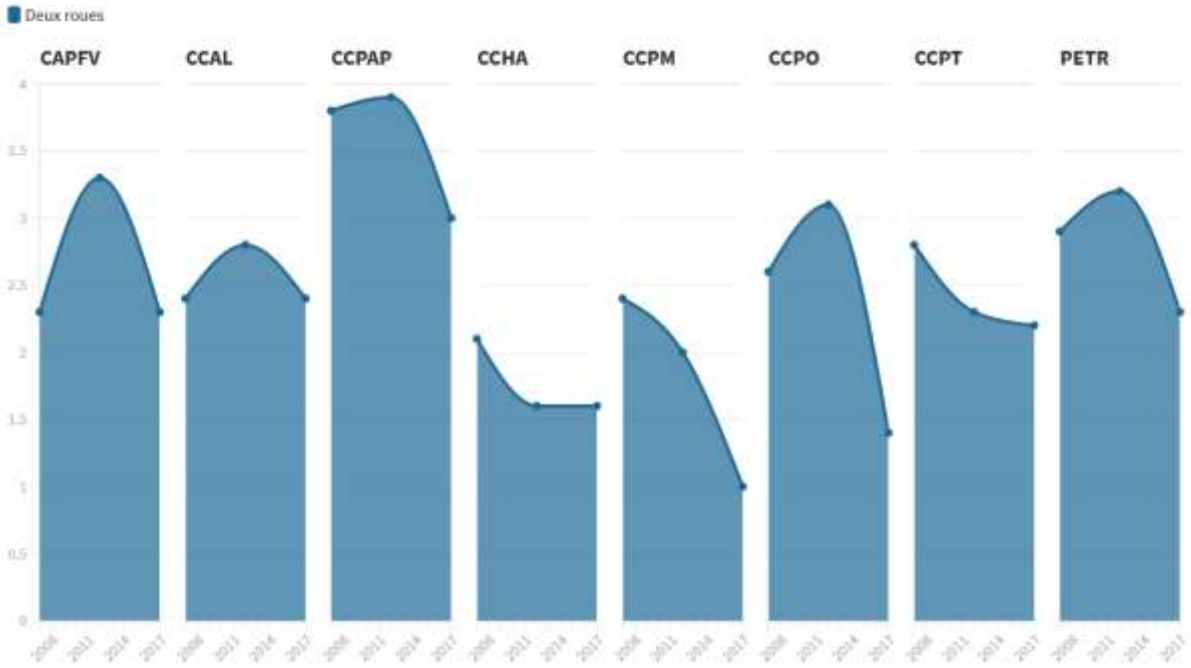
Tendance #22

Les modes de transports en commun et les deux roues diminuent au profit de la voiture personnelle entre 2007 et 2017 qui représente 80% des trajets quotidiens domicile-travail



Evolution des modes de transport dans les déplacements domicile-travail par EPCI entre 2007 et 2017 (sources : INSEE – Observatoire ANCT)

On observe un clair effet de ciseaux entre les modes de transports collectifs et la voiture individuelle. Dès lors que le recours au transport en commun diminue le recours à la voiture personnelle augmente et vice-versa. Entre 2007 et 2017, trois intercommunalités voient chuter le recours au transport en commun et augmenter le recours à la voiture individuelle : la CC Pays de Foix-Varilhes, la CC Arize-Lèze et la CC Pays d'Olmes. Seules deux intercommunalités voient le recours au transport en commun augmenter et le recours à la voiture individuelle diminuer : la CC Portes Ariège Pyrénées et la CC Pays de Tarascon. Enfin deux intercommunalités voient une baisse conjuguée de ces deux modes de transport : la CC Haute-Ariège et la CC Pays de Mirepoix.



Evolution des deux roues dans les déplacements domicile-travail par EPCI entre 2007 et 2017 (sources : INSEE – Observatoire ANCT)

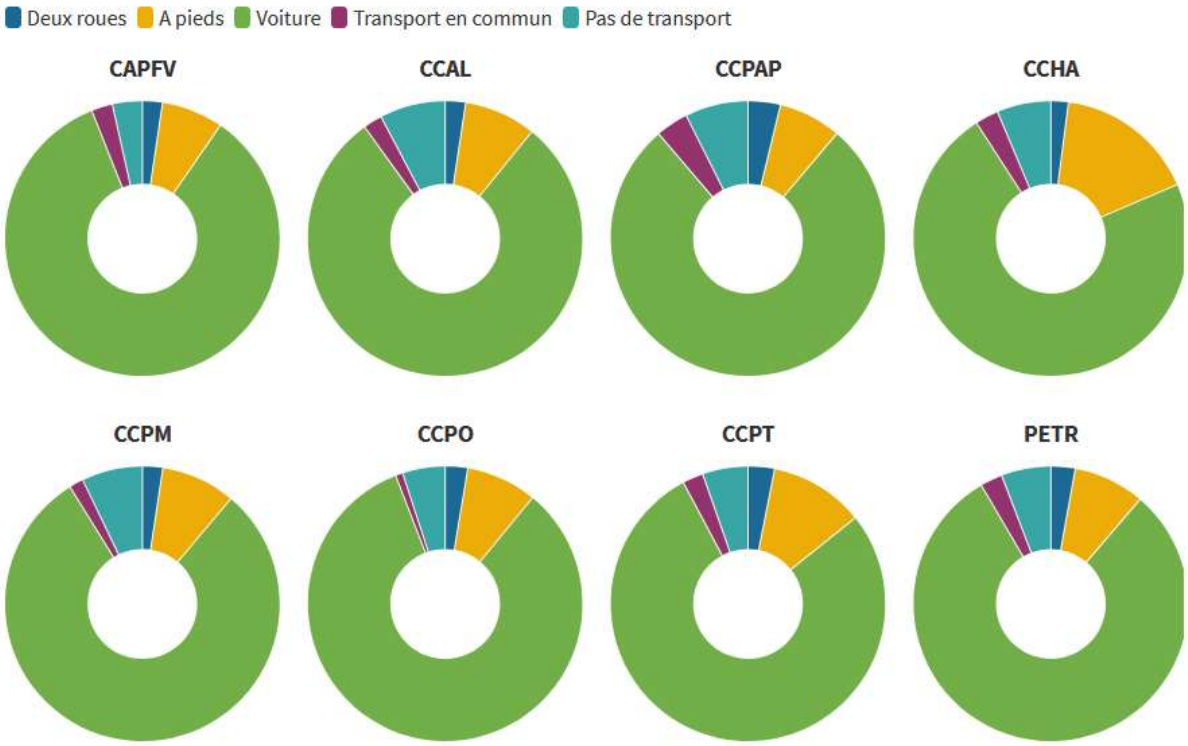
Malgré une augmentation du recours aux deux roues dans les déplacements domicile-travail entre 2007 et 2012, l'on observe entre 2012 et 2017 une diminution généralisée de l'utilisation des deux roues dans les déplacements quotidiens. Seules la CC haute-Ariège et la CC Pays de Tarascon restent moins impactées par cette diminution. Mais la chute est très nette sur la CC Pays de Foix-Varilhes, la CC Portes Ariège Pyrénées et la CC Pays d'Olmes.

> *« La part modale des déplacements domicile-travail met en avant une pratique très importante de la voiture alors que les modes actifs et les transports en commun sont très peu utilisés. Pour les motifs domicile-travail :*
>
> - *La voiture représente plus de 4 déplacements sur 5.*
> - *La marche à pied ne concerne que 7 % des déplacements.*
> - *La catégorie « deux roues » (qui englobe les deux-roues motorisés et le vélo) ne représente que 3 % des déplacements.*
>
> *Les transports en commun sont également très peu utilisés, avec seulement 3 % de part modale qui concerne principalement les usagers du TER. Pour les flux domicile-travail, en direction de Toulouse, cette part modale s'élève cependant à 26 %. Cette répartition des parts modales est relativement homogène entre les 3 intercommunalités du territoire. »*

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

On peut espérer que les effets de la crise sanitaire et la politique nationale d'encouragement à la pratique du vélo puisse accroître dans les années à venir le recours au vélo dans les déplacements du quotidien.

Et ce d'autant plus que les enquêtes Plan vélo SCoT - PGD / CC Hte A ont démontré que 45% des déplacements internes au périmètre SCoT font moins de 5 km : donc pourraient demain, se faire en vélo.



Evolution des deux roues dans les déplacements domicile-travail par EPCI entre 2007 et 2017 (sources : INSEE – Observatoire ANCT)

80% des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture

1/4 Des déplacements domicile-travail en direction de Toulouse se font en train

Tendance #23

La part des modes actifs dans les déplacements quotidiens reste modeste mais le potentiel est important

Les modes actifs sur l'ensemble du territoire du PETR est homogène et modeste sur l'ensemble des EPCI et représente 8% pour les déplacements à pieds et 3% pour les déplacements à deux roues. Une analyse plus précise nous permettrait de connaître la répartition des usages entre les différents deux roues (principales vélo/moto).

Comme nous l'apprend le SCOT dans son PGD, un tiers des déplacements domicile-travail sont intra-communaux et donc potentiellement compatibles avec la pratique de la marche à pieds et/ou l'utilisation du vélo. Cela est particulièrement vrai pour les déplacements vers et entre les deux principaux pôles d'emploi et de services où se font les plus importants flux quotidiens domicile-travail, à savoir Foix et Pamiers. Au sein de ces deux communes, les modes actifs représentent déjà 24% pour Foix et 20% pour Pamiers des déplacements quotidiens Foix-Pamiers.

8% des déplacements domicile-travail sont réalisés **à pieds**

3% des déplacements domicile-travail sont réalisés **à deux roues**

1/3 des déplacements domicile-travail sont **intra-communaux**

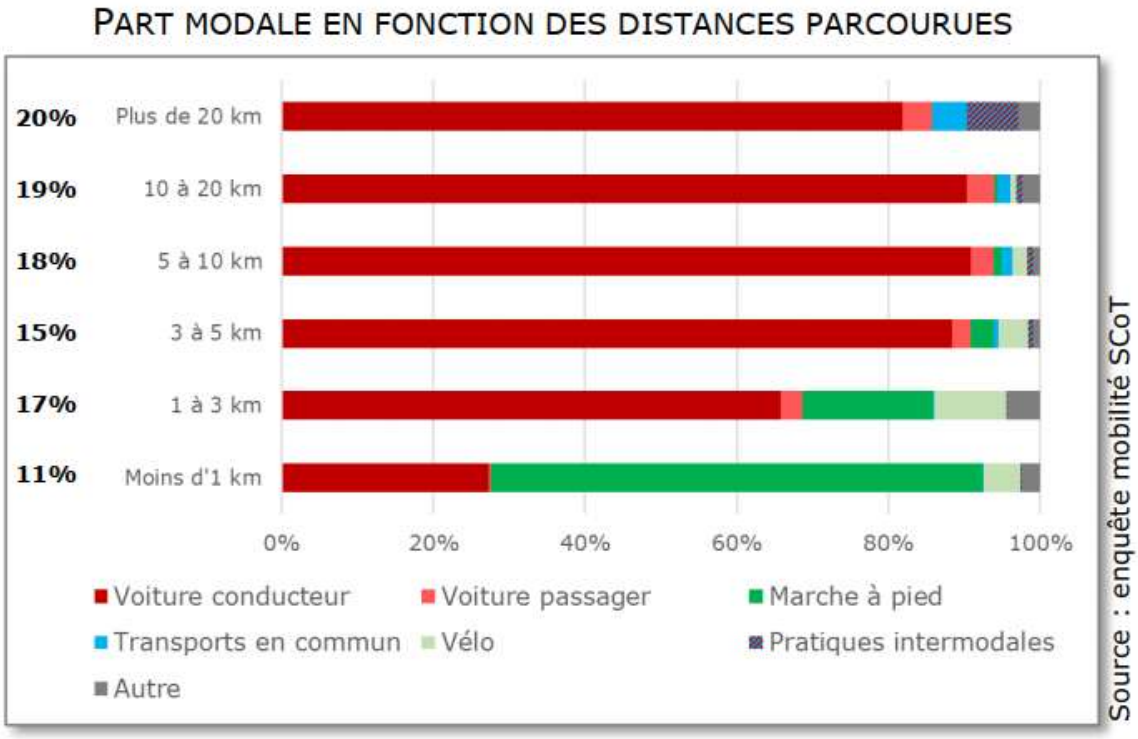
« Mais un report modal suppose des changements d'habitude et nécessitent la conjonction de plusieurs conditions :

- *le développement d'itinéraires sécurisants et confortables pour les piétons et cyclistes,*
- *une réflexion sur un meilleur partage de l'espace public afin de le rendre plus attractif pour les modes actifs,*
- *la mise en place de politiques visant à modérer l'usage de l'automobile (notamment des politiques de stationnement), »*

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Tendance #24

L'enquête mobilité du SCOT éclaire sur le potentiel de report modal selon les distances parcourues et alerte sur le déficit en transports en commun



« L'enquête mobilité réalisée auprès de la population de la Vallée de l'Ariège montre que les parts modales varient en fonction des distances parcourues.

Ainsi les déplacements longues distances (plus de 20 km) sont effectués en voiture pour plus de 85 % mais on observe cependant un usage des transports en commun (train) et des pratiques intermodales (voiture + train) plus marqués (12 %) que pour les autres catégories de distances. Une amélioration de l'intermodalité en général et de l'accès aux pôles d'échanges en particulier pourrait favoriser un report modal vers les transports en commun sur ces distances où le train est souvent compétitif par rapport à la voiture.

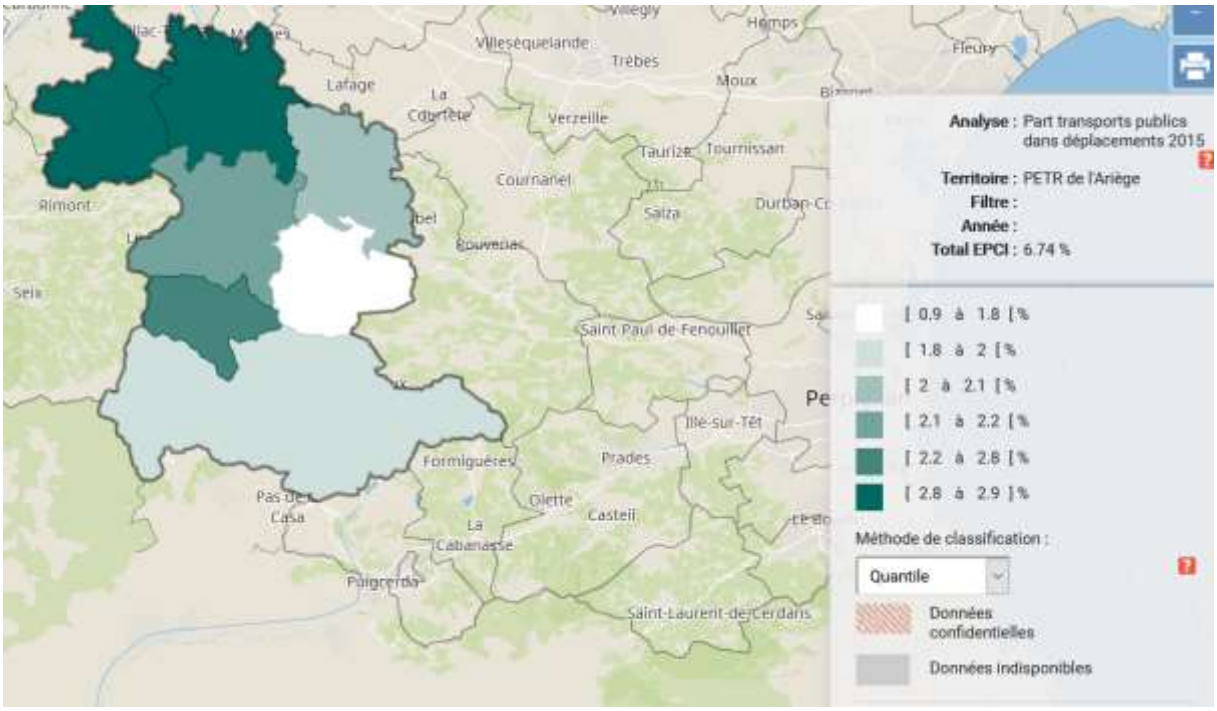
Pour les déplacements de moyennes distances (5 à 20 km), l'hégémonie de la voiture est encore plus marquée puisqu'elle est utilisée pour près de 95 % des déplacements. Cette place écrasante de la voiture illustre l'absence de réponse satisfaisante proposée par les transports en commun au sein du territoire.

