



PLAN  
DÉPLACEMENTS

Vallée de  
l'Ariège

# Diagnostic Stratégique Plan Déplacements

*Version arrêtée au 11/07/2019*



Dessignons un avenir qui a du sens.

Envoyé en préfecture le 17/07/2019  
Reçu en préfecture le 17/07/2019  
Affiché le  
ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE

Version arrêtée pour consultation

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le



ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE

# Sommaire

<b>PARTIE 1 – CONTEXTE</b>	<b>9</b>
<b>Présentation du territoire en quelques chiffres</b>	<b>10</b>
<b>I-Contexte général</b>	<b>11</b>
<b>II - Qu'est-ce qu'un Plan Global de Déplacements ?</b>	<b>12</b>
A- Une démarche volontaire	12
B- Une approche stratégique et politique	13
C- Description de la démarche et des différentes phases de l'étude	14
D- Une démarche co-construite	15
E- Relations entre le PGD et les autres documents de planification	16
<b>III - Organisation actuelle de la gouvernance</b>	<b>17</b>
A- Transport urbain	17
B- Transport non urbain	18
F- Réseau ferré	18
G- Intermodalité	18
H- Syndicat Mixte de transport	18
<b>IV - Les enseignements des documents cadres</b>	<b>19</b>
A- Le projet du Document-cadre SCoT	19
B- La démarche interSCoT et les SCoT limitrophes	22
C- Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) du SCoT de la Vallée de l'Ariège à visée TEPOS	23
D- Les territoires « TEP CV »	24
E- Le Schéma Régional Climat Air Énergie Midi-Pyrénées (SRCAE)	25
F- Le Plan Régional Santé Environnement Occitanie (PRSE)	27
G- L'étude Sillon RN 20 (2005)	28
H- Ariège 2030	29

<b>PARTIE 2 – MOBILITES ET TERRITOIRE</b>	<b>31</b>
<b>I - Dynamique métropolitaine et transfrontalière</b>	<b>32</b>
A- Un territoire intégré au système urbain de la métropole toulousaine	32
B- Une dynamique en lien avec les franges de l'aire d'attraction de Toulouse	33
C- Un axe routier connecté à la métropole...	34
D- ...et à vocation transfrontalière	35
E- et d'accès aux stations de ski, aux stations thermales et à la principauté d'Andorre	35
F- Un réseau structurant transversal qui complète l'axe nord-sud	36
G- Un projet de route européenne	37
H- Une offre TER tournée vers l'agglomération toulousaine	38
I- Une véloroute transpyrénéenne en projet	41
<b>II - Un territoire organisé autour de son axe structurant</b>	<b>42</b>
A- Une organisation du réseau viaire conditionnée par la géographie	42
B- Une offre de mobilité structurée sur l'axe nord-sud	44
C- Une ligne ferroviaire qui bénéficie à l'ensemble de la population de la Vallée de l'Ariège	47
D- Une offre en transport en commun à valoriser	49
E- Un réseau de transport interurbain qui se développe	50
F- Un réseau de transport scolaire conséquent	51
G- Des aménagements cyclables à développer pour favoriser une pratique quotidienne	52
H- Les flux de marchandises	55
I- L'autoroute et la voie rapide au bénéfice de la sécurité routière	57
J- Un axe structurant qui constitue une forte coupure territoriale	58

<b>III - Une organisation territoriale polycentrique</b>	<b>59</b>
A- Une concentration de la population en fond de vallée et en plaine	59
B- Accès aux équipements / services	60
C- Temps d'accès aux pôles intermédiaires	61
D- Territoires isolés et zones blanche	62
E- Des flux pour motifs achat vers les principales polarités	63
F- Une forte polarisation de l'emploi...	64
G- ... qui génère de nombreux flux domicile-travail entre les intercommunalités...	65
H- ... et favorise la voiture, moyen de transport dominant pour le domicile-travail	66
I- Un potentiel de report modal de la voiture vers les modes actifs	67
J- Un potentiel de report modal qui diffère selon les distances parcourues	68
K- Des navettes urbaines réservées aux communes les plus peuplées	69
<b>IV - Un processus récent d'étalement</b>	<b>74</b>
A- Dynamique territoriale : déclin des villes centres au profit de leurs périphéries	74
B- Un développement urbain « diffus »	75
C- Un étalement urbain qui allonge les distances...	77
D- ...et engendre une forte motorisation des ménages	78
E- Une accessibilité aux services difficile pour les ménages non-motorisés	79
F- Le transport à la demande (TAD) : un service essentiel pour les publics captifs des communes rurales	80
G- La place de la voiture au cœur de l'attractivité des centres-villes et centres-bourgs	81
H- Les nouvelles mobilités pour atténuer les impacts de la voiture individuelle ?	82
<b>V - Un équilibre à maintenir entre patrimoine naturel et activités humaines sur le territoire</b>	<b>85</b>
A- Une qualité de l'air globalement correcte	85
B- Énergie : consommation / émissions de GES	86
C- La RN20, principale source de nuisances sonores	87
D- Les risques identifiés sur le territoire	88
E- Un patrimoine naturel riche à préserver et valoriser	90

<b>PARTIE 3 – SYNTHÈSE</b>	<b>97</b>
<b>I - Les pôles générateurs de déplacements</b>	<b>98</b>
A- Zoom sur le corridor Foix-Pamiers	99
B- Zoom sur le pôle Saverdun-Mazères	100
C- Zoom sur le pôle de Tarascon-sur-Ariège	101
<b>II- Le réseau viaire</b>	<b>102</b>
<b>III- Les transports en commun</b>	<b>103</b>
<b>IV- Les modes actifs</b>	<b>104</b>
<b>V- Synthèse Atouts Faiblesses Opportunités Menaces</b>	<b>105</b>

<b>PARTIE 4 : LES OBJECTIFS STRATEGIQUES</b>	<b>107</b>
<b>I. Une mobilité pour tous et pour tous les territoires</b>	<b>112</b>
A- Constats issus du diagnostic	112
B- Objectifs recherchés	112
<b>II. Une accessibilité performante à la vallée de l’Ariège et à ses pôles générateurs de déplacements</b>	<b>113</b>
A- Constats issus du diagnostic	113
B- Objectifs recherchés	113
<b>III. Une mobilité respectueuse de l’environnement et du cadre de vie</b>	<b>114</b>
A- Constats issus du diagnostic	114
B- Objectifs recherchés	114

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le



ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le



ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE



# Partie 1 – Contexte



Dessinons un avenir qui a du sens.

## PRESENTATION DU TERRITOIRE EN QUELQUES CHIFFRES

### 3 intercommunalités : 97 communes

CC PAP :	35 communes
CA PFV :	42 communes
CC PT :	20 communes



**Superficie : 1 081 km<sup>2</sup>**  
92 % de part de la surface agricole, forestière et naturelle.  
4 % d'espaces artificialisés en 2012



**79 308 habitants** soit 50 % de la population départementale  
(population municipale -INSEE 2015 )

**+ 0,5 %**  
d'habitants par an entre 2010 et 2015

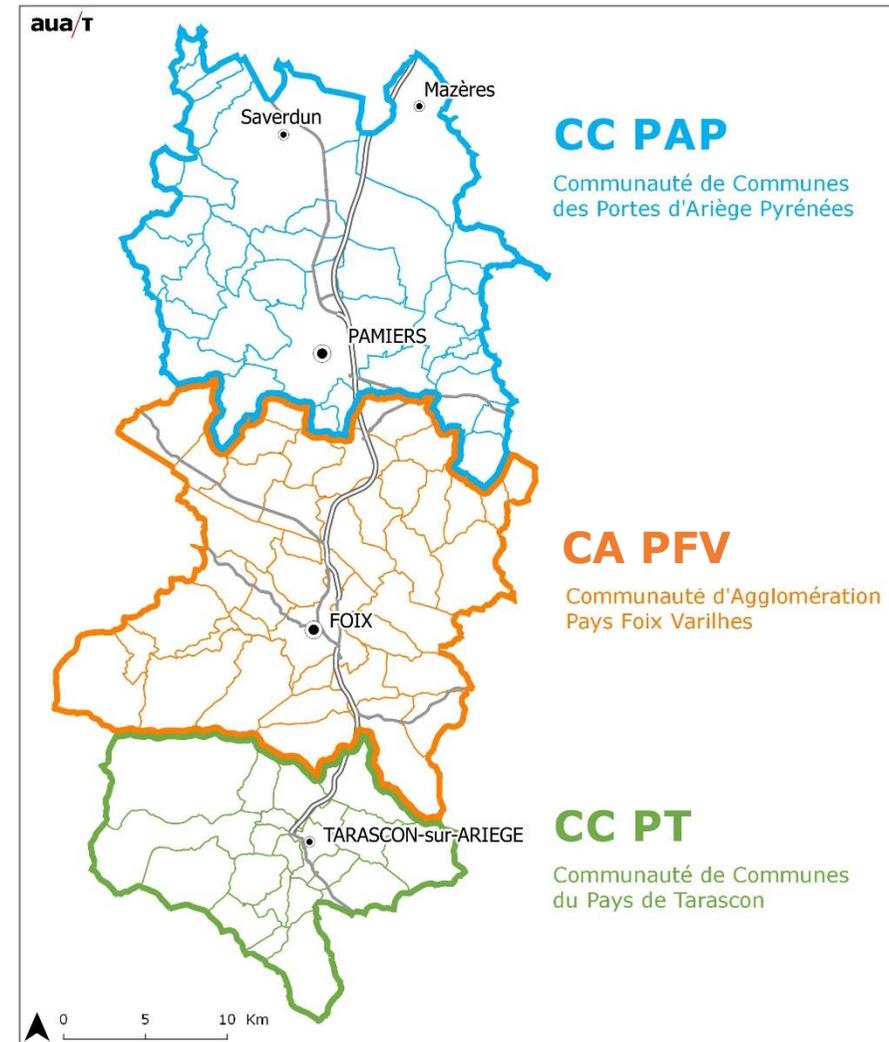
**73 habitants / km<sup>2</sup>**



**31 220 emplois**  
(emploi total 2015)

**dont 17 609 emplois salariés privés**  
(2016)

**+ 0,01 %**  
d'emplois par an entre 2010 et 2015



## I-CONTEXTE GENERAL

La mobilité est un élément majeur de la bonne santé d'un territoire. Dans la continuité du travail accompli lors de l'élaboration du Document-cadre SCoT, il convient donc de définir une stratégie permettant de répondre aux principaux enjeux en lien avec les questions de mobilité et de déplacements :

- > **assurer une bonne accessibilité** et la fluidité des déplacements du quotidien afin de garantir l'attractivité de territoire et de permettre son développement économique et maintenir sa qualité de vie ; **maîtriser et limiter l'impact environnemental** lié aux mobilités afin d'atteindre les objectifs locaux, régionaux et européens en matière d'émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et de consommation d'énergie assignés dans le PCAET en cours ;
- > **favoriser l'inclusion sociale** en garantissant des solutions de mobilité à l'ensemble de la population.

Afin d'apporter des réponses à ces différents enjeux, des réflexions menées à l'échelle nationale notamment les *Assises Nationales de la Mobilité* ont permis d'alimenter la *Loi d'Orientation sur les Mobilités* en cours de rédaction.

De même, au niveau régional, les *États généraux du rail et de l'intermodalité* ont alimenté le futur schéma régional *Occitanie 2040* (SRADDET) qui proposera une vision de développement du territoire à long terme, notamment sur les questions de transports et de mobilités.

Le rôle des collectivités locales est également essentiel. Leurs politiques d'urbanisme et d'aménagement, de soutien et de développement des services de mobilités ou encore d'investissements dans les infrastructures ont des impacts à moyen et long terme sur les pratiques de déplacements.

Ce Plan Global de Déplacements s'inscrit donc dans une recherche de cohérence entre les échelles territoriales, entre les différentes politiques publiques et en tenant compte des spécificités du territoire de la vallée de l'Ariège.



## II - QU'EST-CE QU'UN PLAN GLOBAL DE DEPLACEMENTS ?

### A- Une démarche volontaire

Un Plan Global de Déplacements (PGD) est un document **d'orientation** régissant l'organisation de la **mobilité et des déplacements** à l'échelle d'un territoire.

Depuis la loi « Laure » de 1996, renforcée par la loi SRU, la mise en place de Plans de Déplacements Urbains (PDU) est rendue obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. À contrario, la **démarche est volontaire** pour les territoires de moins de 100 000 habitants. En conséquence, un Plan Global de Déplacements ne revêt **pas de caractère réglementaire**. Si les objectifs sont identiques à ceux d'un PDU, il s'agit d'un document simplifié par rapport à ce dernier et n'a ni forme ni contenu réglementairement définis.

Cette démarche émane d'une **volonté politique** du Syndicat du SCoT Vallée de l'Ariège, qui a la volonté de travailler sur la **mobilité**, thématique ayant été identifiée comme prioritaire pour le développement du territoire au sein du Document d'Orientation et d'Objectifs SCoT approuvé en mars 2015 (recommandation n°43 du DOO - page 53).

Le périmètre Vallée de l'Ariège est une échelle pertinente pour mener une réflexion sur les pratiques actuelles de mobilité de sa population et pour définir des orientations quant à la stratégie à suivre, à moyen et long terme, afin de répondre aux enjeux de demain, et notamment de **maîtriser l'usage de la voiture particulière en rationalisant les déplacements**.

## B- Une approche stratégique et politique

Les démarches de planification des déplacements poursuivent les objectifs essentiels de :

- > protection de l'environnement ;
- > santé publique ;
- > accès de tous à la mobilité ;
- > diminution des nuisances ;
- > sécurité des déplacements.

Les thèmes abordés dans le cadre d'un PGD sont libres et le document n'a pas de portée juridique, sauf à être retranscrit dans d'autres documents de planification (SCoT-PCAET). La seule obligation du document étant de permettre **une maîtrise de l'usage des déplacements en voiture**.

Un Plan Global Déplacements (PGD) est un cadre de réflexion qui vise à **partager une vision commune** sur :

- > **L'organisation actuelle de la mobilité** au sein du territoire et en interaction avec les territoires riverains.
- > **Les principaux enjeux** relatifs au fonctionnement actuel et aux évolutions à venir.
- > **Les objectifs** portés par les différents acteurs du territoire, **la stratégie** permettant de les atteindre et les différentes **actions à mettre en œuvre**.

Afin d'engager et de sensibiliser le plus grand nombre d'acteurs et de définir une vision stratégique partagée, **une démarche de concertation** accompagne la construction du document.



## C- Description de la démarche et des différentes phases de l'étude

### Phase 1 : diagnostic et définition des enjeux

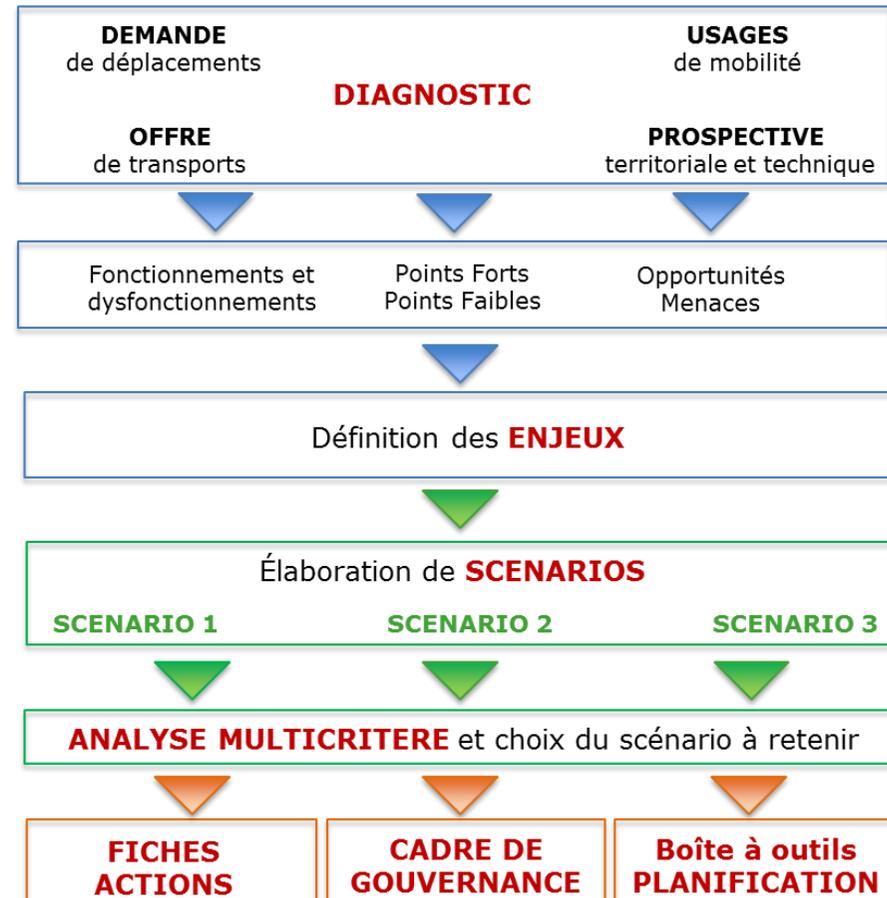
- > Analyse territorialisée de la demande de déplacement, de l'offre de transport et des usages de mobilité,
- > Analyse AFOM : atouts / faiblesses / opportunités / menaces,
- > Définition des enjeux stratégiques.