Pour les déplacements de courtes distances (1 à 5 km), on observe un fort potentiel de report modal de la voiture vers les modes actifs et tout particulièrement vers le vélo dans la mesure où la marche est peu pratiquée au-delà d'un kilomètre.

Pour les déplacements de très courtes distances (moins de 1 km), les modes actifs sont déjà largement utilisés mais un quart des déplacements sont malgré tout réalisés en voiture. 43 % des déplacements font moins de 5 km et pourraient donc relever des mobilités actives. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

> « Pour les déplacements de moyennes distances (5 à 20 km), l'hégémonie de la voiture est encore plus marquée puisqu'elle est utilisée pour près de 95 % des déplacements. Cette place écrasante de la voiture illustre l'absence de réponse satisfaisante proposée par les **transports en commun** au sein du territoire. »



AREC Occitanie | TerriStory | Part des transports publics dans les déplacements en 2015

Tendance #25

Des navettes urbaines qui répondent aux besoins des communes les plus peuplées mais pas aux besoins des agglomérations

L'exemple des navettes urbaines de Foix

Ligne	Générateurs de déplacements	Offre quotidienne en semaine	Fréquentation annuelle (2016)
L1	Centre ville Administrations Gare SNCF Zone d'emploi Zone commerciale	17 AR	29 000
L2	Centre ville Collège Lycée professionnel centre aquatique	12 AR	23 000
L3	Centre ville Lycée général Université Conseil départemental	8 AR	10 000
L4 (TAD)	Centre ville Cimetière CPAM		1 500
L5	Centre ville Zone commerciale	12 AR	27 000

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Navettes urbaines

« Sur le périmètre du SCOT les services de navettes urbaines sont proposés à Foix-Montgailhard, à Pamiers et à Saverdun. Ces offres de transport répondent à des logiques communales et sont principalement dédiées à des publics ciblés : personnes âgées ou à mobilité réduite, étudiants et scolaires. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Mobilité réduite

Etudiants

Scolaires

Personnes âgées

Il n'y a pas toujours d'adéquation des horaires avec un usage pour les actifs, notamment pour un usage intermodal avec le TER.

F'Bus

« Le réseau F'Bus dessert aujourd'hui les communes de Foix et de Montgailhard grâce à 4 lignes régulières qui offrent 50 courses quotidiennes et une ligne de transport à la demande. Les lignes ont des missions variées et ciblent des publics différents. »

Le réseau va être étendu suite au renouvellement de la DSP en 2022. Le réseau desservira les communes de Foix, Montgailhard, Verniolle, Varilhes, Rieux Pelleport, Dalou, Saint-Jean de Verges.

Le CHIVA sera desservi avec une liaison possible depuis la gare de Varilhes avec près de 17 allers-retours par jour en semaine (qu'il est prévu, dans le projet de territoire de l'agglo, de transformer en pôle d'échange multimodal).

Principales administrations de Foix

Zones commerciales

Université, collège et lycée

Résidents APAJH

Sites touristiques d'importance

Gare SNCF

On peut cependant regretter que le CHIVA, pôle d'attraction majeur et plus important employeur du territoire, ne soit pas desservi par la ligne 1 dont le terminus est situé à moins de 3 km.

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Tendance #26

Un étalement urbain qui allonge les distances et engendre une forte motorisation des ménages

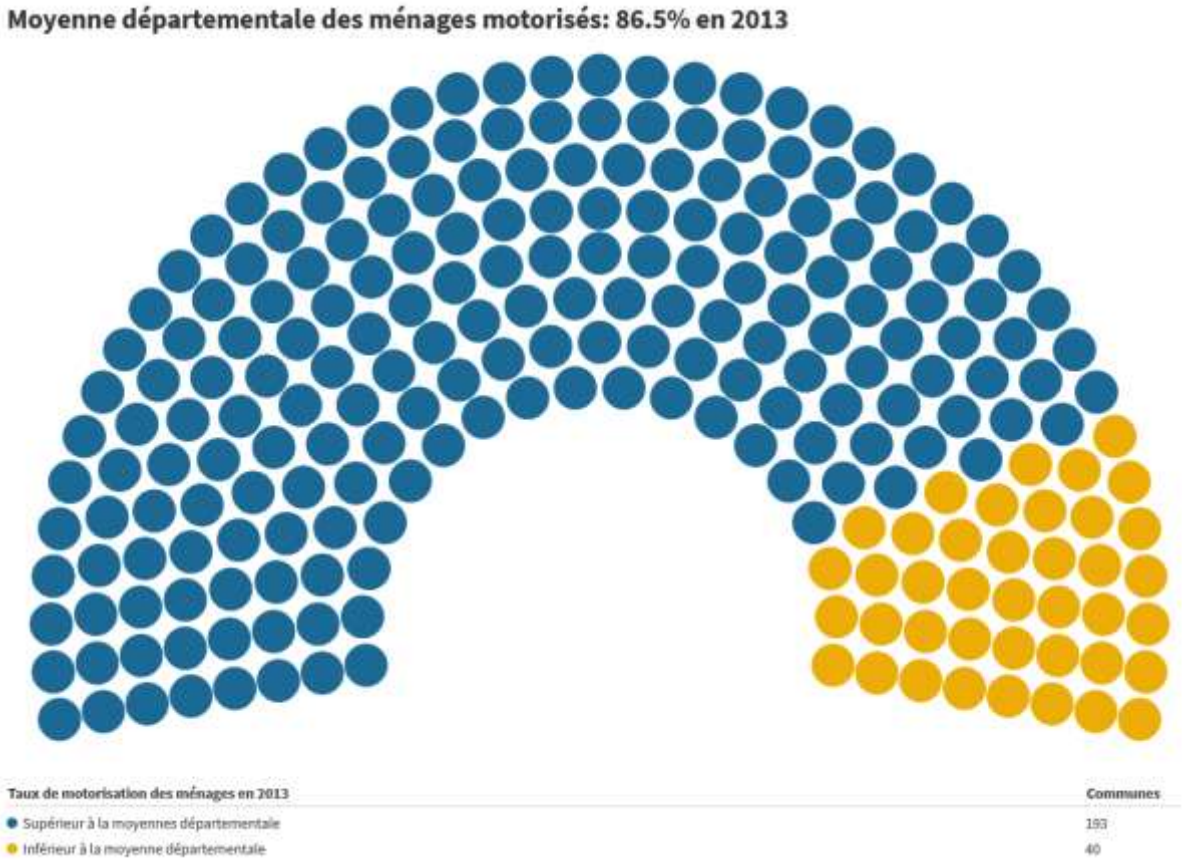
« L'étalement urbain a tendance à accroître les distances parcourues en éloignant le lieu de résidence du lieu de travail et des services et commerces du quotidien. D'après les résultats de l'enquête mobilité réalisée auprès de la population, près de 40 % des déplacements font plus de 10 km et seuls 11 % des déplacements font moins de 1 km. En raison d'un réseau viaire globalement performant et peu contraint par des problématiques de congestion, les temps de trajet restent acceptables puisque inférieurs à 20 minutes pour les deux tiers des déplacements. L'allongement des distances associé à la facilité de se déplacer en voiture et à la faiblesse de l'offre des transports en commun explique la part modale hégémonique de la voiture, tous motifs confondus.

Le taux d'équipement automobile (nombre de voiture par ménage) est globalement élevé sur le territoire, bien que très variable entre communes de typologies différentes. Il est plus faible sur les pôles urbains les plus importants tels que Pamiers, Foix, Tarascon-sur-Ariège, mais également Mazères ou Saverdun. Ces communes constituent toutes des centralités disposant de l'ensemble des services et commerces de proximité et concentrent de nombreux emplois. En conséquence, la dépendance à l'automobile y est moins forte. A fortiori, Pamiers et Foix ont mis en place des services de transport urbain qui offrent une alternative aux déplacements en voiture. En revanche, la possession de véhicules motorisés est très élevée sur les communes périphériques de Foix et de Pamiers, où les phénomènes d'étalement urbain et de mitage sont les plus caractérisés. On observe également certaines communes isolées présentant un faible taux d'équipement automobile en raison de la présence de nombreux ménages non-motorisés. Il s'agit principalement de communes situées sur le Pays de Tarascon, où la population est vieillissante. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Tendance #27

Un taux de motorisation des ménages supérieur à la moyenne départementale avec quelques exceptions en territoires plus urbains mais également en territoires très isolés



« En 2018, 36 % des ménages disposent d'au moins deux voitures, contre 32 % en 2004. Le taux de motorisation atteint 84 %. Les 40-59 ans sont les plus motorisés (89 %) contre 81 % pour les 60 ans ou plus et 73 % pour les 16-24 ans. Les exploitants agricoles et les professions intermédiaires sont très motorisés (plus de 90 %), tandis que les employés sont relativement moins équipés (82 %). En 2017, 94 % des ménages habitant les zones rurales possèdent un véhicule. Dans l'agglomération parisienne, 67 % des ménages sont motorisés ; dans les autres agglomérations françaises, les taux de motorisation dépassent 80 %. »

INSEE | Equipement des ménages | 2013

« Plus de 60 % des ménages non-motorisés se concentrent sur les communes de Pamiers, de Foix et, dans une moindre mesure, de Tarascon-sur-Ariège. Ces villes disposent de la plupart des services et commerces et proposent de nombreux emplois. Les modes actifs sont donc adaptés pour la plupart des déplacements du quotidien. Les navettes urbaines permettent également d'assurer une partie des déplacements quotidiens, notamment pour les personnes âgées. Enfin le TER et le réseau interurbain offrent des solutions pour des déplacements vers les autres pôles ariègeois, vers l'agglomération toulousaine ainsi que vers le centre hospitalier CHIVA. Sur le Pays de Tarascon, en raison de la surreprésentation des plus de 65 ans, le taux de non-motorisation est également élevé sur de nombreuses communes isolées, où l'offre de transport est très réduite. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Rapporté au périmètre du PETR de l'Ariège cette analyse reste pertinente. Les villes comme Foix, Pamiers, Lavelanet, Mirepoix, Tarascon-sur-Ariège, Le Mas d'Azil et d'autres villages isolés, notamment de la Haute-Ariège, présentent des taux de motorisation inférieurs à la moyenne départementale ce qui s'explique par une part plus importante d'une population sans permis (les jeunes, les personnes en situation de précarité, les personnes âgées). L'enjeu d'une meilleure offre de transport en commun est ici rappelé.

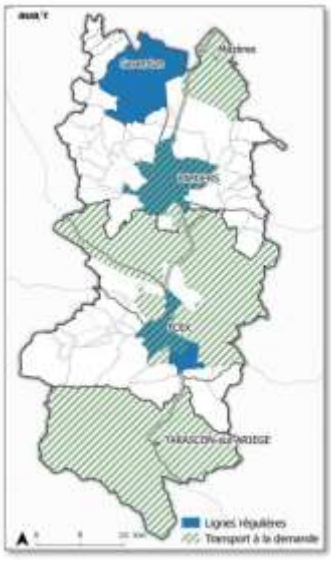
« Les ménages isolés et non-motorisés sont captifs d'une offre de transport en commun très réduite pour leurs déplacements quotidiens. La non-motorisation est problématique pour les actifs en recherche d'emploi. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Tendance #28

Le transport à la demande (TAD) un service essentiel pour les publics captifs mais organisé de manière peu cohérente et très inégalement réparti entre les territoires par délégation de compétence de la Région via une convention.

« Proposer un service plus cohérent territorialement.
Améliorer la lisibilité et l'information voyageurs.
Repenser les périmètres des services et mutualiser les offres afin de mieux maîtriser les coûts. »
Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019



Tendance #29

Les politiques d'urbanisme, une opportunité pour replacer la place accordée à la voiture dans les centres-villes et centres-bourgs

« *Les centres-villes et centres-bourgs du territoire sont aujourd'hui tous confrontés à des enjeux de revitalisation. Le processus d'étalement de l'urbanisation a progressivement éloigné la population des centres-villes et l'attractivité commerciale ou de service s'est reportée vers les nouvelles zones commerciales plus aptes à accueillir un public motorisé. Ce processus a entraîné progressivement un déclin des cœurs de ville qui sont aujourd'hui confrontés à d'importants problèmes de vacances des commerces, à la disparition des services et donc d'une partie des emplois ainsi qu'à des difficultés pour retenir sa population.*

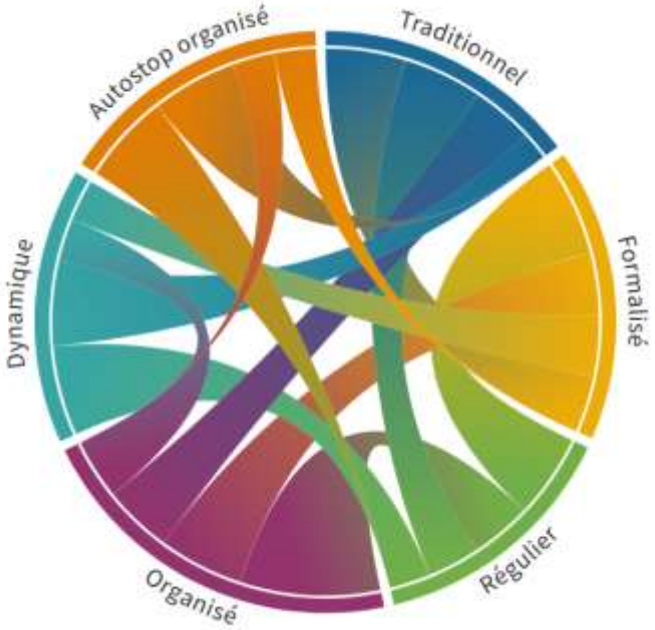
Pamiers et Foix ont été retenues dans le cadre du plan national « Action Cœur de Ville » qui vise à accompagner la redynamisation de centre urbain de ville moyenne et pourront donc bénéficier de fonds alloués dans ce cadre. L'objectif étant de mobiliser 5 milliards d'euros en 5 ans pour les 222 villes retenues à l'échelle nationale. Les principales villes et bourgs du territoire sont également lauréat de l'appel à projet régional « Bourgs centres » qui vise également à accompagner la redynamisation des centres-villes. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Tendance #30

Développer de nouvelles mobilités pour atténuer les impacts de la voiture individuelle : covoiturage, véhicules électriques, véhicules à hydrogène, tiers-lieux et non mobilités

Le covoiturage : renforcer le développement des aires de covoiturage



« Le covoiturage est une pratique qui, bien qu'en plein développement, reste encore largement méconnu en raison de la rareté de données quantifiables et exploitables qui sont de plus largement détenues par des sociétés privées. Le covoiturage regroupe plusieurs pratiques.