### Phase 2 : élaboration et comparaison des scénarii

- > Plusieurs scénarii stratégiques, basés sur des approches divergentes, seront proposés.
- > Une analyse multicritère permettra de comparer les scénarii entre eux :
- > qualité de desserte des populations et d'accessibilité des territoires,
- > impact environnemental et énergétique,
- > approche économique,
- > cohérence avec les documents de planification,
- > niveau d'acceptabilité,
- > organisation des gouvernances.

### Phase 3 : mise en œuvre du projet et évaluation

- > définir les actions permettant de mener à bien cette stratégie,
- > proposer un cadre de gouvernance adaptée,
- > constituer une boîte à outils permettant d'intégrer la démarche dans les documents d'urbanisme et projets d'urbanisme opérationnels.



## D- Une démarche co-construite

Les modalités de concertation ne sont pas réglementairement encadrées mais relèvent d'une volonté du Syndicat du SCoT Vallée de l'Ariège d'impliquer les acteurs de la mobilité du territoire dans la démarche afin de partager une vision commune et de forger une stratégie co-construite.

Le comité technique et le comité de pilotage réunissent :

- > les délégués du Syndicat du SCoT Vallée de l'Ariège, les EPCI membres,
- > des collectivités territoriales (Région, Département, communes),
- > des acteurs institutionnels (préfecture, DREAL, DDT, ADEME, Commissariat de Massif, CEREMA, ...),
- > le Parc Naturel Régional des Pyrénées Ariégeoises,
- > des acteurs économiques (chambres consulaires, PETR de l'Ariège...),
- > des représentants de la société civile (associations locales, ...),
- > les professionnels du transports et du tourisme (SNCF-Réseau, transporteurs locaux...),
- > les EPCI des territoires limitrophes.

Les différentes étapes du document sont validées par le comité technique, le comité de pilotage et le conseil syndical.

Des entretiens techniques avec les acteurs de la mobilité, des ateliers de travail, des séminaires de concertation et des ateliers sur le terrain permettront également de prendre en compte les avis et points de vue des différentes parties prenantes.

## E- Relations entre le PGD et les autres documents de planification

Le Plan Global de Déplacements se doit d'être **cohérent et complémentaire** avec les différents documents déjà approuvés :

- > Le Document-cadre SCoT,
- > Le SRCAE,
- > La Charte du Parc Naturel Régional des Pyrénées Ariégeoises et son Plan de Déplacements,
- > Les périmètres TEPCV,
- > Les Plan Déplacements des territoires limitrophes.

Ainsi qu'avec les documents en cours de réalisation :

- > Le PCAET de la Vallée de l'Ariège,
- > Le SRADDET Occitanie 2040 -> stratégie REPOS et mobilités.



### III - ORGANISATION ACTUELLE DE LA GOUVERNANCE

La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles) et la loi NOTRe du 7 août 2015 (loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République) ont revu l'organisation de la gouvernance en matière de mobilité.

#### **A- Transport urbain**

L'organisation des transports urbains incombe à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) qui remplace l'ancienne Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU). Son ressort territorial correspond au périmètre de l'intercommunalité qui exerce la compétence mobilité. Cette compétence est obligatoirement exercée pour les Communautés d'agglomération alors que les Communautés de communes peuvent choisir de ne pas se doter de cette compétence ou de l'exercer en tout ou partie.

Ainsi sur le territoire du SCoT, seule la Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes est AOM depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et a pour mission obligatoire :

- > l'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personnes,
- > le développement des modes de déplacements terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur,
- > la mise en place d'un service de conseil en mobilité.

Et pour mission facultative :

- > l'organisation de transport à la demande (TAD),
- > la réduction de la congestion urbaine et de la pollution, par la mise en place d'un service public de marchandises et de logistique urbaine,
- > l'organisation de l'activité d'autopartage,
- > la mise en place d'actions visant à favoriser le covoiturage,
- > l'organisation d'un service public de location de bicyclettes.

Par conventionnement, certains territoires qui ne sont pas AOM ont pu mettre en place des services de transport. Il s'agit notamment de navettes urbaines (Pamiers, Saverdun) ou de services de TAD à l'échelle de communes (Mazères, Pamiers, Saint-Jean-du-Falga...) ou intercommunale (Communauté de communes du Pays de Tarascon).

## B- Transport non urbain

Il existe désormais deux acteurs disposant de compétences en termes de transport non urbain :

- > les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) au sein de leur ressort territorial, qui peuvent utiliser le versement transport pour financer le service,
- > les Régions en dehors des AOM existantes.

Les transports interurbains et les transports scolaires qui incombait jusqu'alors aux départements relèvent désormais de la compétence de la Région. Le Département reste cependant compétent pour organiser et financer le transport des élèves et étudiants souffrant d'un handicap (mission à caractère social).

La Loi d'Orientation pour la Mobilité, en cours d'examen, va modifier les champs de compétence des EPCI en matière de mobilité afin que l'ensemble du territoire soit couvert par des AOM. Les Communautés de communes devraient pouvoir se saisir de nouvelles compétences en matière de mobilité (transports scolaires, transports collectifs réguliers, mobilités actives, mobilités partagées). À défaut, c'est la Région qui sera autorité dite de dernier ressort.

## F- Réseau ferré

Les Régions ont la charge de l'organisation et du financement des services ferroviaires régionaux de voyageurs et des services routiers effectués en substitution de ceux-ci.

## G- Intermodalité

La Région est le 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.

Les Schémas Régionaux d'Intermodalité (SRI) sont désormais intégrés aux nouveaux Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). La Région a donc la charge de dicter les grandes règles générales qui peuvent cependant « varier entre les différentes grandes parties du territoire régional ». Ces règles générales s'imposent aux documents de planification tels que les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) ou les Plans de Déplacements Urbains (PDU).

## H- Syndicat Mixte de transport

La loi SRU, loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain de décembre 2000, permet la création de Syndicats Mixtes de Transport. Cette disposition permet à l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) -urbaines et non urbaines- de s'associer à des échelles territoriales fixées librement par les collectivités membres, afin de rendre complémentaires et attractifs les réseaux de transports existants. Ce syndicat mixte SRU, composé exclusivement d'AOM, a la possibilité de se financer via l'instauration de la taxe de versement transport ou d'un versement transport additionnel.

## IV - LES ENSEIGNEMENTS DES DOCUMENTS CADRES

### A- Le projet du Document-cadre SCoT

Approuvé en 2015, le Schéma de Cohérence Territoriale s'inscrit dans le contexte des Lois Grenelle (2010) et ALUR (2014). Labellisé SCoT rural Grenelle, il propose un projet de territoire qui pose les grands objectifs d'aménagement de la Vallée de l'Ariège à l'horizon 2032.

#### Les 4 axes directeurs du SCoT

1. **Promouvoir** l'identité environnementale et paysagère de l'Ariège
2. **Accueillir** 20 500 habitants pour parvenir au seuil de 100.000 hab. à horizon 2032 et 8 500 emplois
3. **Créer** 5 000 à 8 000 emplois, 12 500 logements
4. **Maîtriser** l'étalement urbain et lisser les concurrences infra territoriales (urbain/rural ; plaine/piémont/montagne)

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

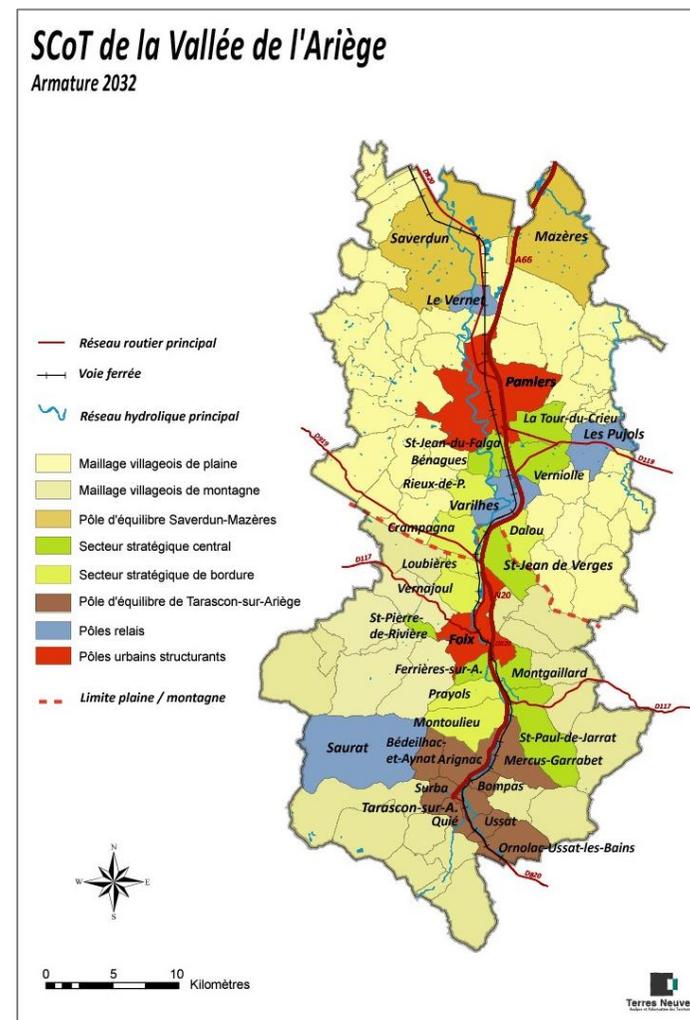
Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le

ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE



EXTRAIT DU SCOT VALLEE DE L'ARIEGE



## Les faiblesses concernant les déplacements (relevées dans le diagnostic)

- > Un ensemble de facteurs favorisant le développement des déplacements individuels motorisés : dispersion du bâti, étalement des villes et villages, distorsion croissante entre localisation des emplois et des populations, offre économique peu structurée, accessibilité des équipements majeurs difficile pour l'ensemble des communes (CHIVA par exemple depuis Foix et Pamiers).
- > Des déplacements principalement réalisés en véhicule individuel et des trafics routiers en augmentation sur la quasi-totalité des axes principaux.
- > Des problématiques d'engorgement des agglomérations de Foix et de Pamiers et de l'axe A66/RN20/E9.
- > Des effets de coupure liés au franchissement de l'A66/RN20, de la voie ferrée et de la rivière Ariège.
- > Une accessibilité au réseau routier et autoroutier non aboutie (itinéraire E9 de Toulouse à Barcelone).
- > Une offre de transport collectif diluée donc peu attractive, un contexte favorable aux modes actifs insuffisamment exploité et une intermodalité peu travaillée sur un territoire pourtant desservi par 7 haltes ou gares ferroviaires.
- > Un service ferroviaire à améliorer mais limité du fait d'une infrastructure à voie unique depuis l'agglomération toulousaine.

## ENJEUX

---

**Moderniser le système de transports collectifs.**

**Inciter au resserrement** du développement urbain pour favoriser une pratique des **modes actifs**.

**Valoriser les pratiques alternatives** à l'autosolisme : développement des nouvelles mobilités et des pratiques multimodales.

**Optimiser la localisation des fonctions et services structurants** pour limiter les déplacements et favoriser leur accessibilité en TC.

**Faciliter les échanges** avec les **espaces riverains** (vers Toulouse et la Haute Vallée) dans une optique économique et touristique.

---

## Les choix retenus pour élaborer le PADD : une armature territoriale qui favorise un fonctionnement en réseau de la Vallée

- > Mettre en place un schéma de transport « urbain » efficace et connecté aux transports en commun d'autres échelles. Assurer l'intermodalité et développer les alternatives au « tout voiture » (transports en commun, modes doux, usage raisonné/partagé de la voiture).
- > Anticiper l'aménagement des infrastructures routières en prenant en compte l'évolution du trafic induit par le développement envisagé.
- > Assurer une accessibilité adaptée à l'ensemble du territoire (relais autocar, TAD, aires de covoiturage, auto-stop participatif...).
- > Développer les modes actifs dans une optique fonctionnelle, touristique et ludique.

## Les choix retenus pour élaborer le D00 : favoriser la mise en réseau du territoire

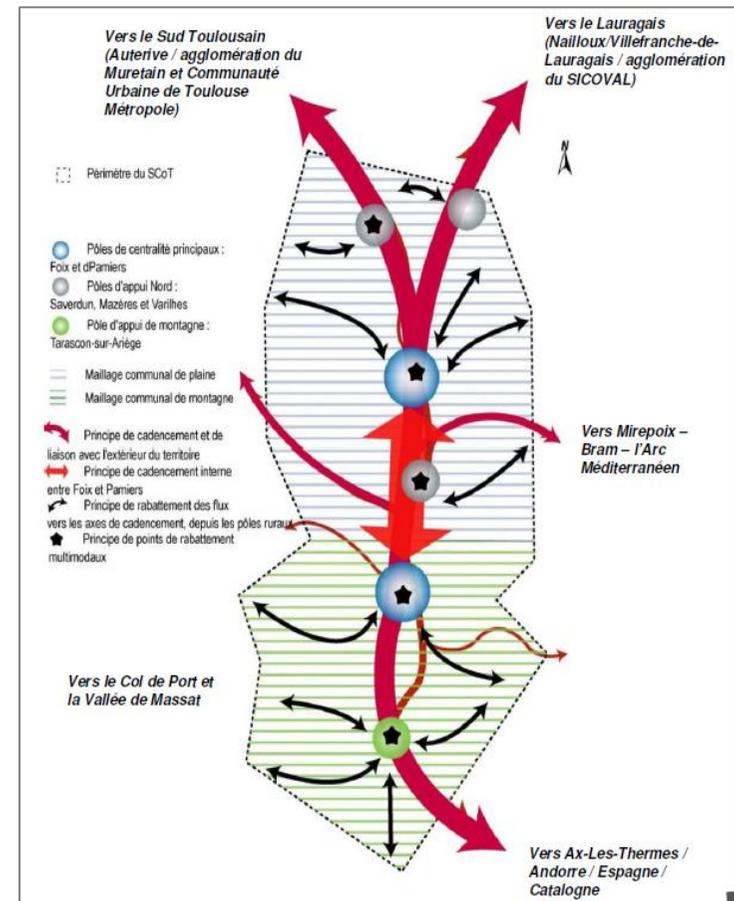
Développer une urbanisation cohérente quant aux besoins en déplacements :

- > Proposer une politique affirmée en matière de limitation de l'étalement urbain afin de réduire les déplacements « contraints ».
- > Privilégier un développement urbain resserré autour des polarités et à proximité des zones d'emplois, d'équipements et de services.

Favoriser les modes alternatifs à l'automobile par une offre de transport efficace et adaptée au territoire :

- > Étudier la faisabilité d'un système de transport en commun cadencé et directement rattaché à l'armature territoriale adossée à un Plan de Déplacement Urbain (PDU).
- > Favoriser l'intermodalité en anticipant les aires de covoiturage à proximité des nœuds routiers et des dessertes de transports en commun dans les zones d'activités.
- > En tissu central, densifier les abords des gares et faciliter la multimodalité.
- > Faciliter la mobilité active dans les déplacements quotidiens et de loisirs par la mise en réseau du territoire.

## Une articulation du territoire en réseau de fonctionnement en réseau



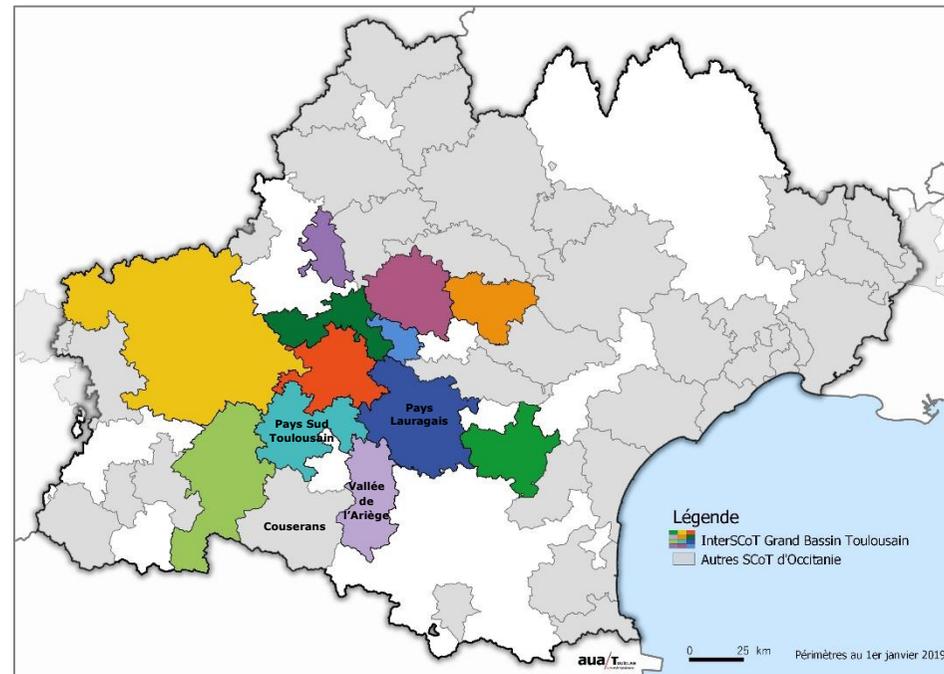
## B- La démarche InterSCoT et les SCoT limitrophes

L'**InterSCoT du grand bassin toulousain** est une démarche de coopération qui vise à favoriser les échanges, à articuler les démarches de planification des collectivités territoriales, à définir des orientations et des principes d'aménagement cohérents entre les territoires et à renforcer la visibilité de l'aire métropolitaine à l'extérieur.