*Le **covoiturage dans sa forme traditionnelle**, c'est-à-dire pratiqué de manière informelle avec sa famille, ses amis, ses collègues…*

*Le **covoiturage formalisé** via un site internet qui connait un fort développement ces dernières années. Ainsi, Blablacar, le leader européen du covoiturage, génère plus de 1,5 million de voyages par mois en 2018 soit plus de 10 % du nombre de trajets vendus par SNCF Voyages. Ce type de covoiturage concerne principalement des déplacements moyennes et longues distances mais de nouvelles solutions ciblant les déplacements du quotidien sont actuellement en cours d'expérimentation et de développement.*

*Le **covoiturage régulier**, généralement pour les déplacements domicile-travail ou domicile-étude vise à mettre en relation conducteur et passager par des plateformes numériques parfois proposées par des employeurs ou des groupements d'employeurs (publics ou privés), par des collectivités ou des Autorités Organisatrices de la Mobilité.*

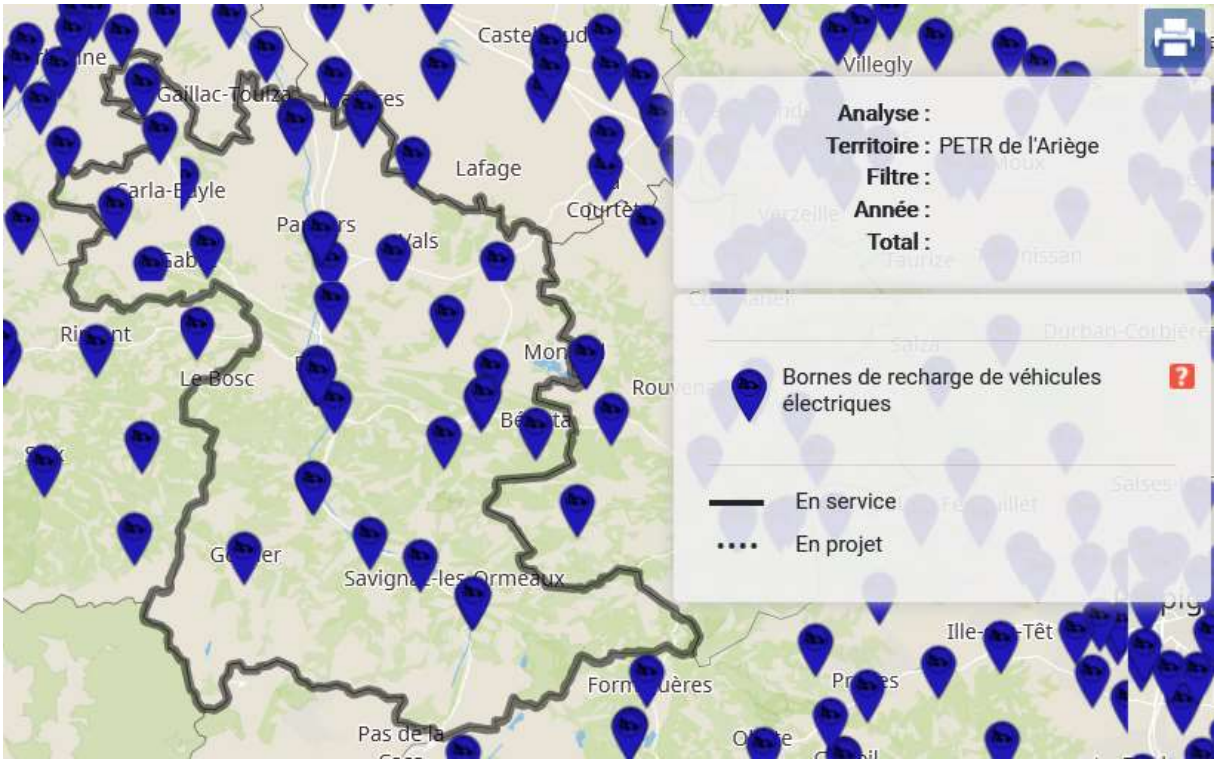
***L'autostop organisé** propose de sécuriser et de fiabiliser les pratiques d'autostop en formalisant des points de rencontres et en permettant aux conducteurs et aux autostoppeurs de s'identifier entre eux. Des applications pour téléphone permettent également de faciliter la mise en relation entre conducteurs et autostoppeurs.*

*Le **co-voiturage dynamique** offre la possibilité d'être averti en temps réel quand passagers ou conducteurs souhaitent voyager à la même période et vers la même zone géographique. Le système repose sur des applications mobiles et sur des bornes de covoiturage localisées sur des points stratégiques d'une route et qui avertissent les conducteurs en amont par SMS ou par affichage dynamique.*

Une quinzaine d'aires de covoiturage existent sur le territoire : 7 aires officielles aménagées par le Conseil Départemental ou les communes de Foix et Pamiers et 9 autres qui se sont constituées de façon informelle et témoignent de la forte demande existante. »

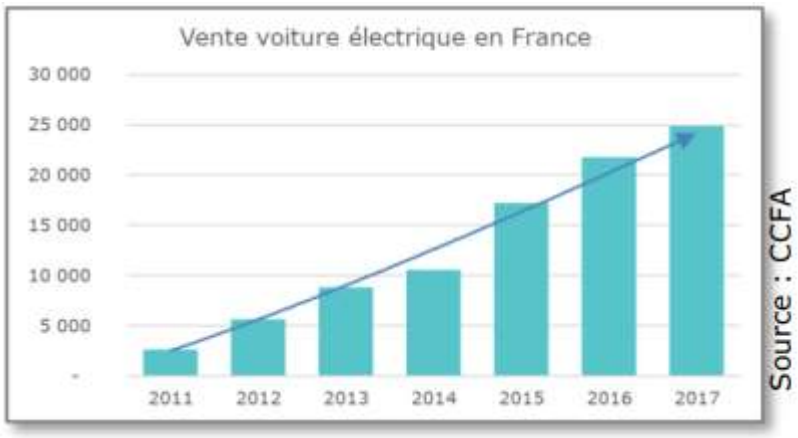
Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Les bornes de recharge électrique : répondre à la part croissante des véhicules électriques



« Si la part des voitures électriques reste aujourd'hui très marginale, la très forte croissance des ventes laisse à penser qu'elles pourraient représenter 30 % des ventes d'automobiles en 2030. Le remplacement progressif de la voiture thermique par la voiture électrique ne va cependant pas régler l'ensemble des problèmes générés par la voiture individuelle, loin s'en faut. Si la voiture électrique entraîne localement une baisse des émissions de la pollution, les émissions globales de pollutions et de gaz à effet de serre sur l'ensemble de son cycle de vie restent importantes. Le véhicule électrique déplace en fait la pollution plus qu'il ne la supprime. Enfin, le véhicule électrique, ne résout en rien les problèmes d'occupation d'espace public de la voiture qui détériore la qualité de vie et des autres modes de déplacements. »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019



L'évolution technologique va limiter localement les impacts environnementaux de la voiture mais ne va pas résoudre les problèmes d'occupation d'espace public.

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

Le développement des tiers-lieux et les pratiques de non-mobilité

« Que ce soit pour répondre à des nouveaux modes de travail, basés sur l'échange et la coopération, à la croissance des indépendants ou encore pour développer le télétravail, les tiers-lieux se développent. Ce terme générique regroupe tous les nouveaux lieux de travail -espaces de coworking, FabLab, télécentres - qui se sont développés, dans un premier temps, dans les grandes métropoles et qui émergent aujourd'hui dans les villes moyennes, le périurbain ou les territoires ruraux. Ces lieux se développent souvent au regard d'un enjeu de développement durable. Il s'agit de diminuer les déplacements domicile-travail, et par là même, de réduire les émissions de C02 et d'augmenter la qualité de vie des indépendants et des salariés. Les tiers-lieux répondent également à des enjeux de maintien et de développement de l'activité économique face à l'attractivité très forte de la métropole. En proposant un certain nombre de services facilitant le télétravail (connexions très haut débit, centres de ressources et de formation, pépinières d'entreprises, espaces café et lieux de convivialités…), ils portent également une ambition sociale et peuvent participer à la redynamisation des centres-bourgs en devenant de nouveaux points névralgiques.

Aujourd'hui 16,7 % des français télétravaillent plus d'une journée par semaine soit une proportion nettement en deçà de la moyenne européenne ce qui laisse à penser que le potentiel de développement est très fort. Les évolutions législatives récentes doivent faciliter cette évolution en supprimant ou réduisant certains freins (accords d'entreprises, assurances...). »

Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

On compte 10 Tiers-Lieux sur le périmètre du PETR de l'Ariège dont 4 déjà en activité (symbolisés ici en rose) et 6 en phase d'idée ou d'émergence (symbolisés ici en vert).

LE PLAN VELO DU SCOT VALLEE DE L'ARIEGE

Tendance #31

Un réseau cyclable quasi inexistant contraint par le relief qui doit bénéficier d'un aménagement concerté entre les territoires pour assurer une continuité des aménagements

« Il est important de noter que le territoire est marqué par plusieurs coupures naturelles ou anthropiques pouvant constituer des freins à la pratique du vélo : la rivière de l'Ariège, l'autoroute A66, la nationale RN20 et la ligne TER traversant le territoire du Syndicat sur un axe nord-sud notamment. Cet aspect constitue un enjeu en matière d'infrastructures cyclables pouvant nécessiter certains ouvrages couteux.

L'état de l'analyse « quantitative » de la cyclabilité du territoire fait apparaitre une majorité de voies peu favorables à l'accueil des vélos à l'exception des principales centralités urbaines du périmètre SCoT. Ce constat, qui sera à nuancer par le complément d'autres analyses qualitatives, s'explique en raison :

- *d'un territoire à la topographie très accidentée sur sa partie sud,*
- *la quasi-absence d'aménagements cyclables dédiés aux cycles.*

Cette analyse présentera un intérêt certain pour la suite du Plan Vélo qui hiérarchisera les itinéraires à créer pour améliorer les conditions d'usage du vélo. En effet, en couplant l'itinéraire à favoriser et son degré de cyclabilité actuel, l'effort à réaliser pourrait être en partie identifié. En effet, il est probable que plus les conditions actuelles de cyclabilité sont mauvaises plus l'effort sera important pour faciliter l'usage des vélos. »

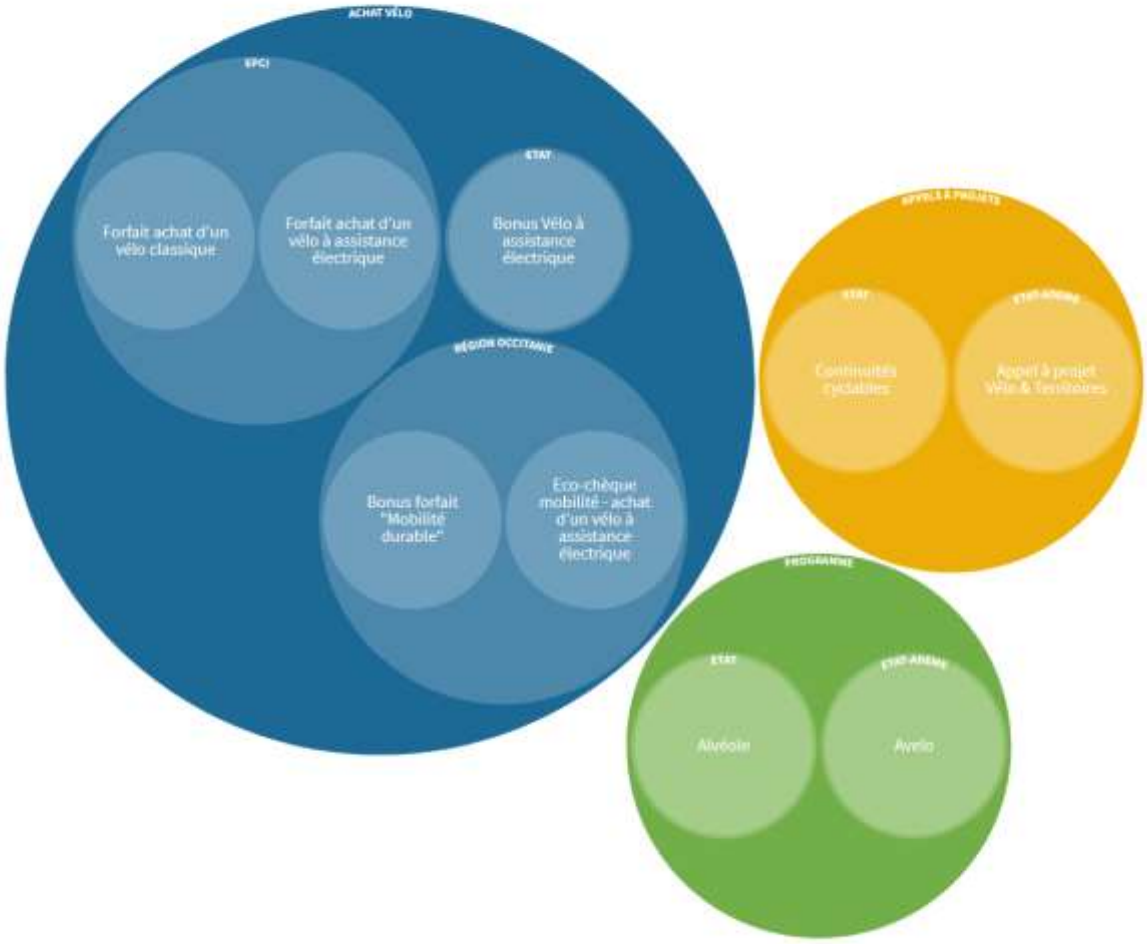
Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

L'enquête réalisée en juin / juillet 2020 dans le cadre du Plan Vélo (824 répondants) a montré que les principaux freins à l'usage du vélo concernent pour 72% des répondants la question des aménagements et de la sécurité.

Tendance #32

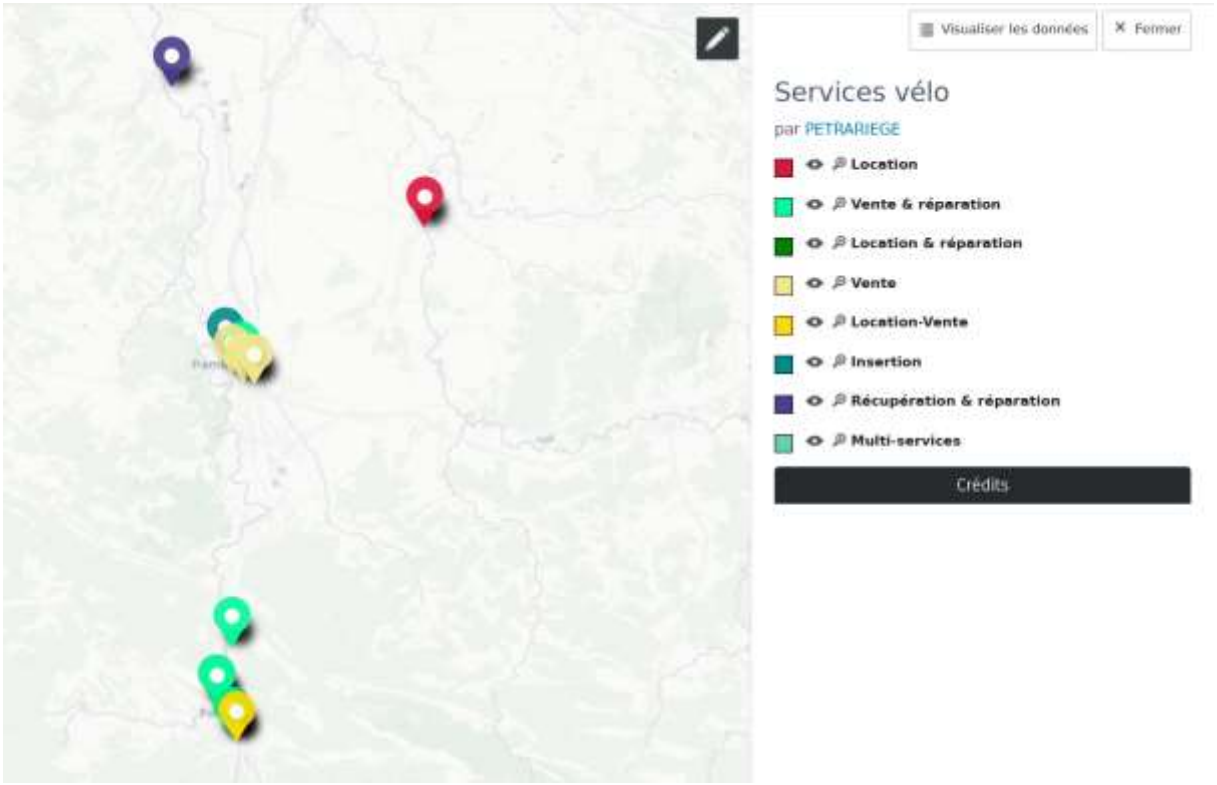
Encourager l'usage du vélo grâce à une politique dynamique de promotion du vélo

Les politiques existantes de promotion de l'usage du vélo



Ainsi que le Plan Vélo de la région Occitanie qui finance les aménagements sécurisés.