Aux côtés des 12 autres SCoT du territoire métropolitain, le syndicat du SCoT de la Vallée de l'Ariège participe à l'InterSCoT du grand bassin toulousain. En effet, la partie nord du territoire, du fait des dynamiques démographiques, d'emplois et des interactions qu'elle entretient avec l'agglomération toulousaine intègre désormais le périmètre de l'aire urbaine.

**Trois SCoT sont limitrophes** au territoire de la Vallée de l'Ariège et présentent, au 1<sup>er</sup> janvier 2019, des états d'avancement différents :

- > Le Pays Sud Toulousain (SCoT en révision) partage une frontière commune à l'extrémité nord-ouest. La Vallée de l'Ariège fait la liaison à l'agglomération toulousaine via la RD820 (ancienne RN20) et la ligne ferroviaire reliant Toulouse à Foix. Le bassin de vie de Saverdun empiète sur le territoire du Sud Toulousain, secteur qui se structure autour du pôle d'Auterive. Le Pays Sud Toulousain a réalisé un **Plan de Mobilité Rurale**, (approuvé en 2017) en cours d'application.
- > Le Pays Lauragais (SCoT approuvé,) est frontalier au nord-est du territoire avec la commune de Mazères par laquelle pénètre l'A66 qui fait la liaison à l'A61. Le sud du Pays Lauragais se structure autour des bassins de vie de Mazères, de Nailloux et d'Auterive.
- > Le Couserans (préfiguration du SCoT) qui partage une frontière commune sur toute la moitié ouest a pour principale liaison d'échanges avec le territoire la RD117 qui relie Foix à Saint-Girons. La communauté de communes Couserans-Pyrénées est dotée d'un **Plan Global de Déplacements (élaboré par le Parc Naturel Régional des Pyrénées Ariégeoises)** en cours d'application.



## C- Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) du SCoT de la Vallée de l'Ariège

Un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) est un projet territorial de développement durable dont la finalité est la lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire. Le résultat visé est un territoire résilient, robuste, adapté, au bénéfice de sa population et de ses activités.

Institué par le Plan Climat National et repris par les lois Grenelle, le PCAET constitue un cadre d'engagement pour le territoire. Depuis le décret du 28 juin 2016, la mise en œuvre d'un tel document est rendue obligatoire pour les EPCI de plus de 50 000 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2017 ; et au plus tard le 31 décembre 2018 pour les EPCI de plus de 20 000 habitants.

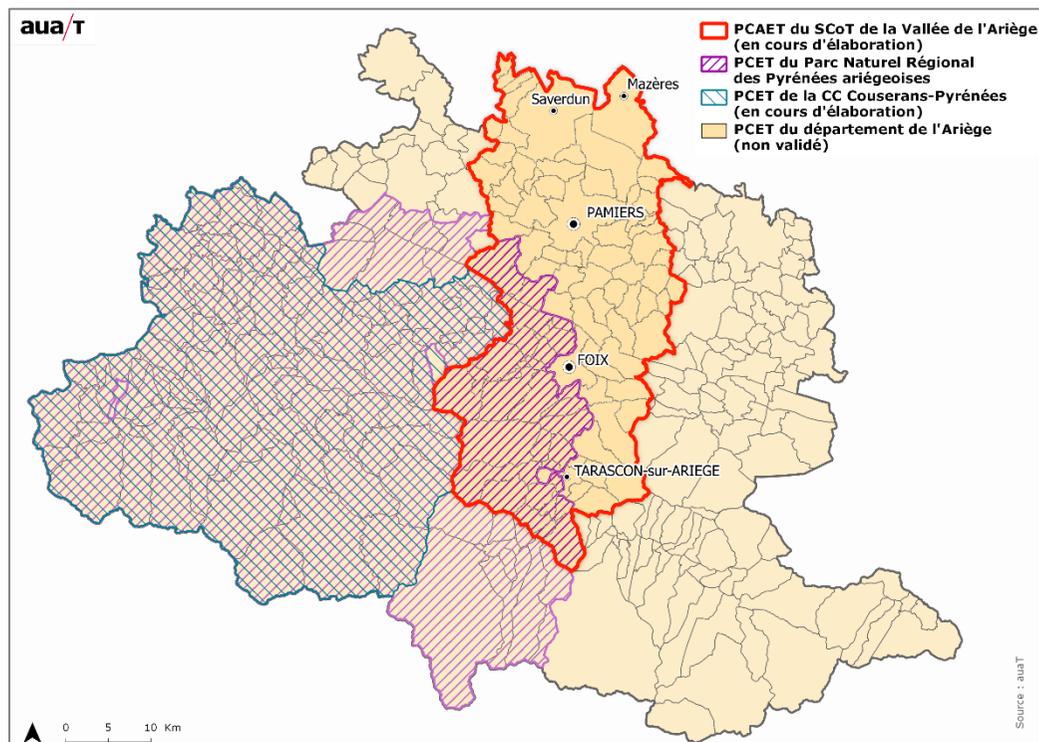
Il vise deux objectifs principaux dans un délai donné :

- > **Atténuer / réduire les émissions** de gaz à effet de serre (GES) pour **limiter l'impact du territoire** sur le changement climatique.
- > Adapter le territoire au changement climatique pour réduire sa vulnérabilité.

Conjointement à l'élaboration du Plan Global de Déplacements de son territoire, le Syndicat du SCoT Vallée de l'Ariège a engagé la réalisation d'un PCAET assisté par l'AREC Occitanie.

Pour l'heure, 1 PCET<sup>1</sup> touchant le territoire est en œuvre, sur le périmètre du PNR des Pyrénées Ariégeoises.

En outre la Communauté de communes Couserans-Pyrénées élabore également son PCAET.



<sup>1</sup> PCET : Plan Climat Énergie Territorial

## D- Les territoires « TEP CV »

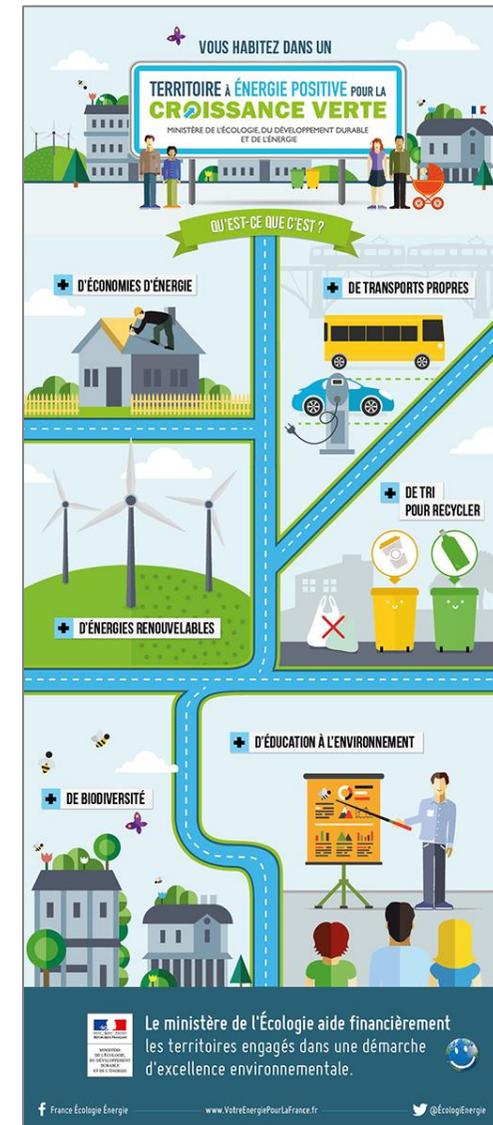
Un territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEP-CV) est un territoire d'excellence de la transition énergétique et écologique. La collectivité s'engage à réduire les besoins en énergie de ses habitants, des constructions, des activités économiques, des transports, des loisirs. Elle propose un programme global pour un nouveau modèle de développement, plus sobre et plus économe.

Six domaines d'actions sont prioritaires dans ces territoires :

- > La réduction de la consommation d'énergie,
- > La diminution des pollutions et le développement des transports propres,
- > Le développement des énergies renouvelables,
- > La préservation de la biodiversité,
- > La lutte contre le gaspillage et la réduction des déchets,
- > L'éducation à l'environnement.

3 territoires ont été retenus sur la Vallée de l'Ariège :

- > L'ex Communauté de communes de Foix,
- > La commune de Saverdun,
- > Le Parc Naturel Régional des Pyrénées Ariégeoises.



## E- Le Schéma Régional Climat Air Énergie Midi-Pyrénées (SRCAE)

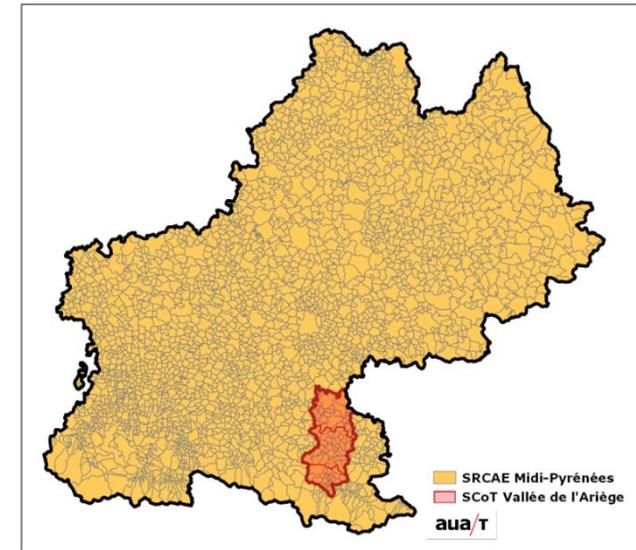
Approuvé le 29 juin 2012, le Schéma Régional Climat Air Énergie de Midi-Pyrénées est un document stratégique de cadrage régional à destination de l'État, des collectivités, du monde économique et de la société civile. Face aux enjeux relatifs au climat, à l'air et à l'énergie en Midi-Pyrénées, il fixe les objectifs stratégiques régionaux à l'horizon 2020 et définit les orientations permettant l'atteinte de ces objectifs.

Les objectifs stratégiques du SRCAE sont au nombre de cinq :

- > Réduire les consommations énergétiques (sobriété et efficacité énergétique).
- > Réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- > Développer la production d'énergies renouvelables.
- > Adapter les territoires et les activités socio-économiques face aux changements climatiques.
- > Prévenir et réduire la pollution atmosphérique.

Il précise plusieurs objectifs chiffrés, ciblant spécifiquement le secteur des transports :

- > Réduire les consommations énergétiques (sobriété et efficacité énergétique) : réduire de 10 % la consommation énergétique régionale en 2020 par rapport à 2005, limiter le recours aux modes de transports polluants et consommateurs d'énergie en réduisant d'ici 2020 au moins de moitié le nombre de nouvelles constructions implantées annuellement à l'extérieur des taches urbaines par rapport au rythme actuel.
- > Réduire les émissions de gaz à effet de serre : réduire de 13 % les émissions de GES par rapport à 2005.
- > Prévenir et réduire la pollution atmosphérique : respecter les valeurs limites de qualité de l'air pour les oxydes d'azote et les particules, et les valeurs cibles pour l'ozone dès que possible, et en toutes hypothèses avant 2020.
- > Tendre vers un respect des objectifs de qualité (conformément aux valeurs fixées aux articles L221-1 et R221-1 du Code de l'Environnement).
- > Contribuer à l'objectif national de réduction de 40 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx) d'ici 2015 pour respecter les objectifs de la directive plafond 2001/81/CE.
- > Contribuer à l'objectif national de réduction de 30 % des particules fines (PM2,5) à l'horizon 2015.



Le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires Occitanie 2040** de planification issu de la loi NOTRe, est actuellement en cours de finalisation. Ce document, désormais à l'échelle de l'Occitanie, va fusionner plusieurs documents sectoriels ou schémas existants et va notamment remplacer l'actuel SRCAE.

Ainsi, le projet Occitanie 2040 doit fixer les « objectifs de moyen et long termes en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets ». Il servira de socle aux futures politiques régionales contractuelles et alimentera les chantiers opérationnels stratégiques (revoyure CPER et fonds européens...).

Ces travaux s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre d'un scénario d'une Région Occitanie dite à énergie positive à horizon 2050 (stratégie REPOS), ce qui demande de diviser par deux la consommation énergétique par habitant et multiplier par trois la production d'énergie renouvelable.

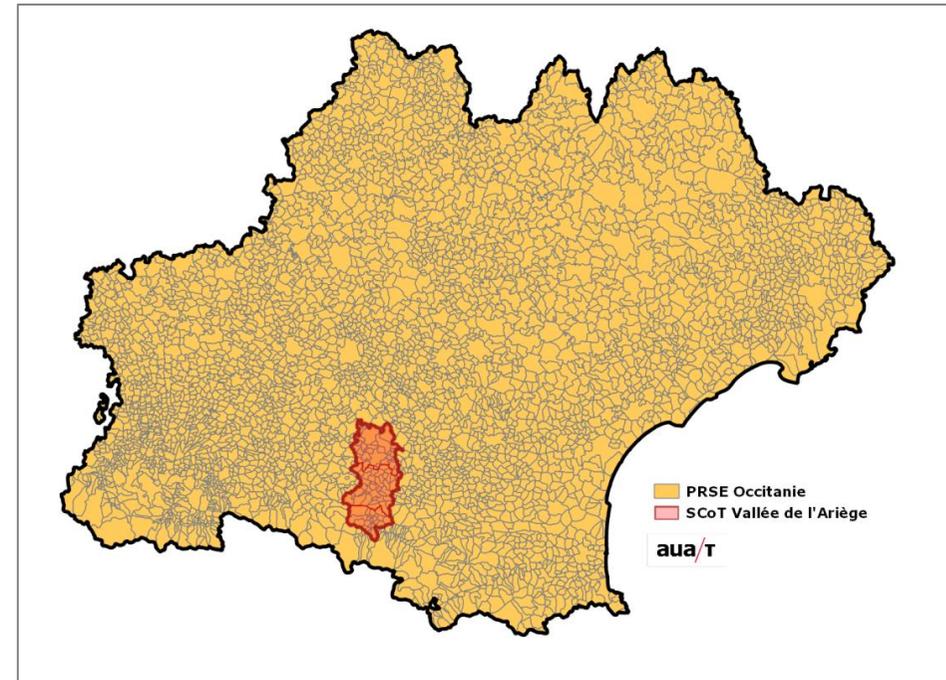
Le coefficient Repos (rapport entre la consommation d'énergie renouvelable produite en Occitanie et la demande finale totale) s'élève à moins de 20 % (situation 2015). L'objectif du scénario est donc de passer ce taux à 100 % en 2050. La plus importante baisse de consommation au niveau régional concerne le domaine des transports, avec une baisse de l'ordre de 61 % (de 46,9 TWh à 18,4 TWh).

## F- Le Plan Régional Santé Environnement Occitanie (PRSE)

L'élaboration d'un Plan National Santé Environnement (PNSE) et sa mise à jour tous les 5 ans, ainsi que sa déclinaison à l'échelon régional sous la forme de Plans Régionaux Santé Environnement (PRSE) ont été inscrites dans le code de la santé publique (articles L.1311-6 et L.1311-7).

Le PRSE3 Occitanie 2017-2021 a été approuvé en décembre 2017 et se structure autour de 4 axes majeurs :

- > Axe 1 - Renforcer l'appropriation de la santé environnementale pour les citoyens.
- > Axe 2 - Promouvoir un urbanisme, un aménagement du territoire et des mobilités favorables à la santé :
  - Action 2.1 – Promouvoir une approche santé environnementale dans les projets d'aménagement.
  - Action 2.2 – Promouvoir et valoriser les mobilités favorables à la santé et respectueuses de l'environnement.
- > Axe 3 - Prévenir ou limiter les risques sanitaires : dans les milieux extérieurs (notamment en termes de pollution atmosphérique).
- > Axe 4 - Prévenir ou limiter les risques sanitaires : dans les espaces clos.



## G- L'étude Sillon RN20 (2005)

Au-delà des documents réglementaires et de planification présentée ci-avant, l'étude dite « Sillon RN20 » pilotée par le Conseil Général de l'Ariège en 2005 a constitué une première réflexion importante sur la structuration d'un service de transport desservant la vallée de l'Ariège.

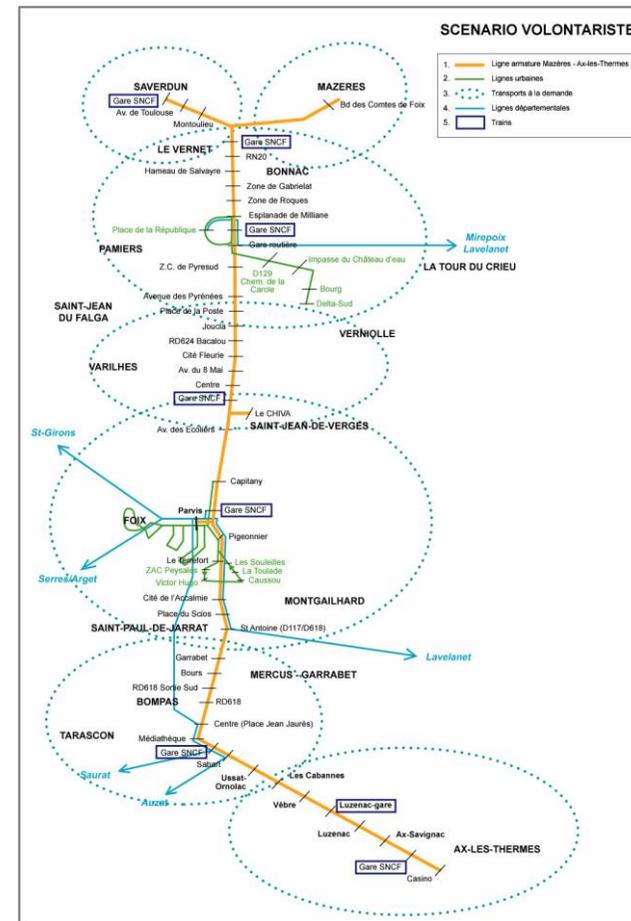
Plusieurs scénarios d'offres avaient été analysés, accompagnés d'une réflexion sur la tarification, l'information, la gouvernance et ont donné lieu à une estimation financière.