A l'échelle locale, d'autres mesures de promotion du vélo sur le territoire ont toutefois été instaurées. On recense en effet, un nombre important de services aux usagers proposant de la vente, de la location et de la réparation



« On peut tout de même noter la création récente d'une association « maison des mobilités » sur la commune de Foix visant à accompagner de nouvelles pratiques de mobilité sur le territoire autour de 7 grandes thématiques :

- *Atelier d'auto-réparation de vélo et station de gonflage*
- *Vélo-école et SRAV (Savoir Rouler à Vélo)*
- *Contribuer à créer une culture du vélo (événementiel)*
- *Locations VAE, vélos, matériel*
- *Auto-partage, covoiturage coopératif, autostop*
- *Livraisons à vélo*
- *Chantier d'insertion : reconditionnement de vélos de récup'*

En 2017, la Maire de Saverdun a lancé un projet ambitieux de promotion du vélo sur sa commune.

L'opération « vélo récup' en liberté » propose de récupérer des vélos non utilisés à la déchetterie pour les réparer, les customiser aux couleurs de la ville puis de les remettre en service gratuitement pour les abitants de la commune. Le projet a d'ailleurs été récompensé par le Prix « Territoria d'Or ». Sur la commune de Pamiers, l'association « Regards de femmes » propose également des ateliers d'apprentissage et de réparations de vélo aux femmes et aux enfants. L'objectif étant de récupérer des vélos (via des dons notamment …), de les réparer avec l'aide de bénévoles puis de les prêter une fois opérationnels. »

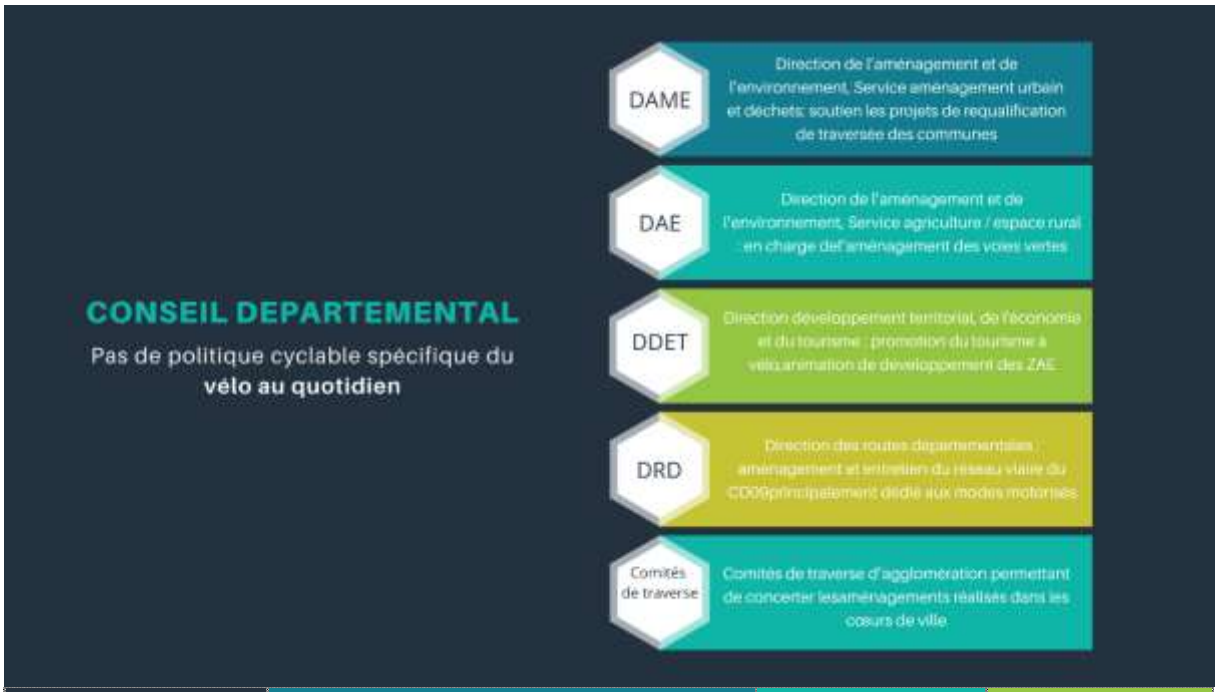
Diagnostic stratégique | Plan de déplacements de la Vallée de l'Ariège | Déc. 2019

A noter depuis la création de deux nouveaux services : la Maison des Mobilités à Foix, et un projet de Maison des Mobilités à Pamiers

Nom	Typologie des services	Ville	Description des services
Pyren Bike	Location de VTT	Tarascon-sur-Ariège	Location de VTT et accompagnement sur des sorties en montagne (rando loisir)
Point Glisse	Location de vélos, entretien et réparation	Tarascon-sur-Ariège	Location de vélo de route, vtt, vélo juniors, vélo de ville, vtc
Ariège cycle	Réparation, entretien, vente	Pamiers	Atelier de réparation et d'entretien de vélo, vente de VAE et VTT VAE, vente de vélos d'occasion, vélo de route etc, étude posturale
Cycles passion running	Vente	Pamiers	Vente de VTT, VAE, conseils
Intersport	Vente	Pamiers	Vente de vélos (grande surface)
Sport 2000	Vente	Pamiers	Vente de vélos (grande surface)
Sensation Nature	Vente, réparation	Foix	Vente réparation et location de vélos, propose également des services de points relais/pick-up…
Caminovélo	Location, vente	Foix	Location de vélos et vente de vélos d'occasion
Facile, boutique cycle	Vente et réparation	Foix	Vente de vélo (neuf et d'occasion), atelier vélo, réparation
Zero Neuf cycling	Location	Gaudiès	Location de vélo type Gravel à la journée. Hébergement et repas pour les voyageurs à vélo.
Decathlon	Vente et réparation	Foix	Vente et réparation vélos (grande surface)
Récup' Vélos en Liberté	Réparation et entretien	Saverdun	Récupération de vélos à la déchetterie, réparation et mise en libre circulation des « récup'vélos » (système de vélo en libre service). Entretien des vélos en libre service

Tendance #33

La gouvernance de la politique cyclable : une nécessaire concertation plus volontariste et étroite en faveur du vélo au quotidien



	Mise en œuvre de la politique cyclable		Définition de la stratégie vélo	Accompagnement des acteurs compétents
	Aménagements *[Infractructures & stationnement]*	*Services vélo*		
Toutes les communes	✓		✓	
EPCI	✓	✓ *Si AOM locale*	✓	
Conseil Départemental	✓		✓	
Région Occitanie		✓	✓	
Etat-ADEME				✓
Associations locales				✓
Agence de développement touristique				✓
SCOT Vallée de l'Ariège			✓	✓

A noter depuis mars 2021, un fonds de concours de l'Agglo sur les aménagements cyclables (projet de Territoire 2020-2026)

LE RAPPORT D'INFORMATION DU SENAT

FAIT
au nom de la délégation sénatoriale à la prospective (1) sur les mobilités *dans les* espaces *peu* denses *en* 2040 *: un* défi *à* relever *dès* aujourd'hui,
Par M. Olivier JACQUIN,
Sénateur

Recommandation #1

Pour une combinaison des modes de déplacement et une mutualisation des moyens dans les espaces peu denses

Plaidant pour la combinaison des modes et la mutualisation des moyens dans les espaces peu denses, ce rapport met en évidence les difficultés à faire reposer le système de mobilité dans ces territoires sur les systèmes classiques de transports collectifs et rejoint la proposition émise par Vincent Kaufmann lors de son audition de **travailler en priorité sur l'offre existante, en la recensant et en la coordonnant mieux, constatant que bien souvent il y a une offre significative mais non organisée**.

Concernant les transports ferrés, qui constituent un mode lourd, nécessitant des infrastructures à maintenir voire à mettre à niveau périodiquement, leur maintien et leur régénération passe par la consommation massive de crédits publics. La stratégie de transfert aux régions d'une fraction des 9 000 km des petites lignes reporte la charge de la décision et une part du financement sur celles-ci2. Comme le remarquait Thierry Mallet, PDG du groupe Transdev et président de l'UTP, lors de la table ronde organisée au Sénat le 23 septembre 2020, « *le train est perçu comme une bonne alternative pour les longues distances, et beaucoup moins pour les trajets du quotidien* ». Il ajoutait que pour améliorer la qualité de service, les usagers attendent une augmentation de la fréquence des trains et un cadencement des rotations, ce qui n'est pas tenable économiquement lorsque le public potentiel est trop peu nombreux. **Leur présence dans les zones peu denses dépend donc du choix politique d'y consacrer massivement des crédits publics, même s'il existe des pistes d'amélioration comme le ferroviaire léger, éventuellement fonctionnant à l'hydrogène**. En outre, le ferroviaire reste pertinent en l'intensifiant par du rabattement sur des lignes structurantes. **De nombreuses expériences existent en France et en Europe où des petites lignes ont vu leur fréquentation augmenter par une amélioration de l'offre.** Les régions ont d'ailleurs fait la démonstration qu'elles savaient dynamiser le ferroviaire par l'offre et les prix.

Concernant les transports en bus ou cars express, le rapport de l'ATEC ITS France souligne qu'ils offrent une véritable solution alternative à la voiture pour accéder aux zones d'emploi des zones denses voire aux zones denses elles-mêmes. L'extension des zones périurbaines autour des grandes agglomérations donne en effet sa pertinence aux transports collectifs de rabattement, car il s'agit d'amener un nombre plus important de personnes sur des distances plus longues vers des destinations centrales. **Mais l'enjeu est que ces transports soient rapides, fiables et confortables.** Car sinon, la voiture individuelle

offrira toujours une souplesse et une rapidité inégalables. **C'est pourquoi le rapport préconise des fréquences élevées aux heures de pointe avec des temps de parcours minimisés grâce à un faible nombre d'arrêts et au développement de voies réservées. Dans notre pays de « culture ferroviaire », le car est parfois dénigré comme étant un palliatif à l'absence de liaisons par train, alors qu'il peut rendre des services efficaces à coût maîtrisé s'il est organisé avec rigueur.** Ces contraintes plaident pour une articulation de cette solution avec d'autres, plus souples, comme le covoiturage et/ou l'autopartage. Elles plaident aussi pour l'aménagement de **pôles multimodaux** assurant des correspondances rapides dans des hubs urbains de mobilité. Les modes lourds pouvant être massifiés sont coûteux et doivent être valorisés au maximum pour que ce coût soit considéré comme acceptable. Dès lors il faut organiser un rabattement de voyageurs vers eux en début de trajet et à l'arrivée organiser la diffusion multimodale de cette massification. D'où la nécessité de l'aménagement de pôles multimodaux autour de ces équipements structurants que sont le ferroviaire ou les lignes de bus express à haut niveau de service.

Au-delà des transports collectifs, l'alternative à la voiture individuelle pour les déplacements en zones peu denses peut prendre des formes variées au travers d'un bouquet d'offres : des mobilités actives (vélo, marche à pied) qui doivent être encouragées mais également le transport à la demande (TAD), les services de covoiturage et d'autopartage, les transports solidaires, taxis…

La palette des solutions alternatives aux déplacements en voiture individuelle dans les zones peu denses passe aussi par le **vélo, la marche** et l'ensemble des « engins de déplacements personnels » (trottinettes électriques, monoroues…) dont le rapport de 2018 de la délégation à la prospective du Sénat saluait le développement tout en appelant à leur régulation et à veiller à une meilleure équité de leur accès dans les différents territoires.

La marche est pertinente pour les très courts trajets mais elle ne représente qu'une part très faible des déplacements domicile-travail au-delà de 2 kilomètres selon l'INSEE. Par ailleurs, 30 % des trajets domicile-école se font encore en voiture et la part des mobilités active sur ce type de trajet ne cesse de décroître depuis la fin des années 1980, **ayant un impact direct sur la santé physique des élèves comme sur l'environnement**. Plus généralement,comme l'a démontré le rapport 2018 de l'ONAPS3, rappelé par Mathieu Chassignet dans un article d'*Alternatives Economiques* : « *la part de la marche et du vélo pour se rendre à son établissement scolaire s'effondre : en France, sur les 30 dernières années, la proportion de déplacements effectués à pied par les enfants et adolescents de plus de 6 ans pour se rendre dans leurs établissements scolaires a diminué de 20 points, passant de 52,1 % à 32,3 %. La proportion de déplacements à vélo pour le même motif a diminué de plus de la moitié, passant de 7,5 % à 3,3 %.* »

S'agissant du vélo, contrairement à une idée reçue, il est à peu près autant utilisé dans les campagnes que dans les villes. Mais si sa part progresse, elle reste encore faible (aux alentours de 3 %), malgré ses atouts (faible coût d'acquisition et d'utilisation, absence d'émissions de gaz à effet de serre) et son développement récent reste cantonné aux grandes villes. La crise sanitaire est venue ajouter à ses qualités la possibilité pour les personnes de se déplacer individuellement et avec flexibilité, en respectant les gestes barrières. **Et si sa pratique a fortement augmenté dans les grandes villes suite au confinement du printemps 2020 (+31 %), sa progression est également sensible dans le périurbain et dans les espaces ruraux (+15 %) d'après une enquête de l'association Vélo & Territoires**. Avec l'apparition du vélo à assistance électrique (VAE), la possibilité s'ouvre de réaliser des trajets plus longs et moins fatigants. Mais comme noté dans le rapport de l'ATEC ITS France précité, « *les aménagements de voirie sont encore plus indispensables en zones peu denses qu'en ville, compte tenu du différentiel de vitesse plus élevé entre la voiture et le vélo. C'est le point clef qui est indispensable au décollage de la pratique* ».

Avec le VAE se pose également la problématique du stationnement sécurisé au vu du coût.

Plus largement, **si le report modal de la voiture vers le vélo est possible dans les zones peu denses, cela dépend de la mise en place d'un véritable « système vélo »** *(Un « système-vélo » complet comprend également l'ensemble des services qui sont associés à cette pratique : ateliers de réparation, formations, vélo-école…)* **intégrant des aménagements sécurisés de voirie, des possibilités de stationnement, ou encore la possibilité d'embarquer son vélo dans le train ou le bus pour des trajets multimodaux**.

Il s'agit d'un levier essentiel pour enclencher le report modal selon le rapport de l'ATEC ITS. Lors de son audition, Frédéric Cuillerier, représentant l'AMF et maire de Saint-Ay (Loiret) citait en exemple le collège de sa commune, accueillant 450 élèves : dans le but de développer la pratique du vélo par les collégiens, des aménagements cyclables et un parking à vélos de 120 places ont été réalisés. Il s'avère aujourd'hui déjà plein. C'est le même constat qui a été fait lors de son audition par Olivier Schneider, président de la FUB. Mais comme le précisait Xavier Desjardins, **il est possible d'imaginer aller plus loin, par exemple en dotant tous les élèves d'un vélo pour qu'ils se rendent à leur établissement et allier ainsi décarbonation et activité physique, tout comme à l'heure du tout numérique il ne paraîtrait pas superflu de s'assurer que tous les collégiens et lycéens soient dotés d'outils informatiques.**

Le transport à la demande (TAD) a pour objectif d'offrir un service de mobilité non pas régulier comme le serait un service de bus par exemple, mais en fonction des besoins. Son coût est globalement élevé (mais bien inférieur à un transport en commun classique) et la mutualisation est faible ; mais tout dépend de son organisation et de la volonté politique y afférant. Plusieurs pistes existent pour l'encourager : la possibilité de faire conduire les véhicules par des bénévoles (transport solidaire), par exemple, limite le coût de cette solution, qui apparaît comme une réponse très ponctuelle et de niche aux besoins de mobilité en zone peu dense. Dans certaines collectivités, **le transport à la demande s'effectue sous la forme de taxis individuels ou collectifs bénéficiant à certains publics cibles (personnes âgées, personnes en situation de handicap, personnes sans ressource et non mobile)**, dont le coût est pris en charge en tout ou partie par la collectivité. Il peut rendre de réels services dans son domaine de pertinence.

La question de la communication autour de ces services est primordiale, que ce soit pour le faire connaitre ainsi que sur son fonctionnement.

Le covoiturage constitue une solution intéressante pour mutualiser les transports du quotidien, comme les transports longue distance. Pour les trajets entre domicile et travail, le taux d'occupation des automobiles est le plus souvent d'une seule personne, ce qui laisse trois à quatre places de libres, selon le format des véhicules utilisés, soit un gisement potentiel calculé sur la base du prix estimé du siège libre des transports collectifs urbains (TCU) de l'ordre de 40 milliards d'euros selon Thomas Matagne, président-fondateur d'Ecov. Pour le conducteur et propriétaire de la voiture, covoiturer peut constituer une manière de réduire le coût du trajet, lorsque ce covoiturage est assorti d'une participation aux frais. Il existe aujourd'hui une multitude d'expérimentations liées au covoiturage. Lors de la table ronde du 23 septembre au Sénat, Thomas Matagne a présenté les solutions proposées

par sa société pour les territoires périurbains et ruraux, consistant à créer des **lignes de covoiturage courte distance** (projet Lane à Bourgoin-Jallieu), appréhendées comme des lignes de bus : les conducteurs sont incités à emprunter cette ligne préférentielle et des arrêts sécurisés sont à disposition des covoiturés. Les tarifications peuvent être extrêmement incitatives en fonction des autorités organisatrices. Lors de la même table ronde, Isabelle Mesnard, directrice de projet au Cerema, rappelait cependant que **le covoiturage ne s'adressait pas aux territoires les moins denses car un flux minimal est nécessaire pour qu'un tel service puisse être garanti, tant aux passagers qu'aux conducteurs.** Ensuite, la réussite du covoiturage dépend de facteurs psychologiques importants pour les utilisateurs : conducteurs comme passagers doivent oser changer leurs habitudes. Mais comme le remarquait Thomas Matagne : « *75 % de nos utilisateurs ont été convaincus par nos services car ils les ont testés* », **c'est donc l'expérience qui peut changer les pratiques**.

Les services d'autopartage ont un but différent : offrir la possibilité de se déplacer sans détenir le véhicule ou, dans la logique de décarbonation des mobilités, de ne pas passer le cap de l'achat du second véhicule. Adapté à des grandes villes, très denses, l'autopartage est-il possible en zones peu denses ? Il nécessite la mise en place d'une organisation forte. Plusieurs obstacles se dressent sur la route de cette solution dans ces territoires : un taux d'utilisation potentiellement plus faible que dans les zones denses (ce qui rend le dispositif moins pertinent), une distance aux lieux de mise à disposition des véhicules forcément plus importante que dans les zones denses. **L'autopartage peut prendre des formes très variées : location de véhicules entre voisins, autopartage de véhicules dédiés ou flotte en libre service, publique ou privée**, à la sortie d'une gare comme en Suisse avec le réseau *Mobility*. **La piste de la mise à disposition de flottes professionnelles disponibles le soir et le week-end pourrait être creusée comme une option intéressante pour développer l'autopartage.** L'exemple du réseau d'autopartage développé dans le Pays du Mans est également intéressant en ce que l'AOM met à disposition dans chacune des 14 communes périurbaines concernées des véhicules en autopartage.

Recommandation #2

Les modes de déplacements alternatifs augmentés par l'intermodalité et la multimodalité

Analysé isolément, chaque mode a un domaine de pertinence dépendant des distances à parcourir, du nombre de personnes à transporter sur les mêmes trajets et aux mêmes moments, et du rythme de circulation. Plus les flux sont réduits et les mobilités diffuses, moins les modes lourds paraissent pertinents. Cependant, cette vision statique est à remettre totalement en cause dès lors qu'on développe l'intermodalité. **Le domaine de pertinence de chaque mode peut ainsi être augmenté par l'articulation entre tous ces modes sur le territoire**. Ainsi, une petite ligne de train ou de bus, peu fréquentée et donc considérée comme peu pertinente, peut le devenir si des dispositifs de covoiturage et d'autopartage, se mettent en place autour de la ligne ferroviaire et permettent le rabattement de davantage de personnes vers les gares et une utilisation accrue du service. Le bouquet local de mobilités peut être d'autant plus riche qu'il valorise l'offre préexistante. **Dans ces conditions, les modes doivent être conçus comme complémentaires plutôt que concurrents**. Le recours aux technologies numériques, avec la localisation instantanée des voyageurs et des modes de transports, permet de construire des parcours intermodaux facilités. Dans la logique du MaaS1, l'interopérabilité est une condition nécessaire à l'intermodalité pour l'usager : ainsi, on attend une seule tarification pour aller d'un point A à un point B quand bien même la personne est amenée à traverser plusieurs

périmètres administratifs et à emprunter différents modes de transports. Il est clair que cela nécessite une organisation publique sans faille et interterritoriale. Des parcours complexes peuvent être réalisés ainsi : VAE puis TER puis tramway enfin marche ; voiture puis TER puis vélo en libre service ; VAE puis covoiturage puis bus…

Recommandation #3

L'innovation numérique et organisationnelle au service des mobilités

Pour que l'innovation numérique puisse se déployer dans les zones peu denses, la disponibilité des services doit cependant être assurée par un réseau de qualité. De ce point de vue, la lutte contre les zones blanches numériques est essentielle.

Or une bonne couverture numérique de l'ensemble du territoire conditionne largement le déploiement de solutions de mobilités. Dans un guide des « nouvelles solutions de mobilités dans les espaces de faible densité » élaboré en commun par l'ADCF et Transdev, publié début 20201, il est très justement rappelé que « *la fracture numérique est un frein dans de nombreux territoires ruraux* » et que « *cette fracture est à la fois humaine et territoriale et doit être intégrée dans la constitution des offres de mobilité* ». La lutte contre l'illectronisme doit ainsi être une priorité des pouvoirs publics. Dans le domaine des mobilités comme dans tant d'autres, les populations qui ne sont pas en mesure d'utiliser les outils numériques mis à leur disposition seront reléguées*2.*

Comme le notait David Caubel, responsable de France Mobilités à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la transition écologique lors de la table ronde du 23 septembre 2020 : « *si l'on fait un micro-trottoir aujourd'hui sur l'innovation, les réponses immédiates concernent généralement les outils numériques. Or lorsqu'on parcourt nos territoires, on constate que l'innovation peut également revêtir d'autres aspects. Elle peut aussi être sociétale, organisationnelle, managériale* ». Ainsi, **l'autostop organisé** – par exemple Rezo Pouce, développé depuis 2010 dans le Tarn-et-Garonne puis étendu à plus de 2 000 communes aujourd'hui3 – ou encore la **mutualisation du ramassage scolaire** – par exemple à travers le dispositif S'Cool bus4 en Normandie permettant le transport scolaire des élèves du primaire par des vélos bus à assistance électrique5 – constituent des initiatives qui n'ont que peu voire pas du tout besoin d'outils numériques et peuvent rendre de véritables services, même s'il s'agit d'initiatives d'ampleur modeste. L'innovation numérique et l'innovation organisationnelle peuvent aussi être combinées afin de renforcer l'accessibilité : ainsi, on peut éviter à des personnes de se déplacer sur de longues distances pour effectuer des démarches administratives, voire des consultations médicales, en mettant en place un accès à ces services dans un centre visio municipal.

Plusieurs acteurs des mobilités auditionnés ont d'ailleurs insisté sur **l'importance de l'accompagnement du changement et mis en garde contre une approche de l'innovation en matière de mobilité qui reposerait exclusivement sur des outils techniques**. Le mirage de la technique peut mener à l'échec si les principaux intéressés ne se saisissent pas des outils mis à leur disposition, quelle que soit la qualité intrinsèque de ces outils. De même, se doter d'une application de covoiturage, s'inscrire à Rezo Pouce, mettre en place un TAD *a minima* ne suffit pas si ces dispositifs ne sont pas animés, enrichis et encouragés. Ils peuvent donner l'illusion d'agir sans apporter de véritables solutions en aval, et donc marquer l'échec d'une politique publique.

La plateforme France Mobilités1 référence plus de 620 solutions de mobilité et présente plus de 210 projets et réalisations de collectivités. Le numérique est présent dans nombre de ces projets mais pas forcément dans tous. La communauté de communes du Grand Pic Saint-Loup dans l'Hérault propose ainsi une offre d'autopartage de véhicules communaux passant par la plateforme numérique Modulauto, permettant de réserver et d'ouvrir les véhicules. Pour sa part, le Pays du Lunévillois a adopté une application dénommée Klaxit pour développer une offre de covoiturage domicile-travail. La société Ecov propose de son côté des applications permettant de s'inscrire sur une ligne de covoiturage, soit comme conducteur, soit comme passager. D'une manière générale, le covoiturage et l'autopartage constituent des modalités que l'on retrouve dans un grand nombre de projets portés par des collectivités rurales. Le numérique ne résume pas l'ensemble des projets identifiés, mais l'utilisation de l'outil numérique est ce qui permet à l'offre de mobilité d'être facilement accessible aux utilisateurs. Si le numérique permet ou au minimum facilite l'accès au service, il offre aussi la possibilité d'effectuer un suivi fin de l'utilisation de ce service, et de l'adapter avec des délais réduits de réaction aux besoins des utilisateurs. L'innovation conduit donc souvent à une meilleure connaissance des besoins et des pratiques de mobilité, souvent méconnues dans les espaces peu denses et résumées essentiellement à la voiture individuelle ; encore faut-il avoir accès aux données et savoir/pouvoir les traiter. Dès lors, pourquoi ne pas imaginer que les plateformes de guidage en temps réel proposent du covoiturage dynamique et de courte distance, en incitant les conducteurs à annoncer de manière anticipée les déplacements qu'ils prévoient et ainsi à les offrir dans un système marchand à des passagers ? Une des applications leader y travaille déjà.

Recommandation #4

Le choix de passer par l'expérimentation

L'expérimentation en matière de politiques publiques s'est beaucoup développée ces dernières années. Le phénomène a été étudié avec attention en 2019 par un rapport du Conseil d'État. La tendance est aujourd'hui à l'expérimentation dans un nombre impressionnant de domaines des politiques publiques. **Les mobilités constituent l'un des terrains privilégiés de l'expérimentation.** Les initiatives en la matière s'y prêtent d'autant plus qu'elles se déploient à l'échelle locale et doivent s'adapter aux réalités qui sont différentes d'un territoire à l'autre. Dans le guide AdCF-Transdev précité, il est indiqué que « *l'expérimentation* [en matière de solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle] *est une démarche plébiscitée par les collectivités car ses avantages sont nombreux : appréhension des problématiques de mobilité et de leur financement ou encore professionnalisation de l'exercice de la compétence mobilité* ». Comme le notait David Caubel lors de la table ronde du 23 septembre 2020 : « *la richesse des initiatives et des expérimentations sur nombre d'enjeux de la mobilité du quotidien est grande au sein de nos campagnes* ». Consultante en mobilité et spécialiste des dynamiques spatiales dans les territoires ruraux, Marie Huyghe complétait le propos lors de la même table ronde en indiquant que : « *les territoires qui ont une vraie dynamique de mobilité durable l'ont souvent développée à partir d'expérimentations de petite ampleur* ». **L'expérimentation n'est cependant facile que dès lors que les investissements à effectuer sont limités**. Et elle suppose le choix malgré tout d'y consacrer quelques moyens, notamment des moyens de portage, car, comme le remarquait Sylvie Landrième le 23 septembre 2020 « *elles nécessitent énormément d'efforts et d'implication des acteurs locaux* ». Le guide AdCFTransdev précise d'ailleurs que « *l'animation*

territoriale qui doit accompagner le déploiement d'une offre de mobilité est souvent sous-estimée, alors qu'elle est garante du succès des projets ». Selon les éléments recueillis par l'AdCF et l'Association nationale des pôles et pays (ANPP), la plupart des communautés de communes qui envisagent de prendre la compétence d'autorité organisatrice des mobilités (AOM) en application de la LOM au 31 mars 2021 envisagent d'y consacrer un équivalent temps plein2, ce qui paraît vraiment un minimum pour animer une démarche d'enrichissement des mobilités dans les zones peu denses.

L'expérimentation est une méthode intéressante, capable de coller au plus près des réalités d'un territoire, mais qui se heurte cependant à quelques difficultés qui ne sauraient être passées sous silence. D'abord, l'expérimentation **va concerner plus facilement des collectivités qui disposent déjà d'une structuration** et sont déjà organisées pour se saisir des questions de mobilités et répondre aux appels à projets. Ensuite, **la pérennisation constitue un défi à relever** car, une fois l'engouement de la phase d'amorce passé, le rythme de croisière d'une solution de mobilité peut se révéler difficile à trouver. En outre, les financements mobilisés initialement peuvent disparaître, nécessitant de trouver d'autres sources pour perpétuer le service. La montée en puissance peut constituer autant le signe du succès que le début des ennuis. **La diffusion plus large de la solution après expérimentation constitue aussi un grand défi**, car toutes les solutions ne sont pas exportables. Le changement d'échelle peut aussi conduire une solution adaptée sur un périmètre précis à ne plus l'être en élargissant la cible. Lors de la table ronde du 23 septembre 2020, Charles-Éric Lemaignen, vice-président d'Orléans-Métropole chargé des mobilités et Premier viceprésident de l'Assemblée des communautés de France (AdcF) disait ainsi que « *les expérimentations, pour être crédibles, ne doivent pas être généralisées à tout prix car tous les territoires ne s'y prêtent pas* ». Elles ne doivent donc être pérennisées qu'au cas par cas et ne doivent pas être réutilisées sur d'autres territoires sans une véritable étude préalable concernant leur adaptation à échelle du nouveau territoire, aux capacités et volontés de déploiement. Enfin, on peut aussi voir dans l'expérimentation la traduction d'une incapacité à mettre en place de véritables politiques publiques de mobilité dotées d'importants moyens et intégratrices des différents territoires. L'expérimentation serait ainsi la voie privilégiée, tout simplement parce qu'on manquerait de moyens pour davantage mailler notre territoire. Pour reprendre l'expression d'un haut fonctionnaire de l'État, ce serait même « un palliatif sous perfusion à défaut de conditions et de moyens structurels des politiques de mobilité ».