Les principales réflexions portaient sur :

- > L'établissement d'un réseau de transport entre Foix-Pamiers :  
 Cette réflexion découlait des différents scénarios d'offres analysés à l'échelle de la Vallée de l'Ariège et s'appuyait sur des hypothèses plus ou moins volontaristes, avec une recherche d'intégration des services.
- > La création d'un syndicat mixte de gestion des transports :  
 Cette hypothèse était rendue nécessaire dans le cadre d'une mise en œuvre d'une offre intégrée (scénarios « volontariste » et « ambitieux ») et aurait concerné les différentes collectivités (Département, Région, Communes, Communautés de communes). Dans le cadre d'un scénario de coordination (scénario « multimodal ») et pas d'intégration, une structure plus souple de coordination des offres aurait pu suffire.
- > L'instauration d'un versement transport :  
 L'étude précisait les besoins de financement selon les scénarios et recommandait l'instauration d'un Versement Transport dont les recettes annuelles estimées allaient de plus de 600 K€ à près de 1,4 M€ selon le taux.

Cette étude a jeté les premières bases de la réflexion souhaitée par les élus du Syndicat du SCoT Vallée de l'Ariège. Si les différentes propositions n'ont pas été mises en place, elles constituent une base à réinterroger au regard de l'évolution du contexte territorial et réglementaire.

Extrait de l'étude Sillon RN20 (CG09 – 2005) : exemple de scénario analysé



## H- Ariège 2030

Exercice prospectif mené par le Conseil départemental de l'Ariège en mars 2017 pour dessiner ce que sera le territoire de l'Ariège dans les 13 prochaines années, Ariège 2030 est un projet de territoire bâti autour de quatre orientations majeures :

- > Un département qui agit pour et avec les territoires pour un développement enraciné et durable et pour la mobilité de ses habitants.
- > Un département qui agit pour et avec les citoyens dans une solidarité renouvelée et responsable.
- > Un Département qui agit pour le bien-être de tous dans un cadre de vie harmonieux entre ressources et développement.
- > Un Département qui investit sur ses ressources humaines et naturelles pour l'attractivité de l'Ariège.

En matière de mobilité, Ariège 2030 érige les transports comme garants d'une mobilité pour tous.

### Extrait du Plan Départemental de Développement Stratégique de l'Ariège « ARIEGE 2030 »

<p><b>1.2. Mobilités Infrastructures</b>  <b>1.2.1. Transports garants d'une mobilité pour tous : une offre de transport diversifiée et de qualité</b></p>
<p><b>Situation 2016</b>                  L'Ariège est un département très dépendant de son réseau routier. Les différentes formes de transport sont donc d'abord routières, d'où l'importance qui doit être accordée aux nouveaux modes d'utilisation de la voiture particulière (aires de covoiturage, prêts...) mais aussi aux transports collectifs.</p> <p><b>Enjeux</b>                  Développer, diversifier et améliorer l'offre de transport et l'intermodalité                  Pour se mettre réellement au service des habitants mais aussi des touristes afin de faciliter les déplacements, il faut apporter des services supplémentaires, dans un souci de développement durable.</p>
<p><b>Les actions du mandat 2015 - 2021</b></p> <p><b>Constituer une véritable centrale de réservation ariégeoise</b> permettant de relier tous les points du territoire par les différentes modalités de transports, et de considérer en priorité les besoins de l'utilisateur, habitant ou touriste.</p> <p><b>Covoiturage, auto partage, modes de déplacements doux</b>                  Les collectivités territoriales doivent désormais « <i>faciliter le covoiturage autant qu'il est possible</i> ». Cela passe par les aménagements d'aires de covoiturage mais aussi par la mise en œuvre de plateformes dématérialisées pour faciliter les mises en relation.</p> <p><b>Plan Global de Déplacement :</b>                  Initié fin 2016 par le SCOT VA, ce plan vise à définir les grandes orientations ainsi qu'un plan d'action en matière de déplacements sur le périmètre du ScoT à savoir la vallée de l'Ariège entre Tarascon-sur-Ariège et Saverdun.</p> <p><b>Transport et tourisme :</b>                  1/Proposer des lignes « touristiques » intra-départementales vers les sites touristiques du département                  2/Promouvoir le développement de transports alternatifs : location de vélo, partage de voiture, covoiturage « touristique »...                  3/Inciter un modèle économique de transport de personnes et de bagages pour le tourisme itinérant                  4/Développer le tourisme d'affaires en lien avec les aérodromes et les métropoles</p>

Source : Conseil Départemental 09

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le



ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE



## Partie 2 – Mobilités et Territoire



Dessinons un avenir qui a du sens.

## I - DYNAMIQUE METROPOLITAINE ET TRANSFRONTALIERE

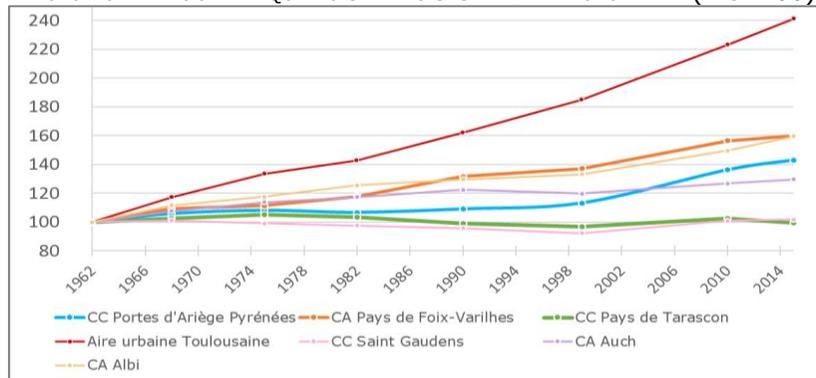
### A- Un territoire intégré au système urbain de la métropole toulousaine

Le territoire de la Vallée de l'Ariège participe 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...).

En raison du poids de la métropole toulousaine et de sa position centrale, **9 flux sur 10** internes au système se font avec elle.

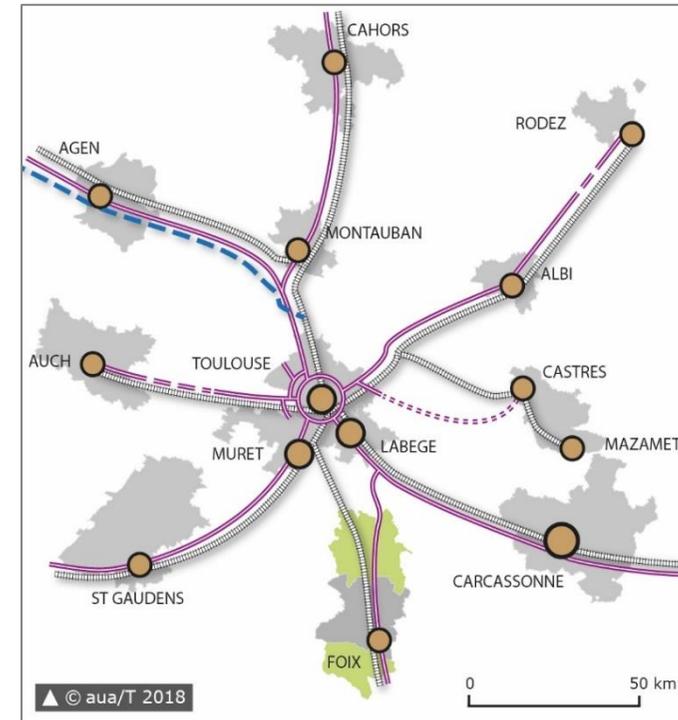
Les territoires du système métropolitain sont interdépendants et bénéficient inégalement du dynamisme métropolitain. La proximité avec Toulouse est un des critères permettant de bénéficier de son dynamisme démographique. Ainsi, les territoires de la Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes et de la Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées ont une dynamique soutenue alors que la Communauté de communes du Pays de Tarascon, plus éloignée de l'aire métropolitaine, voit sa population stagner depuis une cinquantaine d'années.

ÉVOLUTION DEMOGRAPHIQUE AU SEIN DU SYSTEME METROPOLITAINE (BASE 100)



Source : INSEE RGP

LA VALLEE DE L'ARIEGE AU SEIN DU SYSTEME METROPOLITAINE



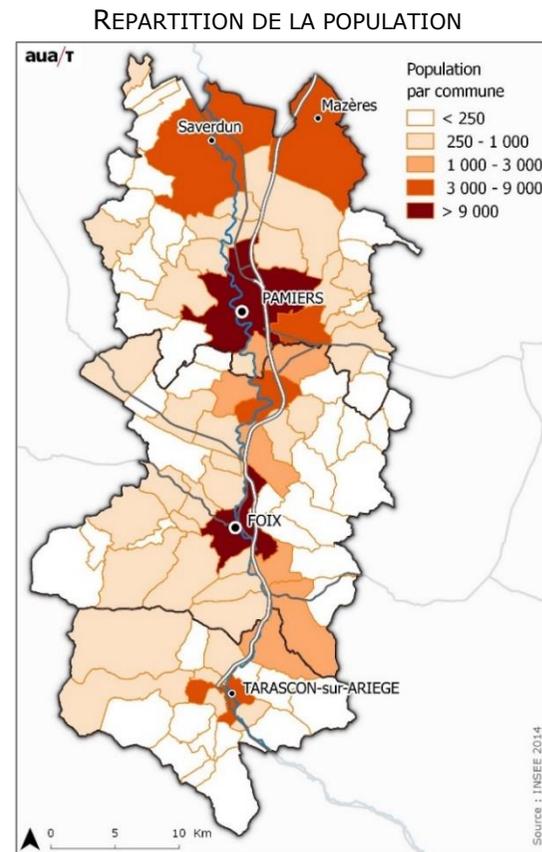
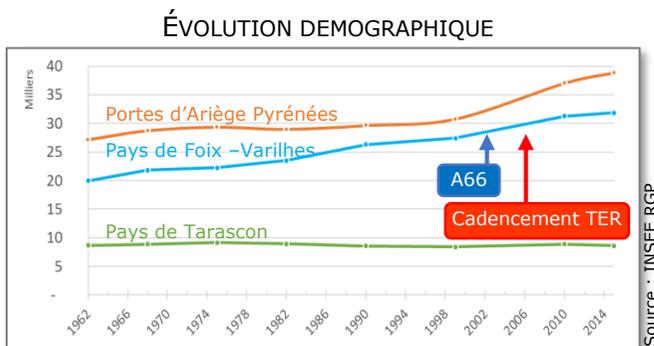
## B- Une dynamique en lien avec les franges de l'aire d'attraction de Toulouse

### Une répartition inégale de la population

La population se concentre principalement sur la partie nord du territoire où la densité de population est deux fois plus importante que sur sa partie méridionale.

Ce gradient de répartition démographique s'explique notamment par :

- > la géographie du territoire, les zones de plaine étant plus peuplées que les zones de montagne,
- > les fonctions économiques et urbaines qui attirent les populations,
- > le niveau d'accessibilité depuis la métropole toulousaine.



### Une dynamique en cours qui confirme les contrastes existants

La dynamique démographique en cours renforce les contrastes existants : la croissance est soutenue sur la partie nord alors que le Pays de Tarascon au sud voit sa population stagner.

Le dynamisme du territoire de la Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées et, dans une moindre mesure, celui de la Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes s'explique par l'extension de l'aire d'attraction de la métropole toulousaine qui englobe une part croissante de la partie septentrionale du territoire.

Les liens avec la métropole se sont renforcés dans les années 2000 avec l'arrivée de l'A66 (2001), l'amélioration de la RN20 et le cadencement des TER (2004) qui ont permis à l'ensemble du territoire de se rapprocher de Toulouse. C'est également pendant cette période que la dynamique démographique a été la plus marquée.

Cependant, les derniers chiffres de population disponibles (INSEE 2015) semblent montrer une inflexion de cette dynamique avec une population qui tend à se réduire.

	Population 2014	hab/km <sup>2</sup>	Evolution 2009-14
Portes d'Ariège Pyrénées	38 800	87	4,7%
Pays Foix - Varilhes	31 800	76	3,1%
Pays de Tarascon	8 800	39	-1,5%

Source : INSEE population municipale

## C- Un axe routier connecté à la métropole...

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 :

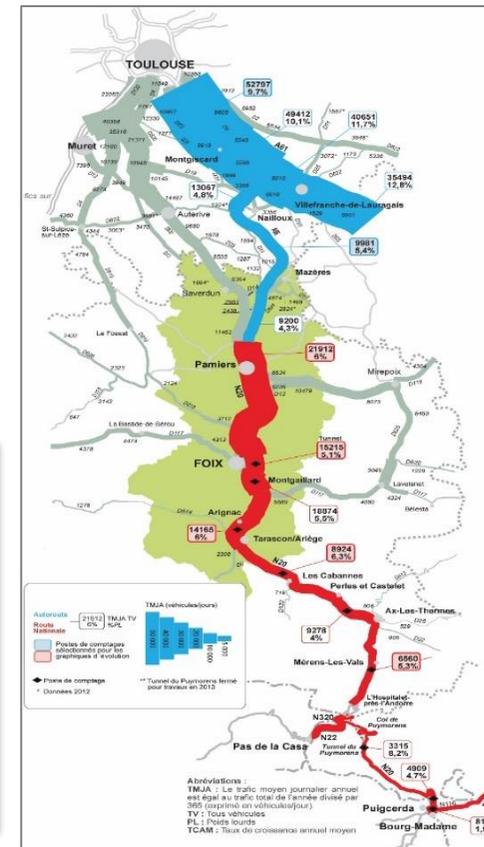
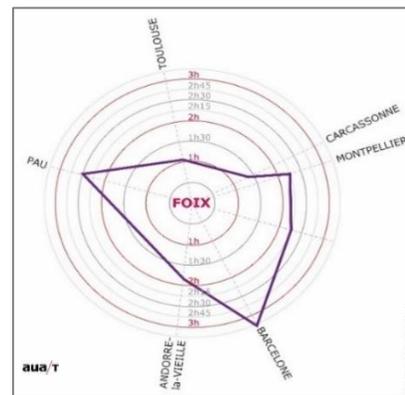
- > 9 000 véhicules / jour au sud de Tarascon-sur-Ariège,
- > 14 000 véhicules / jour au nord de Tarascon-sur-Ariège,
- > 15 000 véhicules / jour dans le tunnel de Foix,
- > 22 000 véhicules / jour au nord de Pamiers.

Au nord de Pamiers, la RN20 se connecte à l'A66 et le trafic se divise en deux :

- > Une petite moitié emprunte l'autoroute A66 en direction de Villefranche-de-Lauragais puis de Toulouse.
- > L'autre moitié du trafic prend la direction d'Auterive puis de Portet-sur-Garonne et Toulouse via la RD820 qui n'est plus en 2\*2.

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.

TEMPS DE TRAJET FOIX DE CENTRE A CENTRE EN VOITURE, HORS CONGESTION



TEMPS DE TRAJET FOIX - TOULOUSE  
HEURE CREUSE (HC) ET HEURE DE POINTE DU MATIN (HPM)

	Foix - Toulouse ouest (Basso Cambo)		Foix - Toulouse Est (Labège Innopole)	
	Via RN 20	Via A66	Via RN 20	Via A66
HC	1h15	1h10	1h25	1h
HPM	1h15 à 2h00	1h40 à 2h10	1h20 à 2h10	1h à 1h10

Source : Google Maps / Via Michelin

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

## D- ...et à vocation transfrontalière

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 ariégeoises.

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.

### CHIFFRES CLEFS

17 % des échanges franco-espagnols de véhicules légers se font via les frontières Ariégeoises

### CHIFFRES CLEFS

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

## E- et d'accès aux stations de ski, aux stations thermales et à la principauté d'Andorre

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.



Crédit photo : www.pas de la case.info

## F- Un réseau structurant transversal qui complète l'axe nord-sud

Quatre routes principales convergent vers la RN20 et permettent d'assurer **les échanges transversaux** avec les territoires riverains :

- > Les échanges en direction de Mirepoix sont les plus importants, ils représentent 20 % des flux entrants ou sortants du territoire. En effet, l'accès à l'A61 depuis Bram se fait par cet axe afin de rejoindre l'arc méditerranée. Le trafic de véhicules sur la RD119 est, en conséquence, très important (>10 000 véhicules par jour) ; les villages concernés (Les Pujols, Rieucros) sont fortement impactés par le trafic et par le profil très roulant de la route départementale.
- > Le trafic vers Lavelanet est également significatif, il représente près de 11 % des flux d'échange.
- > Les relations sont moins marquées avec le Couserans, en raison notamment de l'éloignement plus important de Saint-Girons. Ce trafic impacte cependant Foix dans la mesure où il traverse le centre-ville et s'ajoute aux échanges plus locaux ce qui génère des effets de congestion de plus en plus marqués en heure de pointe.