Recommandation #5

Les enjeux de la démobilité

Avant même d'envisager le changement de mode de transport, l'une des alternatives à examiner est celle de la démobilité, c'est-à-dire la réduction des trajets. Promoteur de la « démobilité », le sociologue Bruno Marzloff la définit non pas comme « immobilité » mais comme une mobilité choisie et frugale, en opposition aux mobilités « subies » et contraintes, notamment pour les déplacements domicile-travail. Cette démobilité ne s'inscrit pas dans le mouvement de l'histoire. La tendance est à effectuer davantage de déplacements et des déplacements plus longs, rendus nécessaires par l'extension de l'étalement urbain. À première vue, seul le rapprochement sur le long terme des lieux d'habitation et des lieux de travail par une meilleure accessibilité semble pouvoir dessiner la perspective d'une démobilité durable. Ce n'est pas le chemin pris par les Français dans leurs choix résidentiels ces dernières décennies. Toutefois, la **possibilité d'accéder à des services sans se déplacer**

a déjà été mise en place à travers le développement de télé-procédures ou encore le modèle des livraisons à domicile et pourrait encore se développer. Mais dans ce cas, la contrainte de déplacement est transférée d'un acteur, le consommateur, vers un autre, le commerçant ou son prestataire de service de livraison. Une organisation efficiente des services de livraison permet certainement de réduire le nombre global de kilomètres parcourus mais ne supprime pas le déplacement. Une autre piste réside dans une gestion différente des temps, offrant la possibilité de moins se déplacer, ou de se déplacer de manière moins pénible, échappant à la congestion automobile, aux heures de pointe des transports collectifs, ou aux problèmes météorologiques. Le confinement du printemps 2020 a constitué un **laboratoire grandeur nature de démobilité à travers le télétravail**. Il est difficile de mesurer la part des emplois télétravaillables, même dans une économie massivement tournée vers les services comme l'est l'économie française. On estime cependant qu'environ un tiers de la population active française pourrait être concerné. Dans certains centres d'affaires (La Défense par exemple), le passage au télétravail s'est manifesté massivement avec des bureaux vides et des transports en commun connaissant des chutes de fréquentation de plus de 80 %. Lors de son audition, Jérémie Almosni a fait part des études de l'ADEME montrant à la fois que le télétravail était **largement apprécié par l'ensemble des actifs français**, 71 % des télétravailleurs habituels souhaitant le faire plus souvent, et qu'il était très **vertueux sur le plan environnemental** en conduisant à une réduction drastique du nombre de déplacements (69 %) et des kilomètres parcourus (39 %). Même en prenant en compte les effets rebond identifiés (déplacements supplémentaires, relocalisation du domicile, usage de la visioconférence, consommations énergétiques du domicile), le télétravail a un impact globalement très positif sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), de l'ordre de -50 %. S'il est difficile de porter un jugement sur la durabilité de la transformation opérée à partir de l'expérience du confinement du printemps 2020, la possibilité de télétravailler davantage ouvre de nouvelles perspectives pour les espaces peu denses, en encourageant des travailleurs urbains à s'installer dans des lieux plus éloignés de leur travail mais offrant un meilleur cadre de vie. Un tel mouvement, peu mesurable pour le moment, pourrait aussi conduire à relocaliser diverses activités du quotidien autour du domicile et **reconfigurer les mobilités des télétravailleurs d'un modèle pendulaire strict et principalement à travers la voiture individuelle vers un modèle en étoile, faisant davantage de place aux modes actifs**. La crise sanitaire a cependant d'autres effets potentiels, là aussi difficiles à mesurer, tendant à décourager l'utilisation de modes de transports collectifs et partagés afin de se préserver d'une promiscuité favorisant la transmission de maladies respiratoires, vers des modes individuels. Au final, c'est moins une perspective de démobilité qui s'ouvre que de **transformation de ces mobilités**. Lors de la table ronde du 23 septembre 2020, Éric Le Breton indiquait : « *je ne vois pour ma part aucun indicateur de dé- mobilité. Nous resterons sur la même tendance profonde, qui date d'il y a un siècle et demi. J'entends bien le sujet du télétravail, mais il n'implique pas l'immobilité. Les télétravailleurs sortent de chez eux, vont faire leurs courses, chercher leurs enfants… Les déplacements ne vont donc pas disparaître mais se transformer. De plus, l'immense majorité des télétravailleurs sont des hyper mobiles* ». L'enjeu est donc bien d'organiser différemment l'accessibilité et les déplacements. Une certaine vigilance doit aussi être présente dans l'organisation des nouvelles mobilités dans les espaces peu denses. On peut en effet craindre que le télétravail ne constitue une avancée que pour une part réduite de la population française, ouvrant l'éventail de ses choix résidentiels, permettant un essor immobilier des campagnes attractives pour des actifs en recherche de grands espaces, mais pas pour toutes les catégories de la population qui ne peuvent pas télétravailler. Il conviendra d'éviter que les solutions nouvelles de mobilité soient instituées au bénéfice principal des nouveaux télétravailleurs, sans prendre en compte tous ceux pour qui des déplacements quotidiens resteront nécessaires.

Recommandation #6

La perspective des mobilités enrichies

Pourquoi les mobilités du quotidien sont-elles principalement réalisées sous le mode exclusif de la voiture individuelle dans les zones peu denses ? **Parce que c'est le mode le plus simple à utiliser pour des mobilités subies ou contraintes, et parfois le seul qui existe ou soit praticable**. De plus la question de la congestion ne se pose pas et celle du stationnement est beaucoup moins saillante qu'en ville. La voiture individuelle constitue le meilleur outil garantissant le service et une vitesse de déplacement acceptable. **C'est le couteau suisse des mobilités**, permettant de se déplacer librement un peu partout pour une multitude de besoins : courses, travail, loisirs. **Mais la médaille a son revers : un coût économique et écologique élevé du déplacement pris en charge par l'usager**, contrairement aux transports collectifs dont l'essentiel du coût est supporté par la collectivité. Et bien sûr le problème des pollutions et un bilan carbone peu favorable, tant que l'essentiel du parc sera un parc automobile à moteurs thermiques, et plutôt vieillissant. Enfin, la conviction ancrée, à tort ou à raison, de n'avoir pas de solutions de mobilité autres que la voiture individuelle peut nourrir un sentiment de relégation des territoires ruraux et nuire à la cohésion du territoire. Lors de la table ronde du 23 septembre 2020, Éric Le Breton notait ainsi que dans les territoires peu denses « *s'agissant des conditions de mobilité, les habitants vont commencer à réclamer de la qualité, de la sécurité, de la continuité de service. Probablement aussi, des populations spécifiques, par exemple les femmes ou les personnes en situation de handicap, vont formuler vigoureusement des demandes autour de la mobilité* ». En outre, la perception de l'absence de solutions alternatives à la voiture peut constituer un **repoussoir pour certains** ménages, qui souhaitent s'installer dans les campagnes, mais sans devoir dépendre de ce mode de transport, en se transformant en parents-taxis, ou pour de jeunes actifs qui considèrent la conduite comme du temps perdu alors qu'*a contrario*, en bénéficiant de modes collectifs où l'on est conduit, il est possible de se connecter, de travailler ou de s'adonner à des loisirs Il s'agit donc de passer de mobilités subies peu qualitatives à des mobilités choisies plus qualitatives. **Dans une vision prospective, on peut donc légitimement anticiper un besoin d'investir dans les mobilités des territoires peu denses**. Les élus de ces territoires ne pourront pas échapper à cette demande forte des habitants, d'autant plus qu'une partie d'entre eux sont des **néoruraux, habitués aux services de la ville et qui, en s'installant à la campagne, ne sont pas toujours prêts à renoncer aux facilités dont ils disposaient dans leur précédente vie urbaine**. L'existence de modes alternatifs à la voiture individuelle, dans les espaces peu denses, constituera donc un enjeu pour l'ensemble de la population, pas seulement pour les populations fragilisées, non motorisées, comme les personnes âgées ou les ménages pauvres, qui étaient jusqu'à présent plutôt les seules cibles du transport collectif dans ces espaces. La réponse à ce besoin de diversification et de renforcement de l'offre dans les territoires peu denses n'est pas évidente, car elle suppose la mobilisation de moyens supplémentaires alors que les ressources publiques sont rares. Enfin, l'enrichissement de l'offre de mobilités nécessite un **accompagnement des publics les moins agiles** en matière de nouvelles mobilités : là encore, lors de la table ronde du 23 septembre 2020, Éric Le Breton nous alertait en pointant le fait que « *les apprentissages de la mobilité risquent d'être de plus en plus discriminants : alors que la mobilité s'apprend, de plus en plus de personnes resteront en marge* ». La diversification des modes de mobilité dans ces territoires est donc un des éléments de la cohésion sociale interne des villages et petites villes, beaucoup moins inégalitaires que les territoires urbains, mais cette diversification doit être effectuée au profit de tous les habitants, faute de quoi la fracture des usages pourrait creuser le fossé entre ceux qui savent bénéficier des nouvelles techniques, et ceux incapables d'en profiter.

Recommandation #7

Une démarche co-construite

La plupart des personnes auditionnées ont insisté sur **l'exigence d'une observation fine qui « colle » au territoire**. Plusieurs outils sont mobilisables : statistiques d'utilisation des services publics de transport, enquêtes mobilité auprès des habitants. Lors de son audition, Jean-Marc Offner a insisté sur la prise en compte non seulement des flux de déplacement, mais aussi de la question des rythmes de vie, souvent mal appréhendés par les urbanistes. La spécificité de chaque territoire doit être analysée. Le même Jean-Marc Offner indiquait ainsi **qu'on ne peut pas comprendre les lieux sans les liens**. Les zones peu denses peuvent être très différentes au regard de leur inscription dans leur espace. Il n'y a ainsi rien à voir entre une zone peu dense s'inscrivant dans un réseau de villes moyennes (par exemple les zones rurales de Bretagne), et une zone peu dense à plus de 40 kilomètres d'une grande métropole. Les mobilités s'y structurent très différemment.

En outre, la densité d'un espace peut être très variable dans le temps : les zones touristiques de montagne ou de littoral connaissent ces phénomènes d'affluence saisonnière. Mais des bourgs peuvent aussi devenir un pôle de centralité le jour du marché constituant ainsi une « densité éphémère » pour laquelle il est possible d'organiser une desserte. **La construction de plans de mobilité doit aussi être le fruit d'une véritable concertation avec les acteurs locaux** : élus, acteurs économiques et habitants eux-mêmes. La démarche peut être longue mais elle est la condition d'un bon calibrage des solutions qui seront ensuite proposées. **Enfin, la mise en œuvre des mesures d'un plan de mobilité simplifié doit faire l'objet d'un suivi fin car toute nouvelle offre induit des changements de comportements**, et l'on peut facilement être dépassé par le succès. Il est dès lors nécessaire d'être réactif et de savoir rapidement monter en puissance ou procéder à des adaptations afin de corriger d'éventuelles erreurs.

Recommandation #8

La logistique angle-mort des politiques publiques de mobilité dans les zones très peu denses

La mobilité est plutôt appréhendée comme celle des personnes pour leurs déplacements quotidiens. Mais la question de la mobilité des biens est importante elle aussi dans les espaces peu denses et ce dans plusieurs directions.

Avec le développement des livraisons, la logistique du dernier kilomètre est plus compliquée et coûteuse à développer lorsque les distances entre plusieurs clients sont particulièrement longues à parcourir. Aucun marché de la livraison ne pourra se développer sans organisation, sans coordination entre acteurs. Des acteurs déjà présents sur le territoire comme La Poste pourraient être incités encore plus à se saisir de cette question pour développer un panel de services de livraison aux habitants. L'absence de service de livraison dans les espaces peu denses pourrait à l'inverse pénaliser l'attractivité de ces territoires. Les plans de mobilité rurale, bien qu'orientés aujourd'hui principalement vers la mobilité des personnes, devraient s'intéresser aussi à la dimension logistique et aux flux qui en résultent, comme cela est proposé par la LOM.

CONCLUSION | *Mobilités*

Le plan global de déplacements réalisé par le SCOT Vallée de l'Ariège, offre une vue synthétique et bien documentée des différentes tendances, problématiques, et enjeux le long de l'axe de communication Nord-Sud du territoire du PETR de l'Ariège, et de manière transversale dans son axe Ouest-Est. Nous retiendrons que le réseau de mobilité s'organise principalement le long de la RN20 en empruntant le fond de vallée, le long de la rivière Ariège. Il s'agit d'un axe structurel très fort qui permet de relier facilement et efficacement les trois principaux pôles urbains de services du Nord et du Sud du territoire (Pamiers, Foix, Tarascon) grâce à une topographie favorable. En revanche, le sud du territoire est beaucoup plus contraint par sa toponymie de zone de montagne où la vallée est plus encaissée et où les franchissements sont plus complexes. Globalement, le territoire est couvert par un bon réseau de routes départementales transversales, moins routières et moins capacitaires, mais qui permettent de relier efficacement les territoires entre eux. Le réseau routier s'est organisé de manière horizontale et non pas sous forme d'un maillage en réseau muti-pôles. Pour le SCOT de la Vallée de l'Ariège un des enjeux consiste donc à mieux hiérarchiser le réseau sur la partie Nord afin de faciliter les déplacements transversaux et organiser un meilleur maillage routier sur le territoire.

La densification des flux routiers le long de la RN 20, a tendance à s'accélérer avec l'installation de nouvelles populations en périphérie des centre-bourgs. Encourager et faciliter l'usage du train le long de cet axe constitue de fait un des enjeux forts du territoire et vient renforcer des comportements d'usagers déjà existants pour les déplacements vers l'extérieur mais également pour les déplacements internes au territoire, et en intermodalité avec d'autres modes. D'où les enjeux des pôles d'échanges multimodaux. Les conditions de proximité sont privilégiées puisque 97% de la population du SCOT, mais une grande majorité de la population du PETR également, se situe à moins de 15 minutes en voiture d'une gare. A l'image des pôles multi-modaux de Foix et Pamiers, un déploiement accéléré de ces aménagements permettraient de favoriser le train comme alternative à la voiture sur le territoire. Il s'agit d'un enjeu majeur au regard de la situation actuelle où seulement 3% des voyages de la ligne sont internes au périmètre du SCOT

Concernant les communications transversales, la faible perméabilité entrave les déplacements transversaux et concentre les flux est-ouest sur quelques points. Aussi, le SCOT propose de favoriser les alternatives comme le covoiturage ou l'auto-portage qui disposent d'un fort potentiel de développement avec l'existence d'une quinzaine d'aires de covoiturage et des pratiques d'usagers déjà installées. Le SM SCOT préconise également le développement du transport à la demande, en rabattement vers les centres urbains ou bien vers les transports en commun existants. Il s'agit là d'un enjeu majeur pour le développement du réseau viaire transversal tant l'axe de la RN20 et la voie ferrée marquent une coupure territoriale forte.

Les flux de transports de marchandises s'organisent de manière décroissante du Nord au Sud de la RN20. Les traversées des centres-bourgs constituent une réelle problématique à la fois sécuritaire, environnementale, paysagère, et sanitaire. Les flux de marchandises constituent un risque pour les habitants et contribuent au déclin des centres-bourgs traversés. Toute réflexion autour de la mobilité en leur sein devra donc se faire en concertation avec les différents acteurs impliqués dans le cadre des contrats de centres-bourgs, des contrats de revitalisation urbaine, des PLUI et du SCOT Nouvelle

génération appelé à rendre "opposable" le PGD et le Plan Vélo. Des programmations urbaines et villageoises permettront de fixer des PPI des EPCI sur le déploiement des actions mobilités. Un des enjeux fort à venir est de réussir à se mobiliser collectivement pour élaborer les contrats opérationnels de mobilités entre EPCI et Région Occitanie.

C'est également le long de l'axe de la RN 20 que s'organisent les principaux flux migratoires domicile-travail. Plus précisément, on observe trois bassins d'emploi autour desquels s'organisent les migrations intra-territoriales quotidiennes liées aux flux domicile-travail : le bassin d'emploi situé au cœur du pôle d'attractivité de Lavelanet ; le bassin d'emploi situé au cœur du pôle d'attractivité de Foix et Tarascon-sur-Ariège ; le bassin d'emploi situé au cœur des pôles d'attractivité de Pamiers et Saverdun-Mazères. Les flux pendulaires observés entre ces trois bassins d'emploi montrent la prédominance des flux entre le bassin d'emploi de Pamiers et celui de Foix. Dans une moindre mesure, des flux pendulaires entre les bassins d'emploi de Foix et de Lavelanet, puis de Foix et de Tarascon-sur-Ariège sont à noter. Enfin, le bassin d'emploi de Pamiers et dans une moindre mesure celui de Foix présente des flux de mobilité d'intensité moyenne à forte avec la métropole de Toulouse.