### CHIFFRES CLEFS

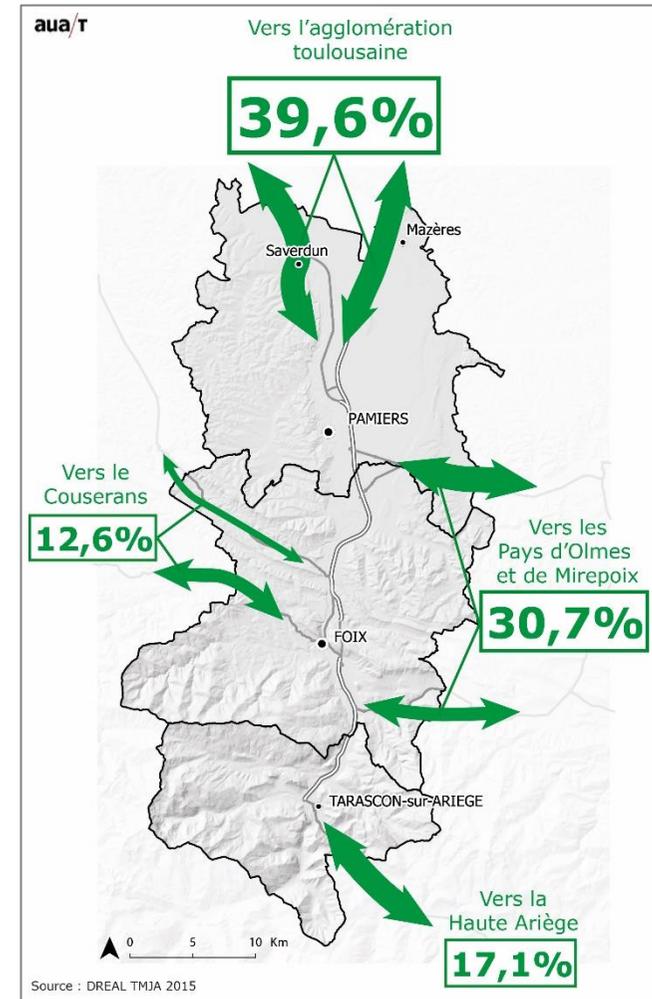
---

40 % des flux d'échange se font avec l'agglomération toulousaine.

31 % des flux d'échange se font avec le Pays d'Olmes et le Pays de Mirepoix

---

FLUX D'ÉCHANGE ROUTIER ENTRE LE SCoT ET SES TERRITOIRES LIMITOPHES



## G- Un projet de route européenne

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.

### Côté français :

- > Toulouse – Pamiers : liaison autoroutière (A61 et A66).
- > Pamiers-Tarascon-sur-Ariège : RN20 principalement en 2\*2 voies.
- > Déviation de Tarascon-sur-Ariège : un protocole de financement vient d'être signé (État, Département, Région). Les travaux devraient débuter en 2023 pour une livraison en 2030.
- > Déviation d'Ax-les-Thermes : RN20 en 2\*2 voies, inaugurée en 2017.
- > 5 autres créneaux en 2\*2 voies : Bouan (3 km), Sinsat (1,2 km), les Cabanes (0,5 km), Mérens (1,5 km) et l'Hospitalet (1,5 km).
- > Environ 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.

**Côté Espagnol :** sur les 160 km de route entre la frontière et Barcelone, seuls 17 km de route restent à réaménager entre Berga et Puigcerdà. Le reste de l'itinéraire est déjà en autoroute, en 2\*2 voies ou en route nationale réaménagée et sécurisée sur les parties les plus montagneuses. **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).

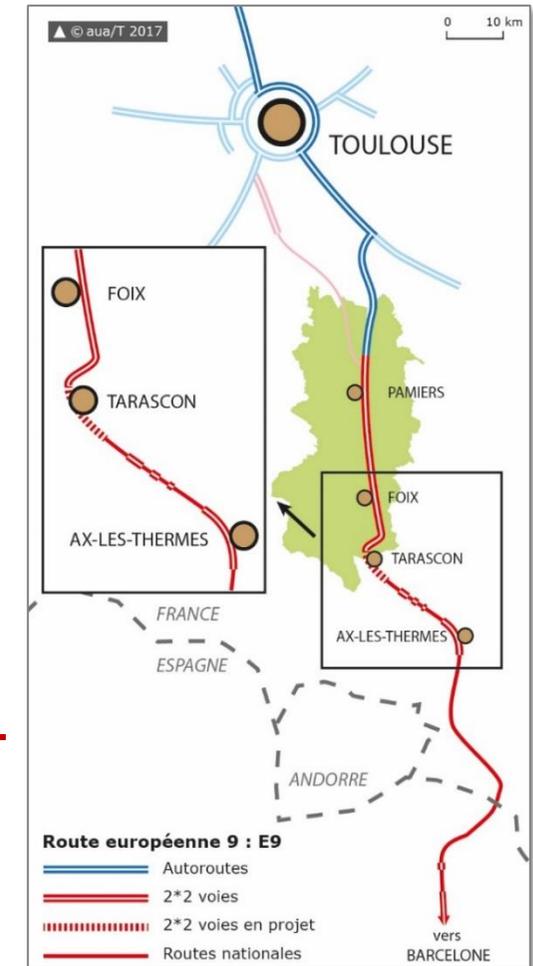
L'aboutissement de ce projet international n'est pas sans conséquence sur le **positionnement stratégique** du territoire de la Vallée de l'Ariège et donc sur son **attractivité et son développement local**.

### ENJEUX

Le territoire bénéficie déjà d'une voie rapide qui le structure.

La poursuite de la mise en 2\*2 voies de la RN20 reste cependant un enjeu important pour faciliter les échanges avec Toulouse et l'Espagne

### ROUTE EUROPEENNE E9 TOULOUSE-BARCELONE



## H- Une offre TER tournée vers l'agglomération toulousaine

### Une offre TER qui répond à des logiques de desserte métropolitaine

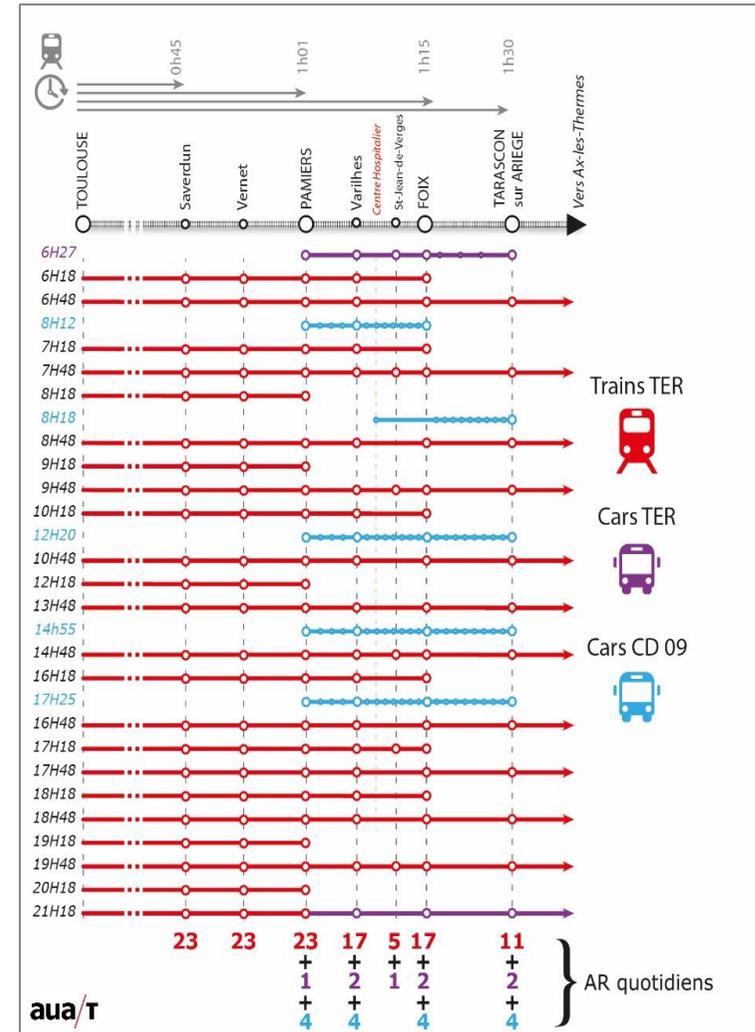
Le TER permet de desservir l'ensemble du territoire de la Vallée de l'Ariège. En 2004, suite à la restructuration de la ligne Toulouse - Latour-de-Carol, le cadencement horaire a été mis en place, accompagnée d'une augmentation de l'offre.

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.

L'offre est décroissante au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'aire d'influence toulousaine :

- > 23 AR quotidiens pour Saverdun, Le Vernet d'Ariège et Pamiers.
- > 17 AR quotidiens pour Varilhes et Foix, dont seulement 5 qui s'arrêtent à la halte de Saint-Jean-de-Verges (située sur la commune de Crampagna).
- > 11 AR pour Tarascon-sur-Ariège.

OFFRE TER ET CARS DEPARTEMENTAUX SUR L'AXE TOULOUSE - AX-LES-THERMES



Source ; région Occitanie

## L'accès ferroviaire, un atout pour l'attractivité touristique

La ligne TER répond également à une demande tournée vers le loisir et le tourisme. Elle permet ainsi d'accéder à différents domaines skiables, en tout premier lieu Ax-les-3-domaines, seule station des Pyrénées accessible en train grâce à la gare d'Ax-les-Thermes et à sa télécabine. La formule *Skirail*, qui inclut un voyage aller-retour en train au départ de Toulouse et un forfait de ski à tarif préférentiel, rencontre un vif succès. Le train offre aussi un accès pour les nombreux randonneurs et cyclistes qui fréquentent les Pyrénées ariégeoises.

## Une connexion à l'ensemble du territoire national

L'Intercité de nuit quotidien Latour-de-Carol – Paris a également une vocation de tourisme, de loisir et d'accès aux stations thermales. Il s'agit d'un des trois derniers trains de nuit français, alors que la SNCF a considérablement réduit son offre ces dernières années. Sa pérennité est cependant questionnée à court ou moyen terme. L'Intercité est aujourd'hui la seule solution ferrée pour accéder directement au territoire depuis Paris notamment. Sinon, des correspondances en gare de Toulouse sont nécessaires ; ce qui est néanmoins facilité par une abondante offre de trains TGV et Intercité et par l'offre TER de la ligne Toulouse /Latour-de-Carol. L'arrivée de la grande vitesse jusqu'à Toulouse permettrait de rapprocher les métropoles de Paris et de Bordeaux. Ce qui améliorerait l'accessibilité et l'attractivité de la Vallée de l'Ariège.

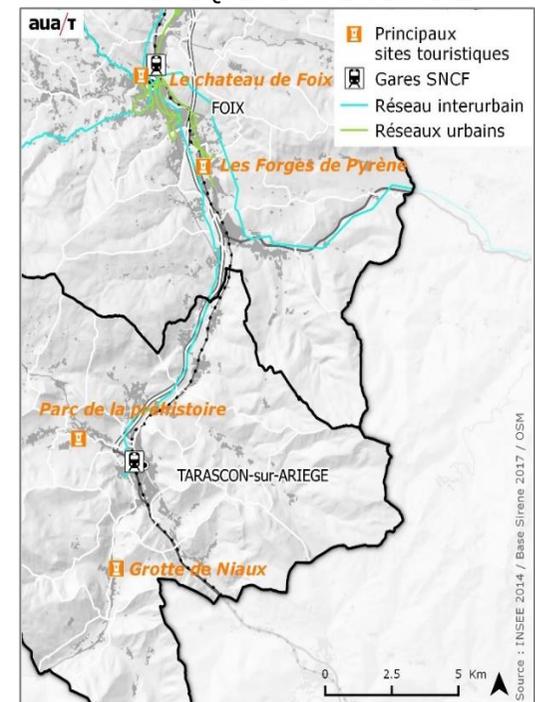
Enfin, la bonne accessibilité vers Toulouse assure également l'accès à l'aéroport de Toulouse Blagnac, 3<sup>ème</sup> aéroport de province, qui propose un grand nombre de destination en Europe et en Afrique du nord. La future desserte de l'aéroport par le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro facilitera les échanges avec la gare Matabiau. En revanche, l'accès à l'aéroport de Carcassonne, à égale distance de Blagnac depuis l'Ariège, ne peut se faire qu'en voiture particulière.

**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.



## ACCES AUX PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES DU TERRITOIRE



## Une vocation ferroviaire initialement transfrontalière

Historiquement, la ligne Toulouse – Latour-de-Carol avait pour vocation de renforcer les liaisons entre la France et l’Espagne, en complément des deux axes littoraux passant par Hendaye et Cerbère.

Sa construction a cependant été tardive, particulièrement entre Ax-les-Thermes et Latour-de-Carol, en raison notamment de difficultés techniques et des coûts de réalisation de ce tronçon au profil montagnard. La ligne est achevée en 1929 et la gare de Latour-de-Carol permet la liaison avec les trains espagnols ainsi qu’avec le train jaune, en direction de Villefranche de Conflent.

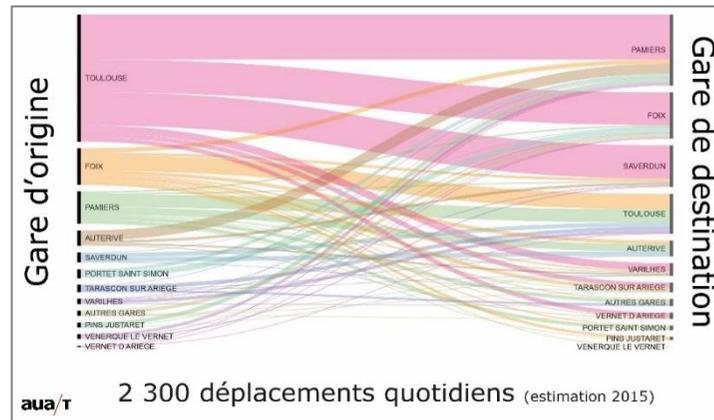
Sa vocation transfrontalière est cependant restée contrainte en raison des incompatibilités techniques entre les trois lignes desservant la gare internationale (trois écartements de rail et trois électrifications différentes) et de l’absence de correspondance organisée entre les trains français et espagnols.

## Une large part du trafic en lien avec l’agglomération toulousaine

En semaine, environ 2 300 déplacements quotidiens sont effectués en TER depuis ou vers une des gares du territoire ; ils représentent 40 % de la fréquentation de la ligne Toulouse – Latour-de-Carol.

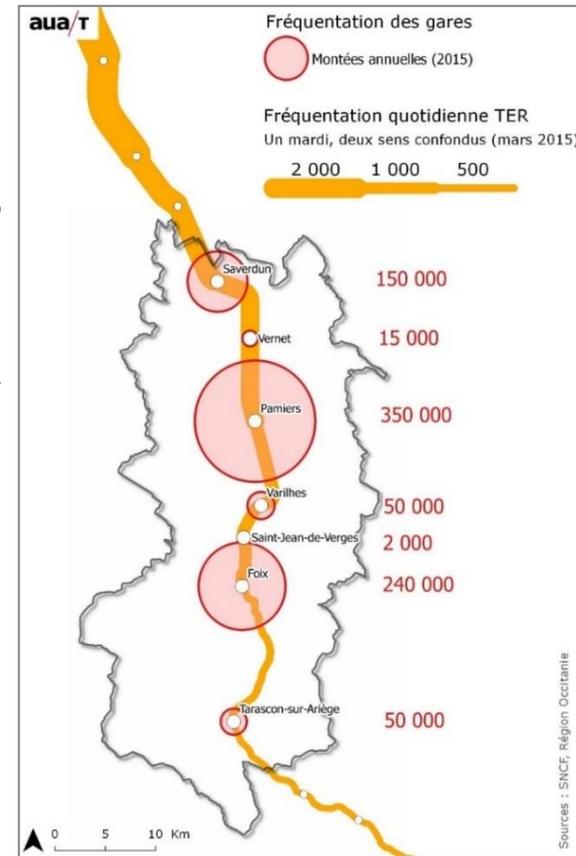
Les deux-tiers de ces déplacements sont en lien avec une gare de l’agglomération Toulousaine (Matabiau, Saint-Agne ou Portet-sur-Garonne).

ORIGINE & DESTINATION DES USAGERS DES GARES  
 OCTOBRE 2013 PERIODE DE POINTE DU SOIR LES MARDIS ET JEUDIS



Source : Enquête OD TER / Région

La fonction principale de la ligne TER est d’assurer le lien avec Toulouse.



## CHIFFRES CLEFS

Deux-tiers des montées/descentes en gares du SCoT en lien avec l’agglomération toulousaine

## I- Une véloroute transpyrénéenne en projet

### La véloroute transpyrénéenne V81

La véloroute V81 doit permettre de rejoindre Perpignan depuis Bayonne en longeant les Pyrénées. Longue de 570 km, elle est encore largement discontinuée 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 Orniolac-Ussat-les-Bains et les forges d'Orlu.

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

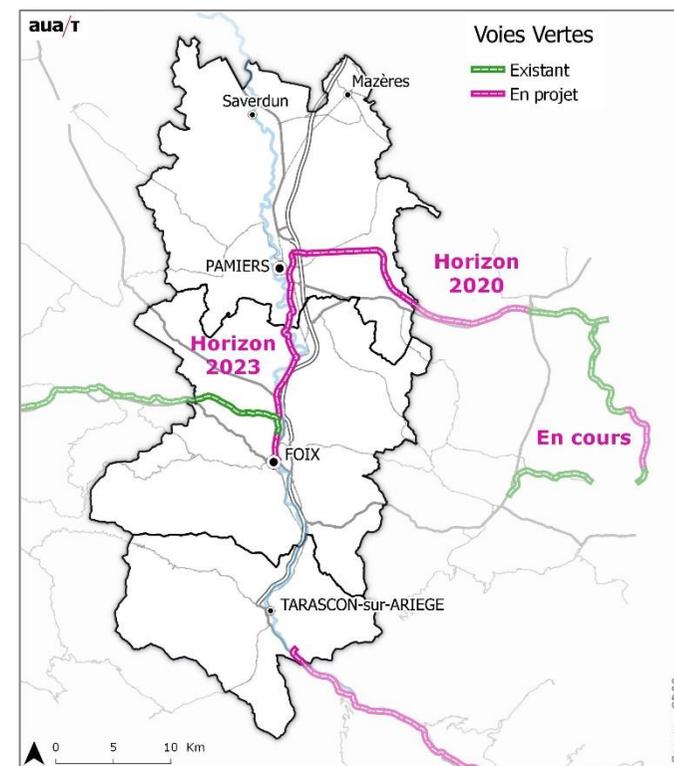
Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le

Berger  
Levrault

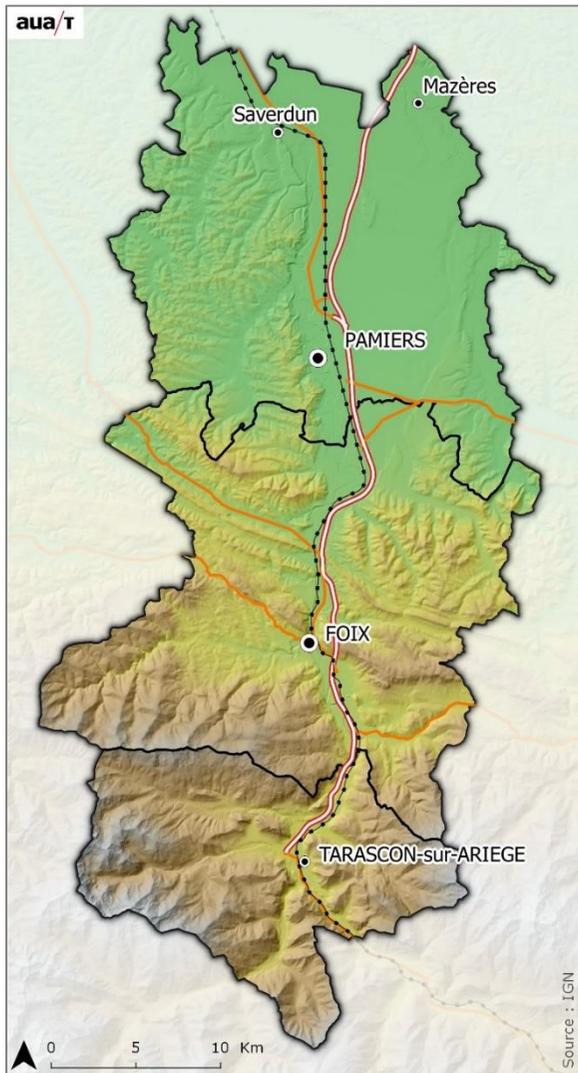
VELOR ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE

### VOIES VERTES EXISTANTES OU A REALISER SUR LE TERRITOIRE DE LA VALLEE DE L'ARIEGE



La véloroute 81 offrira une liaison vélo continue, qualitative et sécurisée qui pourra servir de support à un réseau maillé desservant les pôles générateurs de déplacements du corridor Pamiers-Foix.

## II - UN TERRITOIRE ORGANISE AUTOUR DE SON AXE STRUCTURANT



### A- Une organisation du réseau viaire conditionnée par la géographie

#### Un axe structurant adossé à l'Ariège

Le réseau viaire du territoire s'organise principalement autour de la route nationale 20 (RN20) qui emprunte le fond de vallée et longe la rivière Ariège afin de relier les villes en bénéficiant d'une topographie plus favorable. Cette voie majeure est l'axe le plus direct entre Toulouse et l'Espagne.

À l'échelle du territoire, l'ensemble du réseau routier se raccorde à la RN20 qui constitue la **colonne vertébrale du réseau viaire**.

Intégralement en 2\*2 voies entre Pamiers, Foix et Tarascon-sur-Ariège, la RN20 assure une connexion très efficace entre les trois pôles urbains du territoire. Elle bénéficie à l'ensemble du territoire du SCoT en facilitant les déplacements internes ainsi que les liaisons avec la métropole Toulousaine.

DISTANCE ET TEMPS DE TRAJET EN VOITURE (HORS TRAFIC)

Distance <i>temps de trajet</i>	Foix	Mazères	Pamiers	Saverdun	Tarascon
Foix		39 km <b>35 min</b>	21 km <b>24 min</b>	40 km <b>35 min</b>	18 km <b>20 min</b>
Mazères	39 km <b>35 min</b>		18 km <b>20 min</b>	10 km <b>14 min</b>	54 km <b>40 min</b>
Pamiers	21 km <b>24 min</b>	18 km <b>20 min</b>		17 km <b>20 min</b>	37 km <b>35 min</b>
Saverdun	40 km <b>35 min</b>	10 km <b>14 min</b>	17 km <b>20 min</b>		55 km <b>40 min</b>
Tarascon	18 km <b>20 min</b>	54 km <b>40 min</b>	37 km <b>35 min</b>	55 km <b>40 min</b>	

Source : Google Maps

## Une organisation des réseaux fortement contrainte par le relief

Au nord de Pamiers, la route nationale aboutit sur la plaine d'Ariège où la division de l'axe routier est rendue possible par une géographie moins contraignante. La RD820 (ex. RN20) et l'A66 permettent alors de rejoindre l'agglomération toulousaine tout en assurant une connexion au réseau autoroutier national.

A contrario, au sud de Foix, la route traverse des territoires de plus en plus contraints par les reliefs montagneux.

Quatre routes départementales transversales complètent le réseau primaire et permettent de rejoindre le Couserans depuis Foix (D117 et D919) et la partie orientale de l'Ariège depuis Pamiers vers Mirepoix, Bram puis l'arc méditerranéen (D119) et depuis Saint-Paul-de-Jarrat vers Lavelanet puis Perpignan (D117).

Le reste du réseau est constitué de routes moins importantes, à vocation de desserte locale.

Sur la partie nord du territoire, le réseau viaire est principalement constitué de routes secondaires à l'exception de l'A66 et de la RD820 ; les routes transversales moins routières et moins capacitaires ne permettent pas toujours de répondre de façon satisfaisante à la demande croissante de déplacement liée au développement de l'urbanisation.

---

En raison d'une topographie très contraignante, le réseau viaire n'a pas pu se constituer en maillage mais s'organise exclusivement en rabattement sur la RN20 qui en constitue la colonne vertébrale.

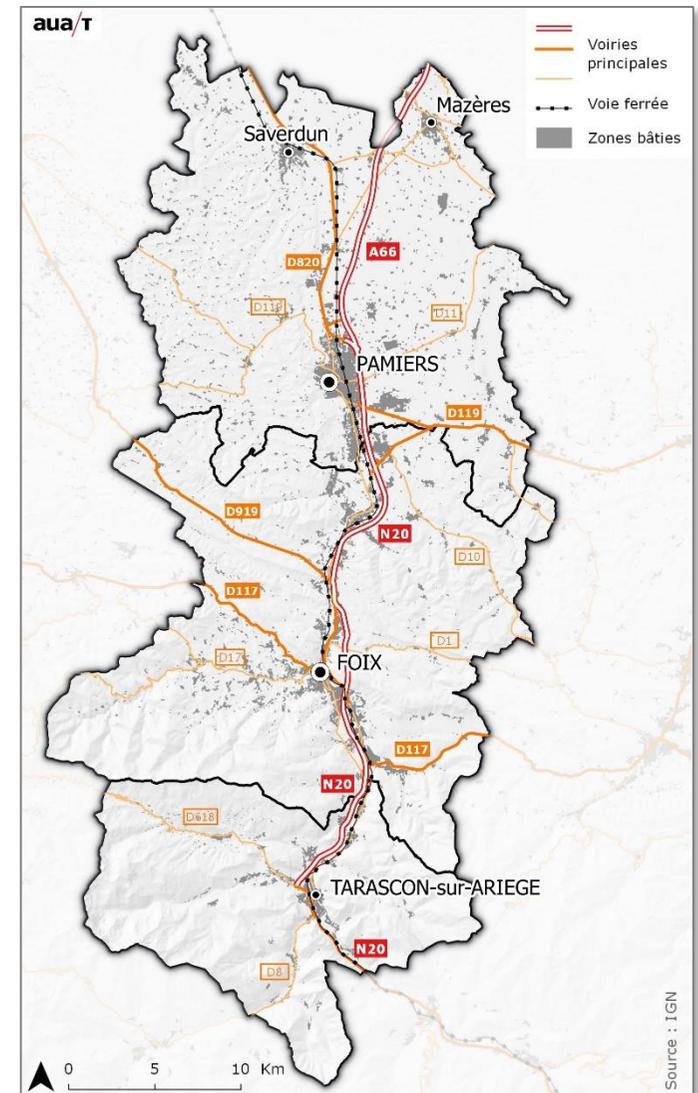
---

### ENJEUX

---

Mieux hiérarchiser le réseau sur la partie nord afin de faciliter les déplacements transversaux.

---



## B- Une offre de mobilité structurée sur l'axe nord-sud

### Un trafic routier concentré sur quelques itinéraires

La géographie très contraignante du territoire n'a pas permis la constitution d'un réseau viaire maillé.

Le territoire est principalement irrigué depuis la RN20 au travers d'une dizaine de routes mais le trafic transversal se concentre sur seulement 5 de ses axes :

- > la D119 entre Pamiers et Mirepoix : jusqu'à 10 000 véhicules/jour,
- > la D117 entre Lavelanet et Montgailhard : jusqu'à 5 500 véhicules/jour,
- > la D117 entre Saint-Girons et Foix : jusqu'à 4 500 véhicules/jour,
- > la D919 vers Saint-Jean-de-Verges : jusqu'à 3 700 véhicules/jour.
- > La D17 entre Foix et Saint-Pierre-de-Rivière : 4 000 véhicules/jour (*source CD09 ; 2016*).

Cette concentration du trafic peut générer localement des nuisances pour les villes et villages traversés dans la mesure où les routes n'ont pas toujours été dimensionnées pour un trafic de cette importance.

La concentration des trafics peut cependant constituer une opportunité dans une logique de massification des flux vers des dispositifs alternatifs à la voiture solo (transports en commun, covoiturage) sur ces axes.

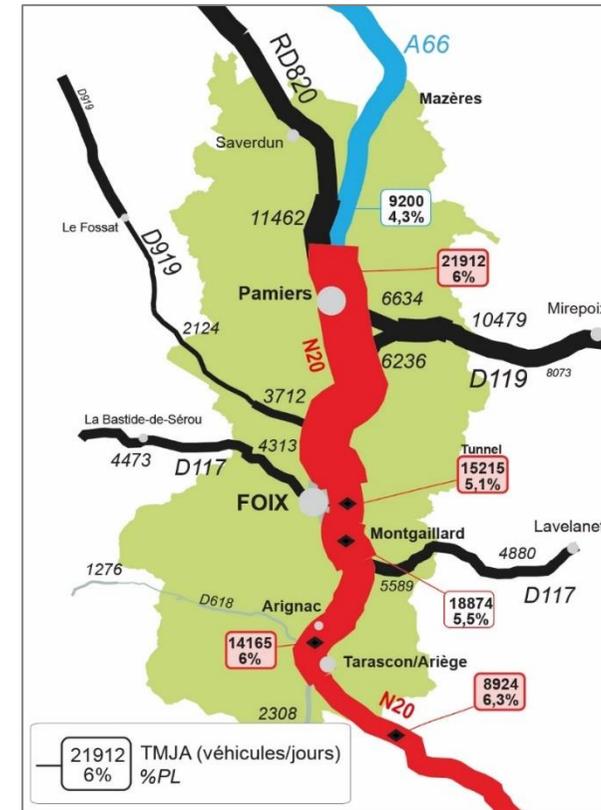
### ENJEUX

Favoriser les dispositifs alternatifs à la voiture solo sur les axes transversaux.

### Un axe doublé dans les agglomérations

La réalisation progressive des déviations dans les principales agglomérations (Foix, Pamiers, Saint-Jean-de-Verges, Saverdun, Varilhes) par la RN20 fait que dans ces territoires, l'axe nord-sud est fréquemment double. L'infrastructure récente assure les fonctions de transit et d'échanges alors que les voies historiques supportent les fonctions urbaines avec de forts enjeux de requalification de ces espaces publics dont la vocation a changé.

### TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS



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

### ENJEUX

Requalifier l'ex RN20 en voirie urbaine lors de la traversée des villes qui bénéficient d'une déviation.

## Un accès facilité aux voies rapides pour une majeure partie de la population

Si la RN20 a un rôle essentiel pour les déplacements du quotidien, elle permet également, tout comme l'A66, de relier le territoire à la métropole toulousaine et au réseau autoroutier national.

La mise en 2\*2 voies de la RN20 a déjà été réalisée sur une large partie du territoire entre le nord de Pamiers et Tarascon-sur-Ariège.

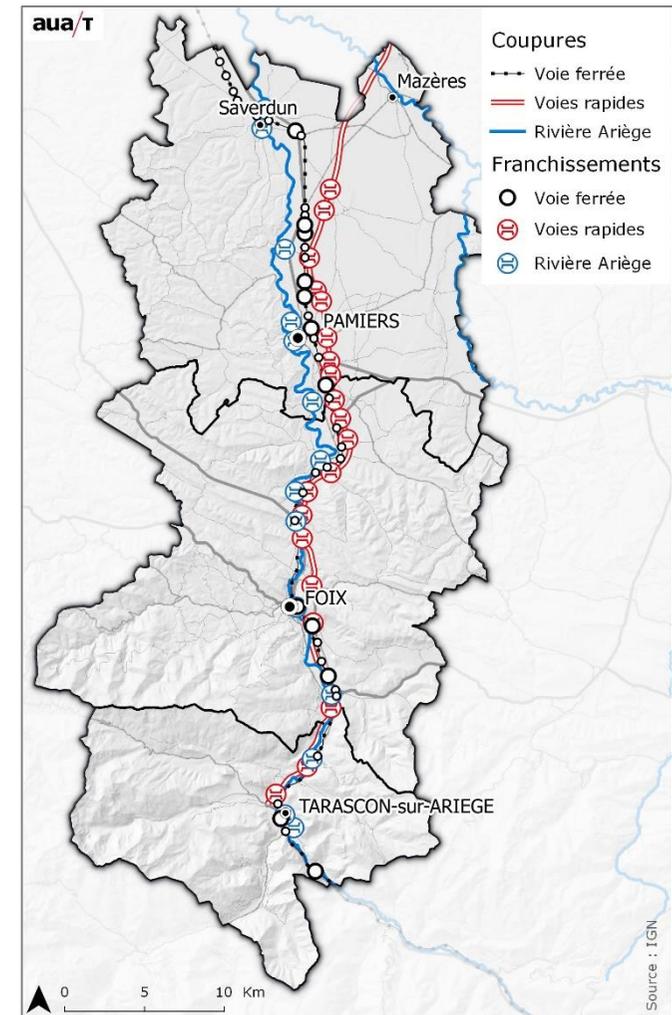
En conséquence, 95% de la population se trouvent aujourd'hui à moins de 15 minutes d'une entrée de la 2\*2 voies ou de l'autoroute 66.

Pour y accéder, les flux doivent souvent traverser des territoires urbanisés et franchir des coupures (rivière Ariège et voie ferrée).

### CHIFFRES CLEFS

95 % de la population résident à moins de 15 minutes de la 2\*2 voies.

### COUPURES ET FRANCHISSEMENTS



## Une pratique de covoiturage à fort potentiel de développement

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.