Ces flux de déplacements quotidiens correspondent à la capacité de mobilité des ménages à se déplacer. On observe une concentration des services structurés de mobilité et des ménages disposant d'un véhicule particulier sur les principaux axes de communication. Sur le périmètre du PETR, les populations ayant peu de capacité de mobilité se situent au cœur des centres-villes et centres-bourgs ainsi qu'en périphérie des bassins d'emploi, essentiellement dans les secteurs de montagne. C'est là que se retrouvent les taux de motorisation des ménages les plus bas, inférieurs à la moyenne départementale et nationale (en zones rurales), mais c'est également là que se situent les populations jeunes, âgées et/ou en situation de grande précarité et vulnérabilité.

Entre 2007 et 2017, la part de la voiture personnelle dans les modes de déplacements n'a cessé d'augmenter au détriment de l'utilisation des modes actifs et des transports en commun. Elle représente plus de 80% des déplacements domicile-travail quotidiens, contre 8% pour la marche à pieds, 3% pour les deux roues, et 3% pour les transports en commun. Ce phénomène s'explique pour partie par l'étalement urbain qui vient allonger les distances mais s'explique également pas des freins structurels liés à l'absence d'aménagement continu et sécurisé des voies cyclables, l'absence de prise en compte des publics périphériques dans les navettes urbaines, l'absence d'offre de transports en commun élargie et concertée entre les territoires comme le montrent les exemples d'analyse liées aux navettes urbaines ou aux services de transport à la demande sur le territoire.

Pourtant l'enquête mobilité du SCOT, révèle un fort potentiel de report modal de la voiture vers les modes actifs notamment pour les courtes distances (1 à 5 km) et très courtes distances (moins de 1 km). Mais cela suppose le développement d'itinéraires sécurisants et confortables pour les piétons et les cyclistes, une réflexion sur un meilleur partage de l'espace public et la mise en place de politiques visant à modérer l'usage de l'automobile notamment au travers des politiques de stationnement. Or, dans son diagnostic le SCOT de la vallée de l'Ariège nous interpelle sur la faible coordination des acteurs publics autour de la politique cyclable. Si les voies cyclo-touristiques semblent faire l'objet d'une attention particulière de la part des intercommunalités et du conseil départemental, les enjeux liés à la mobilité quotidienne des habitants sont peu pris en compte actuellement, notamment dans les deux principaux pôles urbains que sont Foix et Pamiers. C'est tout l'enjeu du plan vélo piloté par le SCOT de la Vallée de l'Ariège que de faciliter l'émergence d'un réseau cyclable de qualité sur l'ensemble du territoire offrant des itinéraires aménagés, sécurisés et continus en faveur des mobilités quotidiennes.

Enfin, le SCOT de la vallée de l'Ariège propose de s'intéresser également aux pratiques contemporaines des usagers. Le covoiturage, qui regroupe plusieurs types d'usages, est une pratique auto-organisée bien développée sur le territoire. Une quinzaine d'aires de covoiturage, 7 formelles et 9 informelles, sont désormais implantées, permettant de faciliter ces nouvelles mobilités. Mais les territoires pourraient décider d'aller plus loin en proposant des outils d'aide à l'auto-organisation notamment à travers des plateformes de mises en réseau telles qu'elles ont été expérimentées sur EPCI Pays de Mirepoix. Une autre pratique accompagnée et encouragée par les collectivités publiques est le recours aux véhicules électriques et hydrogènes. Les cartes d'implantation des bornes de recharge montrent une bonne implantation des bornes électriques, mais une seule borne hydrogène. Attention toutefois, car comme le souligne le SCOT si « l'évolution technologique va limiter localement les impacts environnementaux de la voiture elle ne va pas résoudre les problèmes d'occupation d'espace public », qui plus est elle engendre un fort impact environnemental dans les matériaux nécessaires à sa construction.

La non-mobilité est une piste d'action très peu développée par le PGD du SCOT qui ne l'a analysé qu'à travers le développement des tiers-lieux dont l'émergence est aujourd'hui facilitée par les différents appels à projets nationaux et l'action 4.2 du PGD du SCOT : « accompagner le retour des services vers les territoires les plus isolés » . L'on dénombre actuellement 10 tiers-lieux, implantés ou émergents sur le territoire du PETR. Pour autant, d'autres alternatives existent et mériteraient d'être explorées et analysées. En ce sens, les recommandations du Sénat dans son rapport du 28 janvier 2021 « Les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui » sont un outil d'aide à la réflexion intéressant.

Selon ce rapport, « il s'agit de **ne plus raisonner uniquement par mode**. L'organisation dans les espaces peu denses doit en effet viser prioritairement à assurer le rabattement vers des axes structurants ou des nœuds multimodaux. **La performance des systèmes de rabattement**, passant par le cadencement, la coordination, comme par exemple l'assurance de disposer d'une solution de covoiturage, d'un vélo ou d'une correspondance dans un pôle d'échanges, est stratégique pour que le système de mobilité fonctionne correctement.

Il convient également de ne pas s'interdire de s'appuyer sur les réseaux existants, comme par exemple les lignes de bus scolaires ou les micro-flux réguliers comme la tournée postale, sur lesquels on pourrait greffer des services de mobilité, afin d'élargir les possibilités offertes aux habitants. Pour être inventif, des moyens, notamment d'ingénierie, doivent pouvoir être mobilisés, ce qui suppose de disposer de budgets adéquats.

Une piste d'avenir pour les mobilités dans les espaces peu denses repose sur la socialisation de la voiture. La possession d'un véhicule individuel est l'un des marqueurs les plus forts de la société de consommation de la seconde moitié du 20e siècle. Rompre avec le modèle automobile dominant constitue presque une rupture anthropologique. Mais ce n'est pas une utopie, y compris pour les espaces peu denses, où se déploient depuis quelques années des usages partagés : autopartage par les véhicules d'entreprises, particuliers ou mis à disposition par la collectivité, covoiturage courte distance voire covoiturage longue distance.

La socialisation de la voiture peut être structurée selon trois canaux différents : en **l'organisant à l'échelle la plus décentralisée, au niveau des utilisateurs de véhicules**, qui assureraient des services de covoiturage de proximité. Il s'agit là d'aller au-delà des initiatives actuelles de covoiturage qui ne peuvent fonctionner qu'avec un flux substantiel de véhicules, en général vers les zones d'emploi. L'organisation de lignes virtuelles de covoiturage de courte distance, comme celles développées par

Ecov, semble avoir un véritable potentiel, surtout si l'existence d'une voie dédiée et l'indemnisation du conducteur y sont associées ; en **l'organisant autour des collectivités territoriales**, à travers des véhicules en libre-service détenus par les collectivités ; en **l'organisant autour des constructeurs automobiles** et des opérateurs de location de véhicules, à travers le *free-floating*, qui se développe surtout dans les villes, mais qui pourrait être adapté aux zones peu denses, sans même attendre l'arrivée du véhicule autonome. Ce modèle se déploie à titre expérimental et avec des résultats intéressants d'après les informations fournies lors de l'audition de Louise d'Harcourt, chargée des affaires parlementaires de la Plateforme de la Filière automobile et des mobilités, par exemple par Renault dans le village d'Appy dans l'Ariège, ou par PSA avec le service Free2move en Bretagne, autour de petits véhicules électriques. Ces trois canaux devront être complétés pour les usagers par un véritable travail d'accompagnement par la collectivité et les opérateurs afin de les rassurer, notamment dans le monde post-crise sanitaire qui s'ouvre ; et pour l'ensemble des acteurs par une compréhension du modèle économique de ce nouveau type de solution où chacun joue un rôle précis et est une composante à part entière du processus : collectivités, opérateurs, constructeurs et bien sûr usagers. Sans constituer du covoiturage au sens strict, **le transport solidaire est une piste intéressante.** Solidaire ne signifie pas qu'il est nécessairement destiné à des personnes précaires, il s'agit du conducteur qui est dans une logique de volontariat voire de bénévolat et qui consacre du temps à cette activité, et pour les passagers il se dirige vers les personnes ne disposant ni de véhicule ni de la possibilité de conduire (absence de permis, handicap physique ou sensoriel). Il peut fonctionner avec des incitations réduites, par exemple en indemnisant légèrement des conducteurs par ailleurs retraités, habitant les territoires peu denses et volontaires pour rendre un tel service avec leur véhicule personnel, ou par exemple en indemnisant le chauffeur d'un véhicule 9 places assurant le transport des personnes se rendant dans la même zone d'emploi ou la même entreprise.

Enfin, **la diversification des formats de véhicules**, mouvement entamé par les constructeurs automobiles, pourrait répondre aux besoins d'optimiser les coûts des mobilités : a-t-on besoin d'un véhicule 5 places et d'1,8 tonne pour se déplacer tout seul 200 jours de l'année ? Un petit véhicule électrique peut suffire aux besoins du quotidien et se révéler moins cher et plus vertueux du point de vue environnemental

Si le vélo et la marche se développent désormais dans les espaces denses, ces modes doux sont adaptés eux aussi aux espaces peu denses pour certains trajets. **Le vélo à assistance électrique, notamment, étend le nombre de kilomètres qu'il devient acceptable de faire tous les jours**. Comme le remarquait Olivier Schneider, président de la FUB, lors de son audition par le rapporteur, il n'y a pas moins d'appétence pour le vélo à la campagne qu'en ville. Mais, dans les zones peu denses, le développement de la pratique cycliste se heurte à l'inadaptation des infrastructures, notamment l'étroitesse des routes ou l'existence de coupures par des carrefours ou ronds-points peu adaptés à la circulation à vélo. **Pourtant des possibilités existent en utilisant les infrastructures actuelles dans une logique de partage**. Elles peuvent être encouragées : certaines routes du réseau secondaire très peu empruntées (moins de 100 voitures par jour) pourraient être transformées en chaussées à voie centrale banalisée (chaussidou) avec marquage au sol d'une voie cycliste sur chaque côté de route. Une autre solution pourrait consister à profiter des travaux destinés à faire passer les réseaux souterrains (électricité, eau, fibre optique) pour goudronner la partie supérieure des tranchées, une fois celles-ci comblées, qui seraient transformées en pistes cyclables ou en cheminements piétonniers. **Les véhicules eux-mêmes peuvent être adaptés** pour effectuer des trajets auparavant réalisés en voiture : ainsi, les vélomobiles, qui sont des tricycles carénés, protégés par une carrosserie aérodynamique, peuvent atteindre des vitesses moyennes de plus de 40 km/h pour un effort musculaire deux fois moins important qu'avec un vélo classique. Dotés d'assistance électrique, ils s'avèrent aussi efficaces pour se déplacer qu'un scooter. Expérimentés dans certaines villes, notamment au Nord de l'Europe, leur adaptation à

l'espace peu dense paraît tout à fait possible. Enfin, la marche, entravée par l'absence de cheminements adaptés, et souvent l'impossibilité d'aller de manière sûre à l'intérieur d'un bourg, voire d'un bourg à un autre le long d'une voie départementale, peut être favorisée pour des trajets courts à travers des aménagements parfois peu coûteux et l'établissement de véritables « voies piétonnes ». »

ANALYSE | *swot du plan mobilités*

Forces

Un réseau viaire performant qui relie les polarités du territoire une bonne accessibilité depuis la métropole toulousaine.
Un réseau ferré qui dessert les 3 intercomunalités du SCoT + la CC Haute-Ariège
Une concentration des pôles attractifs sur le corridor Foix-Pamiers

Faiblesses

Un développement urbain diffus qui rallonge les distances et favorise la pratique de la voiture.
Une prise en compte des modes actifs insuffisante dans les développements urbains récents.
Une population captive en zone isolée et non pourvue de service.
Des offres de transport en commun peu développées et peu lisibles.
Des zones d'activités créées à l'écart des zones urbaines et mal desservies par les transports en commun.

S W

Opportunités

Le développement des nouvelles mobilités,notamment des nouvelles formes de covoiturage.
Des pôles d'échanges multimodaux qui peuvent servir de support pour structurer l'intermodalité.
Un fort potentiel de report modal vers les modes actifs pour les déplacements de courtes distances.
Des projets de véloroutes et voies vertes qu ipeuvent constituer la colonne vertébrale d'un futur réseau cyclable pour la mobilité du quotidien.
Une évolution de la gouvernance urbaine.

O T

Menaces

Le déclin des villes centre au profit des périphéries.
Une pratique hégémonique de la voiture, très fortement ancrée, qui atteint ses limites et peut dégrader l'accessibilité et la qualité de vie.
Un renchérissement du coût de la voiture entraina tu ne précarisation de la mobilité pour une part croissante de la population.

ANALYSE | *swot du plan vélo*

Forces

Des corridors de déplacements à aménager clairement identifiés

des initiatives publiques dans certaines communes qui confirment, au même titre que les quelques aménagements existants, une prise de conscience pour proposer des alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

Un contexte national avec des dispositifs incitatifs qui pourraient accompagner efficacement lastratégie « vélo »

Faiblesses

Des projets d'aménagements « vélo » qui devraient, en cas de réalisation, améliorer lesconditions d'usage mais qui répondent en majorité à des problématiques locales et non à unestratégie globale et cohérente.

Le volume, le positionnement et la qualité/sécurité des aménagements existants sur le territoire ne permettent pas d'être un support suffisant au développement massif de l'usage du vélo

Une gouvernance actuelle émiettée en matière de pilotage d'une politique cyclable qui peutconstituer un frein à l'émergence d'une stratégie ambitieuse

S W O T

Opportunités

Une stratégie départementale d'aménagements cyclables qui pourrait répondre à certains besoins de mobilité (même si les besoins visés sont en priorité ceux Loisirs et touristiques) mais dont la réalité de mise en œuvre reste à confirmer

Compte tenu des points durs/ noirs identifiés dans les corridors à fort potentiel, la sécurisation des conditions d'usage du vélo devra nécessairement faire appel à l'ensemble des registres d'une politique cyclable : aménagement d'itinéraires dédiés, réglementation, aménagement decarrefours, signalétique, ...

Menaces

Le déclin des villes centre au profit des périphéries.
Une pratique hégémonique de la voiture, très fortement ancrée, qui atteint ses limites et peut dégrader l'accessibilité et la qualité de vie.
Un renchérissement du coût de la voiture entraina tu ne précarisation de la mobilité pour une part croissante de la population.

L'absence d'aménagements dédiés en réduit considérablement la portée des initiatives publiques

DIAGNOSTIC COMPARE | *tendances par EPCI*

PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENTS		EPCI Pays d'Olmes	EPCI Pays de Mirepoix	EPCI Pays de Tarascon	EPCI Portes Ariège Pyrénées	EPCI Pays Foix-Varilhes	EPCI Haute-Ariège	EPCI Arize-Lèze
Tendance #1	Une gouvernance en matière de mobilité complexe : multi-scalaire et multi-partenariale							
Tendance #2	Des documents-cadres pour favoriser les nouvelles mobilités bien documentés et offrant des perspectives d'actions concrètes à moyen terme							
Tendance #3	Le Nord du territoire intégré au système urbain de la métropole toulousaine							
Tendance #4	Un axe routier connecté à la métropole et à vocation transfrontalière							
Tendance #5	Un axe routier d'accès aux stations de ski, aux stations thermales et à la principauté d'Andorre avec de très fortes périodes d'affluence							
Tendance #6	Un réseau structurant transversal qui complète l'axe Nord-Sud particulièrement sur la frange Est du territoire							
Tendance #7	Le projet de route européenne Toulouse-Barcelone : une amélioration des conditions d'accessibilité des voies rapides le long de la RN20 mais une faible prise en compte de l'amélioration des conditions de vie des villes et villages situés le long de cet axe							
Tendance #8	Une offre TER tournée vers l'agglomération toulousaine alors que sa vocation transfrontalière historique est peu valorisée							
Tendance #9	L'atout touristique du ferroviaire : entre le succès de la formule Skirail et la nécessaire amélioration des dessertes ferroviaires							
Tendance #10	Le projet touristique d'un vélo route transpyrénenne V81 : des maîtrises d'ouvrage multiples, des délais variés							

		EPCI Pays d'Olmes	EPCI Pays de Mirepoix	EPCI Pays de Tarascon	EPCI Portes Ariège Pyrénées	EPCI Pays Foix-Varilhes	EPCI Haute-Ariège	EPCI Arize-Lèze
Tendance #11	Un trafic routier de plus en plus dense sur le Nord du territoire, amené à se développer dans le futur, et parfois saturé sur certains itinéraires							
Tendance #12	Une pratique du covoiturage présentant un fort potentiel de développement avec une quinzaine d'aires de covoiturage et deux expérimentations d'auto-partage à l'Est du territoire							
Tendance #13	Une ligne ferroviaire très facilement accessible à pieds, en voiture et en vélo à l'ensemble de la population mais trop peu desservie par les transports en commun							
Tendance #14	Les aménagements récents des pôles multi-modaux : un outil pour l'attractivité des déplacements en train et qui doit être accéléré							
Tendance #15	Le train sous-utilisé dans les migrations intra-territoriales faute de connecteurs de transports publics avec les gares							
Tendance #16	Le réseau des transports inter-urbains en développement : travailler sa complémentarité et son efficience							
Tendance #17	Un réseau de transports scolaires conséquent							
Tendance #18	Des aménagements cyclables à développer et à mieux coordonner pour former un réseau cohérent à destination de la mobilité quotidienne							
Tendance #19	Les flux de marchandises : un trafic problématique aux abords des centres-bourgs traversés et qui participent à leur déclin							
Tendance #20	Près de 30% des accidents de la route se concentrent le long de la RN20 et parmi eux près de 50% ont lieux dans les communes les plus peuplées traversées							

		EPCI Pays d'Olmes	EPCI Pays de Mirepoix	EPCI Pays de Tarascon	EPCI Portes Ariège Pyrénées	EPCI Pays Foix-Varilhes	EPCI Haute-Ariège	EPCI Arize-Lèze
Tendance #21	Les flux migratoires domicile-travail marqués par une nette prédominance des déplacements entre le bassin d'emploi de Pamiers et le bassin d'emploi de Foix							
Tendance #22	Les modes de transports en commun et les deux roues diminuent au profit de la voiture personnelle entre 2007 et 2017 qui représente 80% des trajets quotidiens domicile-travail							
Tendance #23	La part des modes actifs dans les déplacements quotidiens reste modeste mais le potentiel est important							
Tendance #24	L'enquête mobilité du SCOT éclaire sur le potentiel de report modal selon les distances parcourues et alerte sur le déficit en transports en commun							
Tendance #25	Des navettes urbaines qui répondent aux besoins des communes les plus peuplées mais pas aux besoins des agglomérations							
Tendance #26	Un étalement urbain qui allonge les distances et engendre une forte motorisation des ménages							
Tendance #27	Un taux de motorisation des ménages supérieur à la moyenne départementale avec quelques exceptions en territoires plus urbains mais également en territoires très isolés							
Tendance #28	Le transport à la demande (TAD) un service essentiel pour les publics captifs mais organisé de manière peu cohérente et très inégalement réparti entre les territoires							
Tendance #29	Les politiques de revitalisation de cœur de ville, une opportunité pour replacer la place accordée à la voiture dans les centres-villes et centres-bourgs							
Tendance #30	Développer de nouvelles mobilités pour atténuer les impacts de la voiture individuelle : covoiturage, véhicules électriques, véhicules à hydrogène, tiers-lieux et non mobilités							

PLAN VELO		EPCI Pays d'Olmes	EPCI Pays de Mirepoix	EPCI Pays de Tarascon	EPCI Portes Ariège Pyrénées	EPCI Pays Foix-Varilhes	EPCI Haute-Ariège	EPCI Arize-Lèze
Tendance #31	Un réseau cyclable quasi inexistant contraint par le relief qui doit bénéficier d'un aménagement concerté entre les territoires pour assurer une meilleure continuité des déplacements							
Tendance #32	Encourager l'usage du vélo grâce à une politique dynamique de promotion du vélo							
Tendance #33	La gouvernance de la politique cyclable : une nécessaire concertation plus volontariste et étroite en faveur du vélo au quotidien							

Ce que nous avions proposé d'aborder dans les ateliers « Mobilités »

Atelier "Mobilité"

Thème: l'innovation en matière de mobilité

Enjeux abordés dans cet atelier

- continuité territoriale des innovations en matière de mobilité
- mobilité des invisibles, précaires et sans permis, personnes âgées...
- itinérance des services à la personne

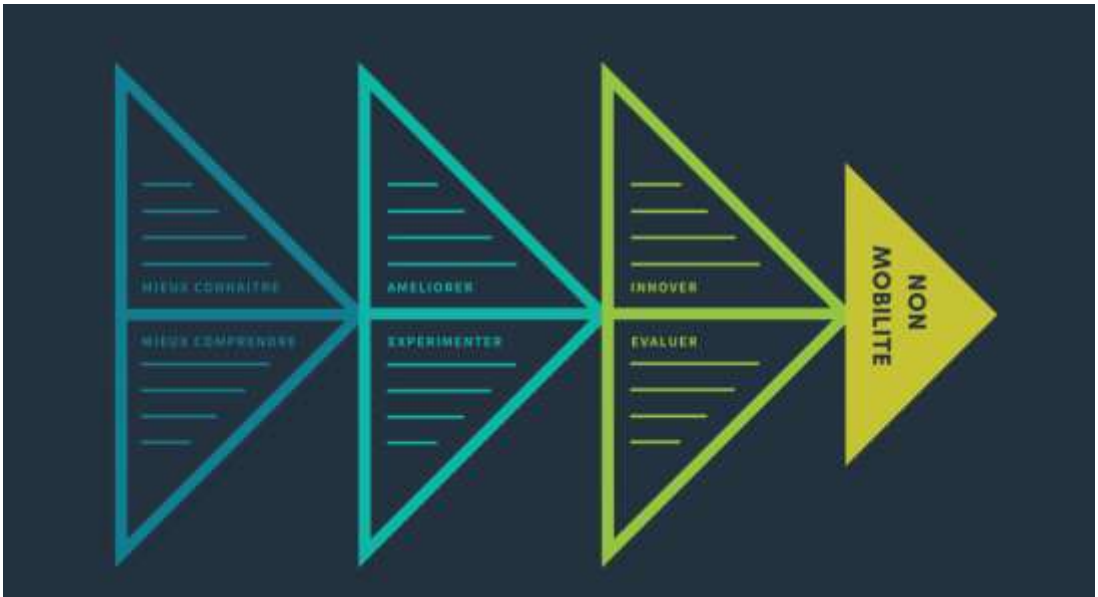
Ateliers Mobelusacteurs

1. Itinérances des services : quelles solutions d'accessibilité aux services dans les territoires ruraux ? | Exemple : Ville à Joie
2. Quel avenir pour le Transport à la Demande ? | Retour d'expérience
3. Plan vélo : faciliter l'usage du vélo pour la mobilité au quotidien
4. L'autopartage : une solution pour les territoires ruraux et de montagne ? | Retour d'expérience du Rézo Pouce en Pays de Mirepoix
5. Construire une offre de transport collectif adaptée et efficace en zones rurales et périurbaines

ENJEUX | *à co-définir, décliner et prioriser*

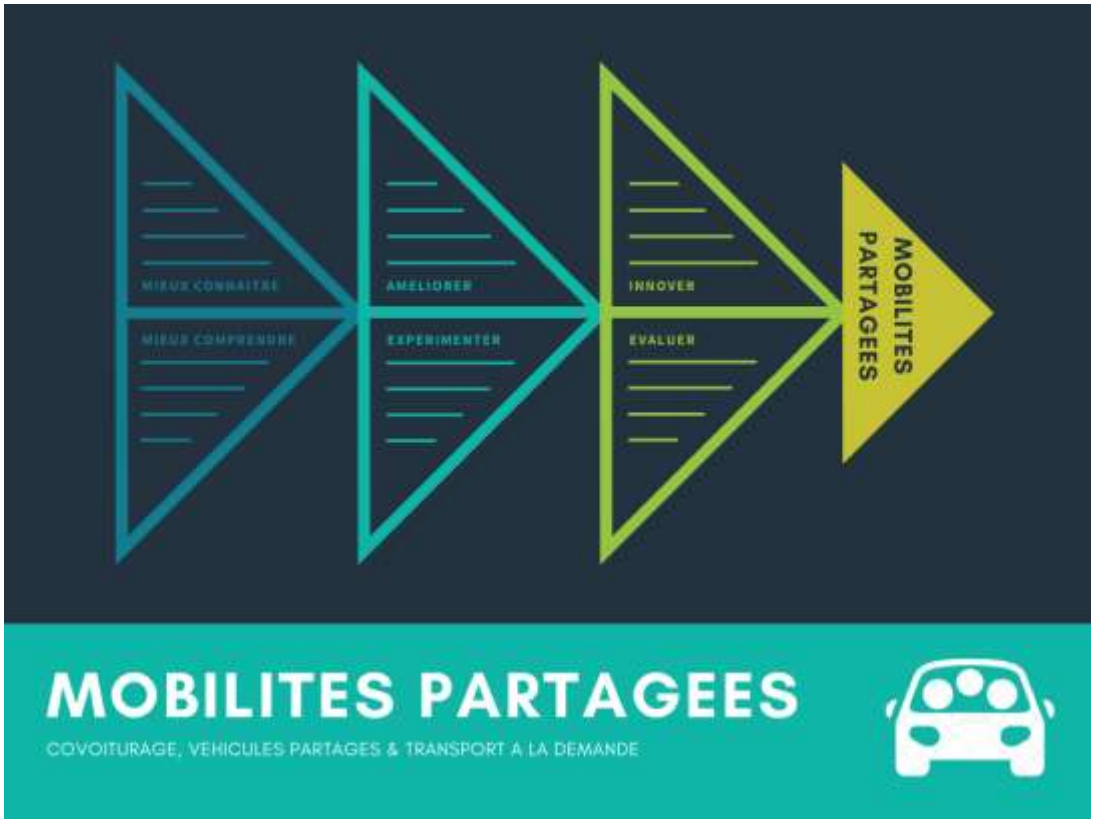
VELO AU QUOTIDIEN

VOIES CYCLABLES CONTINUES ET SECURISEES
CHANGEMENTS DES PRATIQUES
PROMOTION DU VELO AU QUOTIDIEN
CONCERTATION DES ACTEURS DU VELO AU QUOTIDIEN

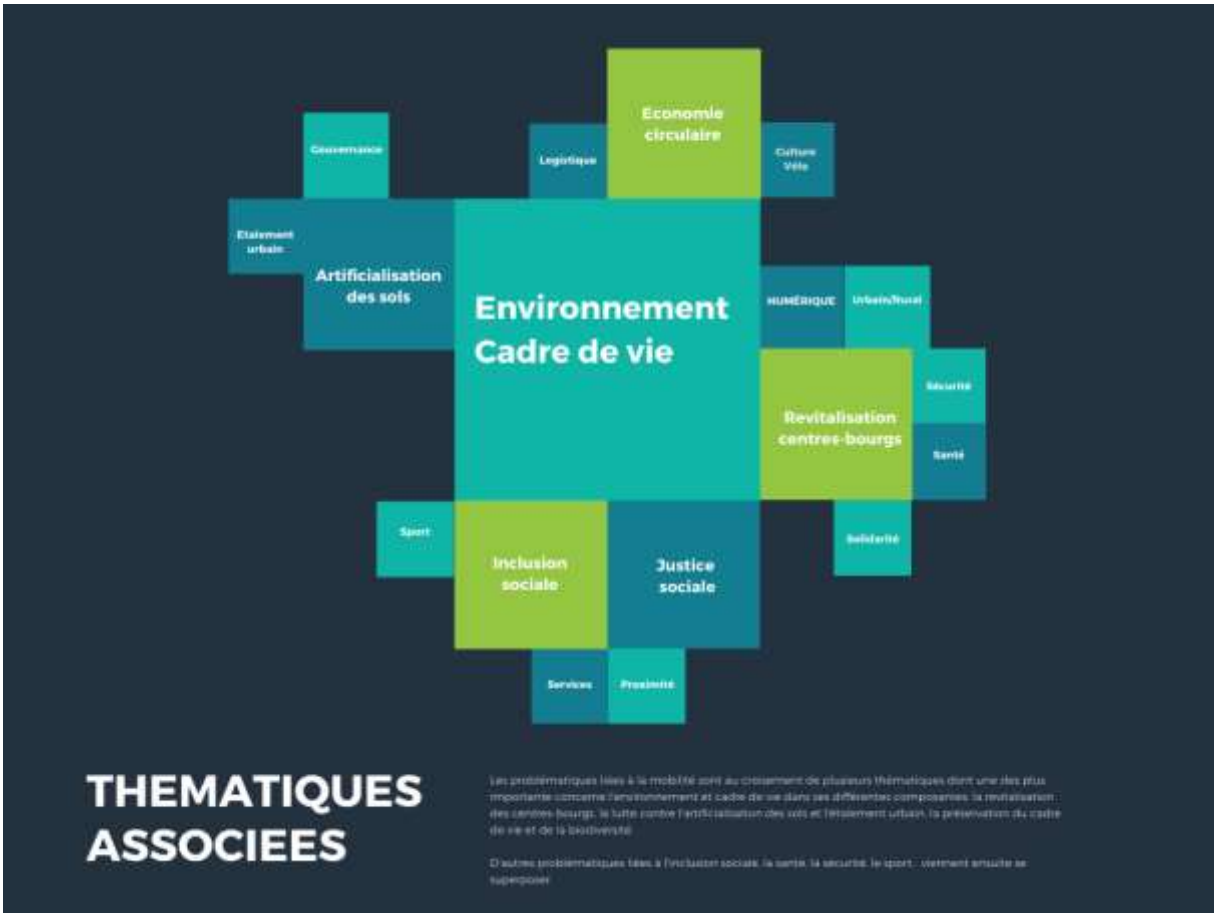


NON MOBILITE

TIERS-LIEUX, SERVICES DE PROXIMITE ET ITINERANCES DE SERVICES


MIEUX CONNAITRE
MIEUX COMPRENDRE
AMELIORER
EXPERIMENTER
INNOVER
EVALUER
MOBILITES PARTAGEES
MOBILITES PARTAGEES
COVOITURAGE, VEHICULES PARTAGES & TRANSPORT A LA DEMANDE

THEMATIQUES | *associées*



POUR ALLER PLUS LOIN | *Documentation*

La stratégie Plan Vélo Région Occitanie et toutes les autres "actions" portées par la Région via les EGRIM en 2017,

Le Schéma Départemental des Itinéraires cyclables de l'Ariège,

L'étude Projet Sillon RN20,

Le Document-cadre SCOT de la Vallée de l'Ariège,

Le SRCAE ex-Midi Pyrénées bientôt intégré dans le SRADDET,

La Charte du Parc Naturel Régional des Pyrénées Ariégeoises et son Plan de Déplacements,

Les périmètres TEPCV,

Le PCAET de la Vallée de l'Ariège

Le SRADDET Occitanie 2040 : stratégie REPOS et mobilités