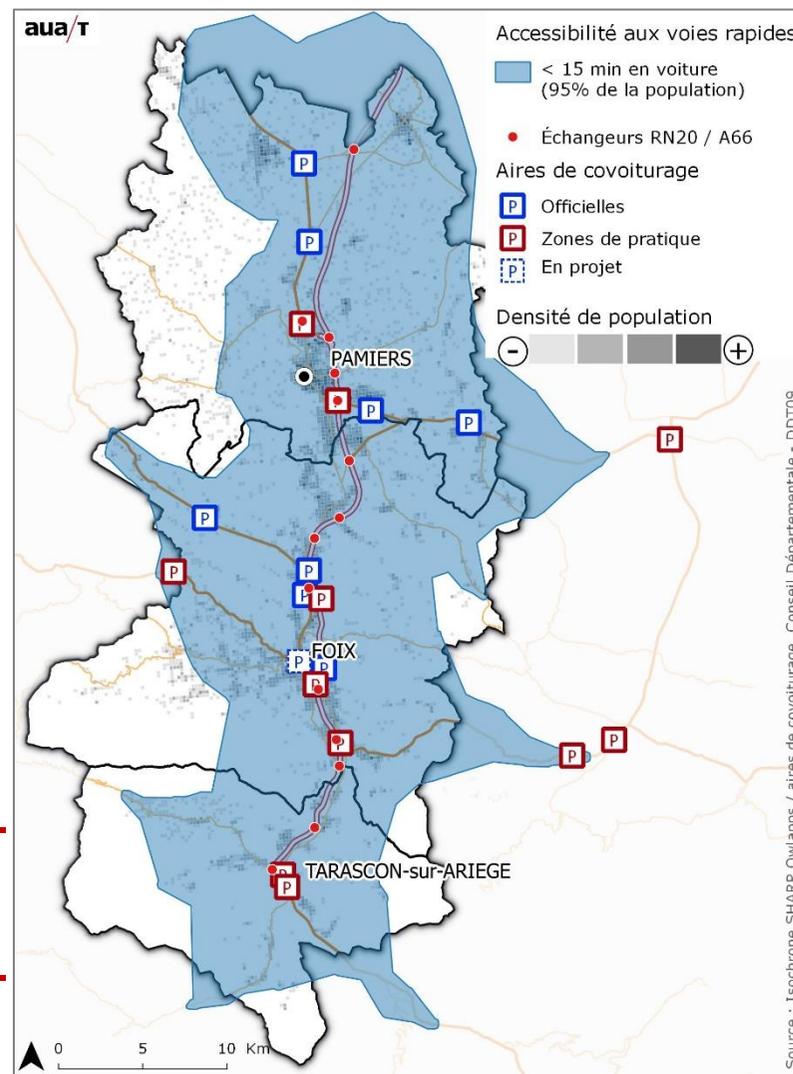
### ENJEUX

Favoriser la pratique de la voiture partagée sur les axes où se concentre le trafic.

### ENJEUX

Développer des services afin de favoriser le covoiturage de proximité.

## REPARTITION DES AIRES DE COV



## C- Une ligne ferroviaire qui bénéficie à l'ensemble de la population de la Vallée

### Des gares au positionnement central, qui leur assure une large accessibilité

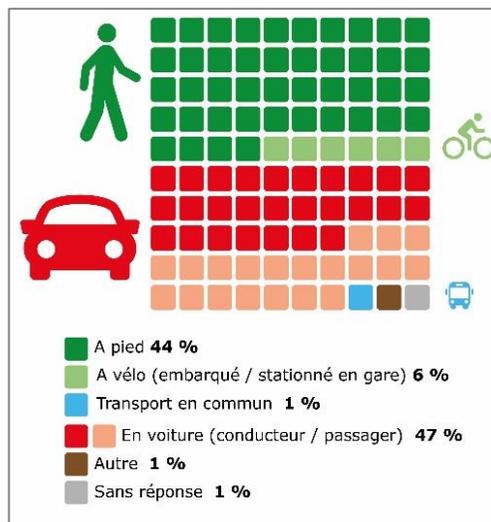
La ligne ferroviaire Toulouse - Latour-de-Carol est parallèle à la RN20 et traverse l'ensemble du territoire en longeant la rivière Ariège. Le réseau TER bénéficie donc à la quasi-totalité de la population du territoire, 97 % des habitants se situant à moins de quinze minutes en voiture d'une gare. En 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.

#### ACCES ET DIFFUSION AUX GARES DU SCOT ARIEGE



Source : Enquête OD TER / Région Occitanie

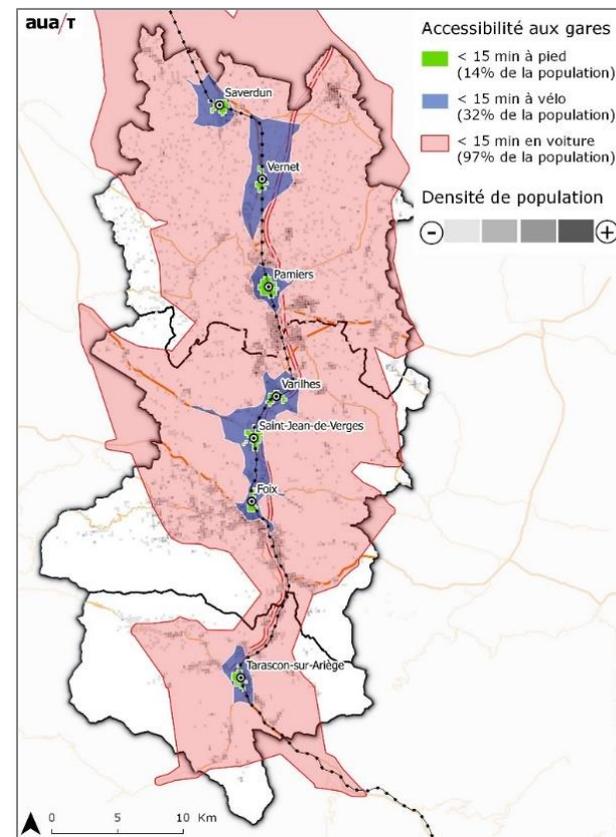
Octobre 2013, période de pointe du soir les mardis et jeudis

#### CHIFFRES CLEFS

Accessibilité aux gares du SCoT :

- < 15 min en voiture : 97 % de la population
- < 15 min en en vélo : 32 % de la population
- < 15 min à pied : 14 % de la population

#### ZONES SITUÉES A MOINS DE 15 MIN D'UNE GARE



## Des aménagements récents pour les gares afin d'optimiser leurs capacités de stationnement

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.

POLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX DE PAMIERS ET FOIX



### ENJEUX

Favoriser une accessibilité multimodale aux gares afin d'en préserver les capacités de stationnement pour les publics captifs de la voiture.

## D- Une offre en transport en commun à valoriser

Si l'axe nord-sud est un axe routier majeur pour organiser les déplacements en voiture au sein du territoire, il est également support d'une offre en transports collectifs entre les différentes polarités.

### Une offre ferroviaire, alternative pour les déplacements internes au territoire

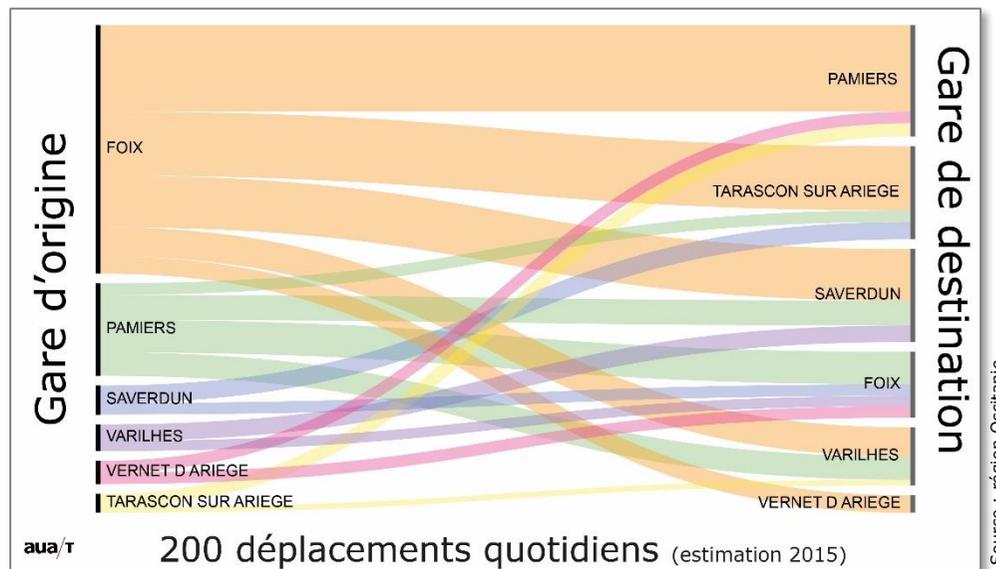
Le TER permet de relier les principaux pôles urbains du territoire.

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 bénéficie 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 relie également les trois principaux pôles du territoire : Pamiers, Foix et Tarascon-sur-Ariège.

ORIGINE & DESTINATION DES VOYAGES INTERNES AUX GARES DU TERRITOIRE  
 OCTOBRE 2013 PERIODE DE POINTE DU SOIR LES MARDIS ET JEUDIS



### ENJEUX

Répondre à la problématique du dernier kilomètre pour rendre les offres de train et de car plus compétitives par rapport à la voiture individuelle.

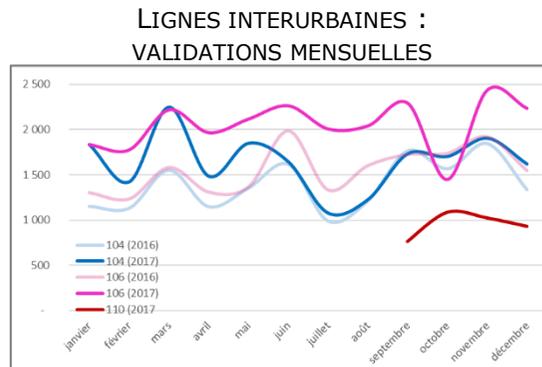
## E- Un réseau de transport interurbain qui se développe

Depuis le 1<sup>er</sup> 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.

Ligne		Validations par course
<b>104</b>	<b>Foix - St Girons</b>	<b>8</b>
<b>106</b>	<b>Tarascon - Pamiers</b>	<b>9</b>
<b>110</b>	<b>Foix - Lavelanet</b>	<b>4</b>

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.

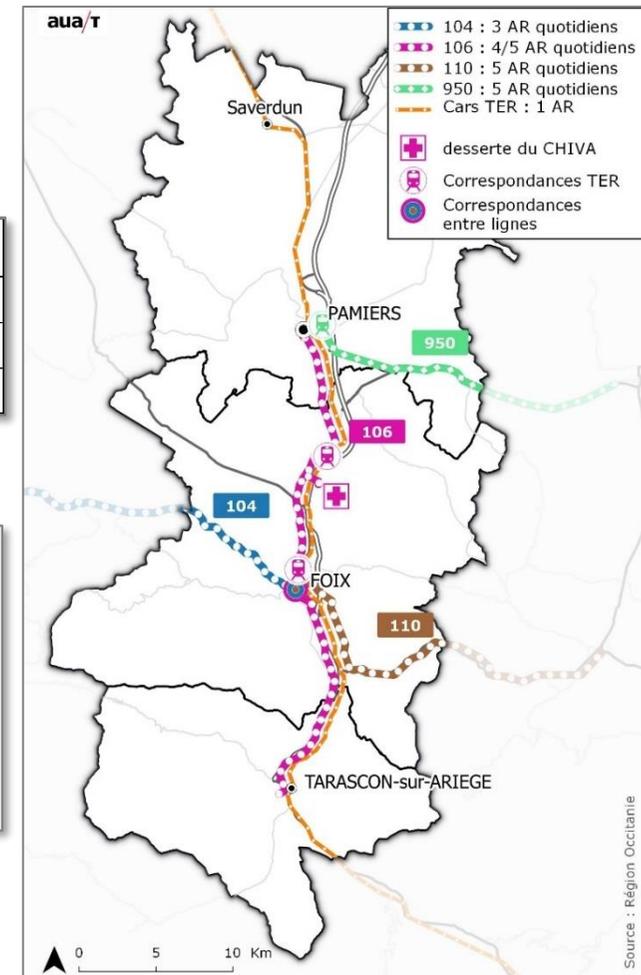


Source : Région Occitanie

### ENJEUX

L'intermodalité peut être améliorée entre les différentes offres existantes afin de les rendre plus complémentaires et efficientes.

### LIGNES INTERURBAINES DESSERVANT LA VALLEE DE L'ARIEGE



## F- Un réseau de transport scolaire 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.

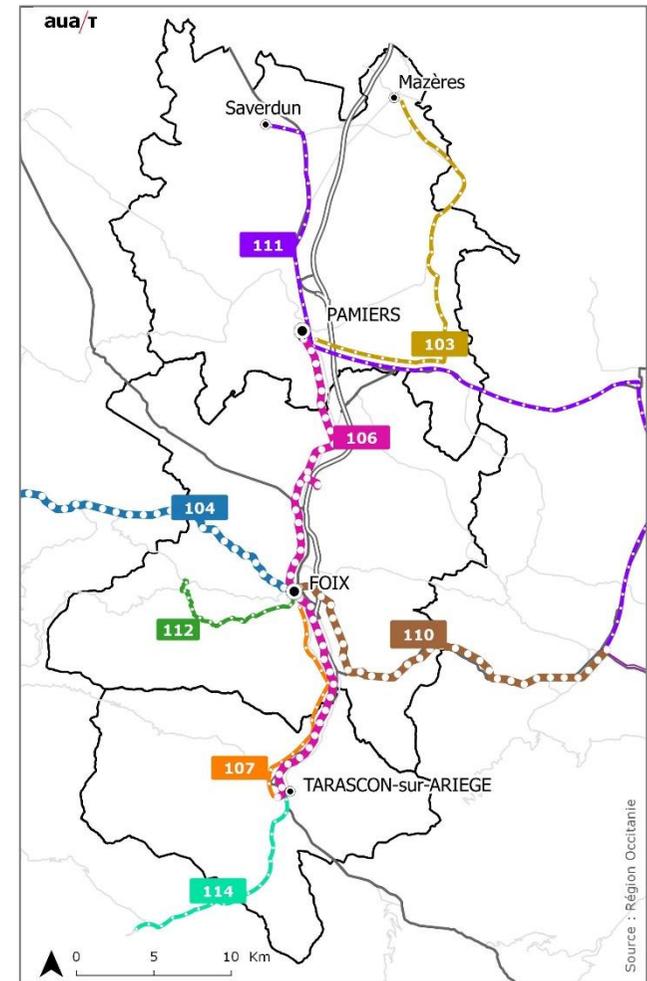
Par ailleurs, une soixantaine de lignes exclusivement scolaires complètent le dispositif et permettent l'accès à l'ensemble des établissements scolaires du territoire.

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.

LIGNES REGULIERES DESSERVANT  
LES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES DU SECONDAIRE



## G- Des aménagements cyclables à développer pour favoriser une pratique quotidienne

### Les voies vertes

La véloroute V81 et la voie à mobilité active entre Ornodac-Ussat-les-Bains et Orlu sont des projets d'infrastructures qui visent principalement le développement de la pratique du cyclotourisme. Cependant, ces infrastructures offriront une liaison vélo continue, qualitative et sécurisée qui pourront servir de support à un réseau maillé desservant les pôles générateurs de déplacements du corridor Pamiers-Foix. (C.F.page 41).

### Projet « Rand'O fil de l'eau »

La Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes porte un projet d'aménagement et de valorisation des berges de l'Ariège à travers la création de sentiers longeant l'Ariège de Vernajoul à Rieux-de-Pelleport et de Foix à Mercus-Garrabet pour un linéaire total de 21 km.

La création de ces itinéraires pédestres, à vocation principalement touristique, pourrait également avoir une utilité importante pour les déplacements quotidiens, notamment à vélo, à la condition que les revêtements choisis soient adaptés à la pratique du vélo.

En effet, l'itinéraire permettrait de connecter les principales communes entre Mercus-Garrabet et Rieux-de-Pelleport où se concentrent population, emplois et services. La partie nord de l'itinéraire semble reprendre pour partie, le projet de voie verte. La partie sud aurait l'avantage de prolonger la voie verte en y connectant les communes de Montgailhard, Saint-Paul-de-Jarrat, Montoulieu et Mercus-Garrabet et d'assurer la jonction entre la voie verte de Foix et le Tarasconnais.

### Plan vélo « Vallée de l'Ariège »

Le syndicat de SCoT de la Vallée de l'Ariège va engager la réalisation d'un Plan vélo. L'objectif est de définir la future politique vélo du territoire. Il devrait permettre de déterminer les axes à aménager dans les prochaines années afin de mettre en place des itinéraires continus pour une pratique tant utilitaire que de loisirs et touristique.

## Le réseau cyclable départemental

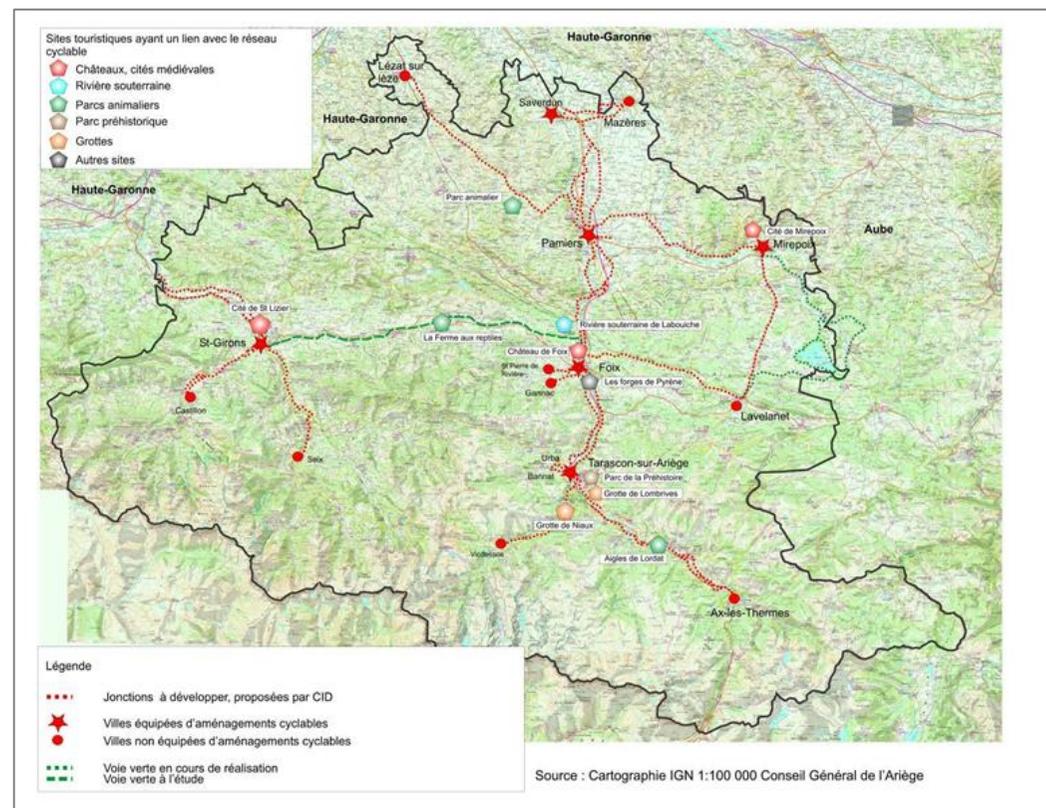
Le département a en charge les aménagements cyclables sur les routes départementales.

Ces aménagements sont principalement constitués de bandes cyclables qui peuvent s'avérer insuffisamment sécurisantes compte tenu de leur étroitesse, des trafics importants et des vitesses de circulation élevées sur ces routes. De plus le réseau présente de nombreuses discontinuités et les aménagements sont souvent manquants pour rejoindre les pôles attractifs les plus importants : gares, centres hospitaliers, ZAE/ZaCom... Ainsi, au niveau des traversés d'agglomération le Département soutient les travaux de « jonction de voie verte » en participant à hauteur de 30% à la réalisation des travaux.

Afin d'améliorer son réseau, le Conseil Départemental a réalisé en 2009 un schéma départemental des Itinéraires cyclables qui propose de développer des liaisons sur les principaux axes du territoire ce qui permettrait de relier les principaux pôles urbains entre eux : Saverdun, Mazères, Pamiers, Foix, Tarascon, Lavelanet, Mirepoix, Ax-les-Thermes et Vicdessos.



### SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'ARIEGE



## Les politiques cyclables communales ou intercommunales

À Foix, le réseau est peu développé, on ne recense aucune piste cyclable et seulement quelques bandes cyclables mises en place depuis une dizaine d'années, notamment sur le boulevard Alsace-Lorraine et sur l'avenue de Barcelone. En dehors des grands axes, la circulation est cependant modérée ce qui permet une pratique de la marche ou du vélo sans aménagements spécifiques.

La commune a récemment développé une politique en faveur des modes actifs : installation de stationnements vélo dans le centre-ville, instauration de zones 30, des zones de rencontres et de zones piétonnes, mise en place de double-sens cyclable et de signalisation adaptée aux carrefours à feux. De plus, elle a fait l'acquisition de Vélo à Assistance Electriques pour les déplacements professionnels de ces agents.

À Pamiers, les équipements cyclables sont également très peu développés malgré l'existence d'un plan vélo, des aménagements ont cependant été créés récemment pour faciliter l'accessibilité à la gare.

## Stationnement cyclable

Seules les gares de Foix et de Pamiers offrent des solutions qualitatives de stationnement vélo. Stationnement couvert et sécurisé à Foix et couvert en libre accès à Pamiers.

## Services vélo

À ce jour le territoire est peu pourvu de service de location vélo tant privé que public (1 vendeur/loueur à Foix). Pourtant il présente un intérêt pour la pratique du vélo sportif et/ou de loisir.

### ENJEUX

Coordonner les différents projets afin qu'ils forment un réseau cohérent à destination de la mobilité quotidienne.

STATIONNEMENT VELO SECURISE EN GARE DE FOIX



## H- Les flux de marchandises

### Des flux de marchandises d'origines variées

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

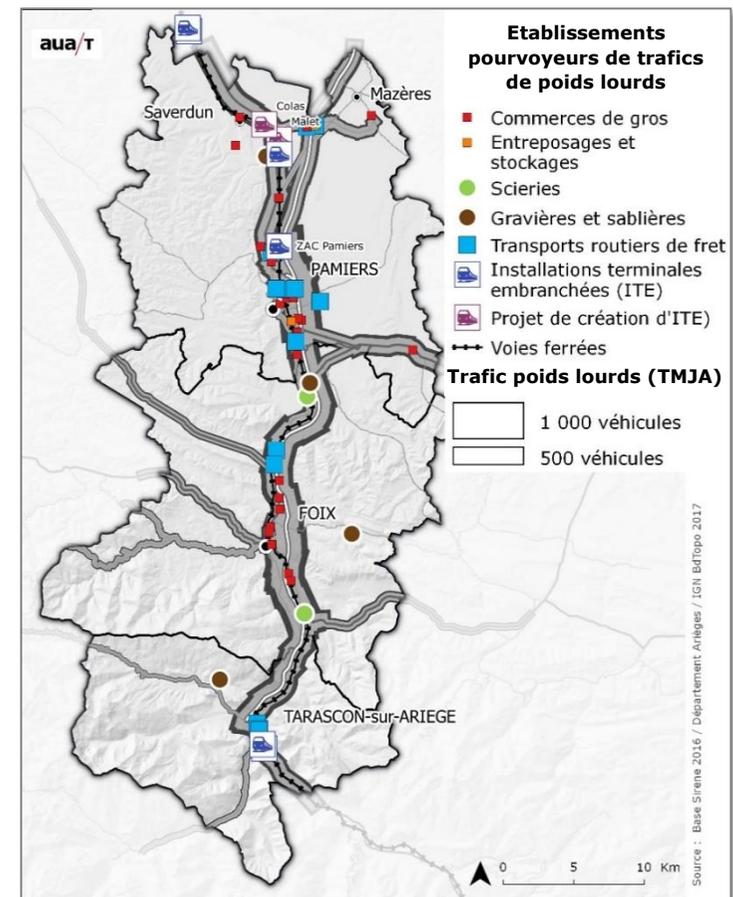
- > Les activités productives : usines, carrières...
- > Les activités résidentielles : livraisons des commerces, administrations, déménagements...
- > Les fonctions logistiques : entreprises de logistiques localisées sur le territoire,
- > Flux de transit : camions / trains qui traversent le territoire sans s'y arrêter, notamment pour des échanges internationaux.

### 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 :

- > A66 : 540 poids lourds par jour au niveau de Nailloux et 400 au niveau du péage<sup>2</sup>.
- > RN20 : 1 300 au niveau de Pamiers, 1 150 au niveau du tunnel de Foix et 820 au niveau de Tarascon-sur-Ariège.
- > Sur la RD820 : 630 poids lourds par jour au niveau de Le Vernet d'Ariège.
- > 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

### ACTIVITES GENERANT DU FRET ET TRAFIC DE POIDS LOURDS



<sup>2</sup> TMJA 2016, source CD09 et TMJA 2012, source DREAL pour l'A66.

## Et sur les routes transversales

- > Les routes départementales transversales supportent également un trafic de poids lourds qui peut être important compte tenu de leurs capacités :
- > 560 poids lourds par jour au niveau de Les Pujols sur la RD119,
- > 250 au niveau de Cos sur la RD117, auxquels s'ajoute une centaine de camions empruntant la RD17 soit environ 350 poids lourds par jour qui traversent le centre-ville de Foix,
- > 250 au niveau de Saint-Paul-de-Jarrat sur la D117,
- > 180 au niveau de Crampagna sur la D919.
- > 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.

PLUS DE 500 POIDS LOURDS PAR JOUR POIDS LOURDS  
TRAVERSENT TARASCON-SUR-ARIEGE



## I- L'autoroute et la voie rapide au bénéfice de la sécurité routière

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.

### ... et sur les 3 communes les plus peuplées

Les communes les plus peuplées sont également celles où l'accidentologie est la plus forte.

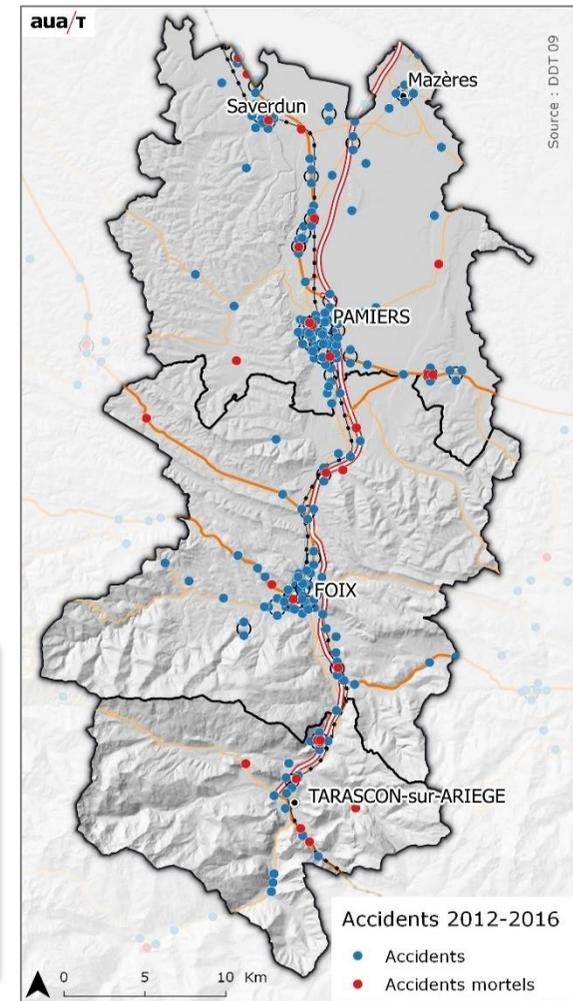
- > Pamiers : 23 % des accidents
- > Foix : 18 %
- > Saverdun : 10 %

### ENJEUX

Requalifier les voiries au niveau des principales traversées de villages pour apaiser le trafic et limiter l'accidentologie.



### ACCIDENTS RECENSES SUR 5 ANS



## J- Un axe structurant qui constitue une forte coupure territoriale

Si la RN20 et la voie ferrée forment un axe structurant essentiel pour les échanges nord-sud, elles constituent également une coupure territoriale très forte, renforcée par la rivière Ariège.

Cette coupure territoriale est particulièrement marquée sur la partie sud du territoire où la vallée est plus encaissée et où les franchissements sont plus complexes. Ainsi entre Tarascon-sur-Ariège et le centre de Foix, il n'existe qu'un seul pont au niveau de Mercus-Garrabet.

Cette faible perméabilité entrave les déplacements transversaux et concentre les flux est-ouest sur quelques points, ce qui peut générer localement des engorgements du réseau routier en heure de pointe. C'est notamment le cas à Foix où le franchissement de l'Ariège par la D117 nécessite de traverser le centre-ville, ce qui génère d'importantes nuisances pour les riverains.



### ENJEUX

Le franchissement de la voie ferrée, de la RN20 et de l'Ariège est un problème important tant pour les modes motorisés que pour les modes actifs.

Le manque de franchissement est particulièrement marqué sur la partie sud du territoire.

### III - UNE ORGANISATION TERRITORIALE POLYCENTRIQUE

#### A- Une concentration de la population en fond de vallée et en plaine

Près de 80 000 habitants résident aujourd'hui sur le territoire (INSEE RGP 2015 ; population municipale).

La population est fortement concentrée en fond de vallée ou en plaine, là où la topographie est moins contraignante. Ainsi, plus de 50 % de la population résident sur seulement six communes situées le long de l'Ariège ou en plaine et 80 % de la population se concentre en Vallée d'Ariège.

A contrario, la moitié des communes a une population inférieure à 250 habitants. Il s'agit, pour la plupart, de communes isolées et situées en périphérie du territoire.

Ce fort différentiel entre communes de montagne et de vallée se combine à un déséquilibre nord/sud très marqué : près de la moitié de la population réside dans la Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées, qui constitue la zone de plaine, alors que 11 % de la population habitent dans la Communauté de communes du Pays de Tarascon, partie la plus montagneuse du territoire.

	Population 2014
Pamiers	15 500
Foix	9 700
Saverdun	4 700
Mazères	3 800
Varilhes	3 300
Tarascon-sur-Ariège	3 300

#### **CHIFFRES CLEFS**

50 % de la population résident sur les 6 principales communes

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

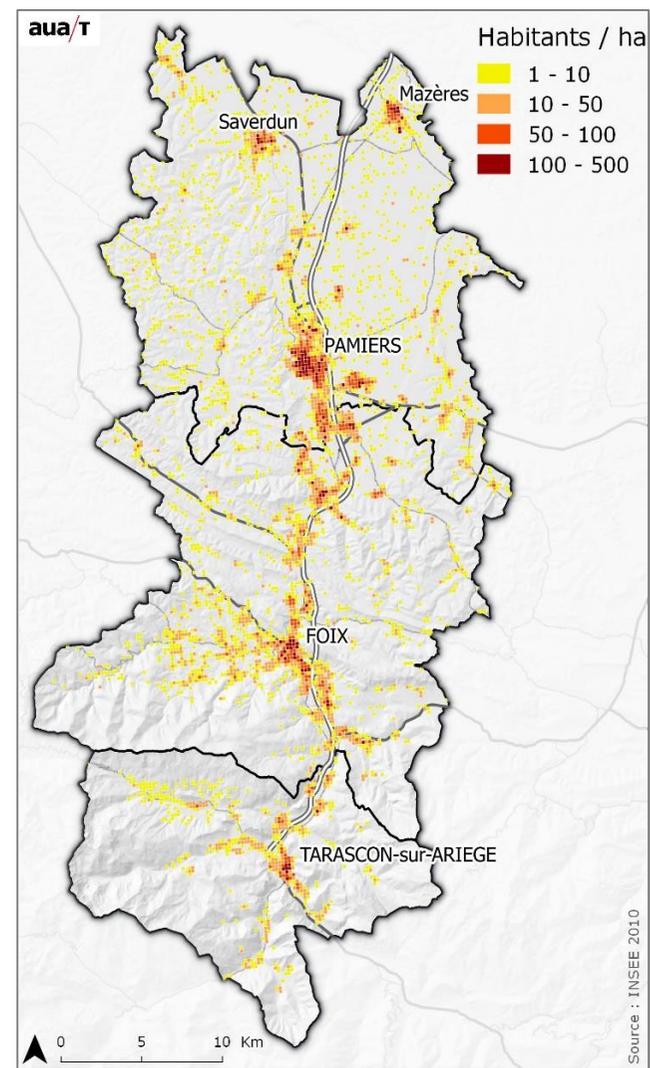
Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le

ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE



#### DENSITE DE POPULATION SUR LA VALLEE DE L'ARIEGE



## B- Accès aux équipements / services

On observe la plus forte concentration d'équipements de gammes supérieures sur les communes de Pamiers et de Foix, qui confirment ainsi leurs rôles de **pôles d'attractivité majeurs** à l'échelle du territoire.

Tarascon-sur-Ariège, Mazères, Saverdun et Varilhes apparaissent également comme des centralités proposant un large éventail d'équipements mais avec une attractivité géographique de moindre importance. Ils constituent des **pôles de services intermédiaires**. Tarascon-sur-Ariège apparaît également comme une étape sur l'axe France-Espagne et pour l'accès aux stations de ski.

Le niveau d'équipements et de services est élevé sur la plupart des communes de fond de vallée, le long de la RN20, là où se concentre la population.

### Définition

#### Pôle de services intermédiaires :

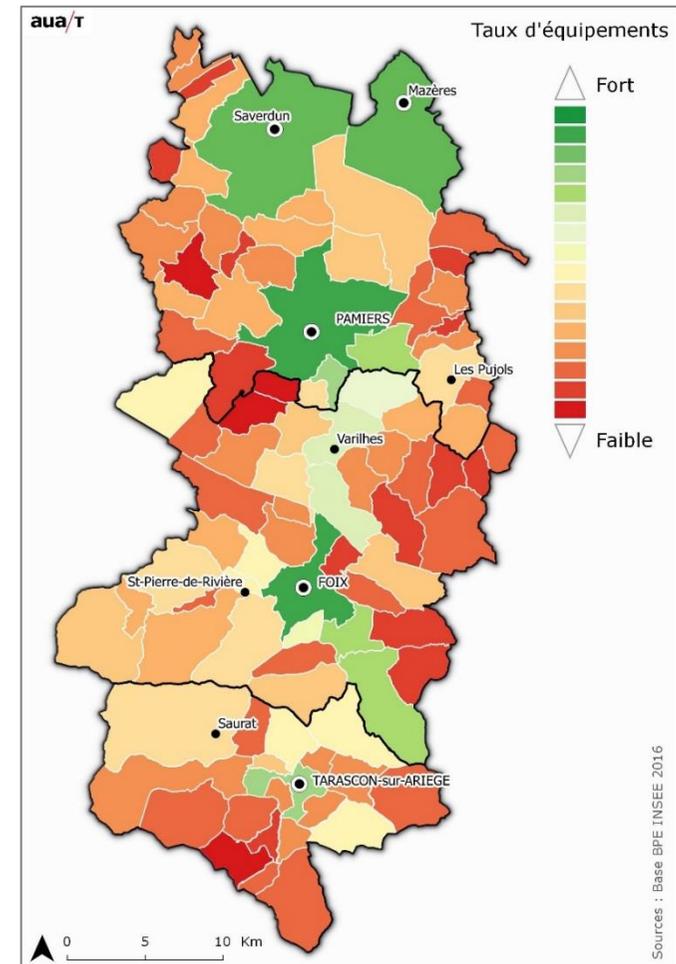
Selon l'INSEE, un pôle de services intermédiaires est une commune disposant d'au moins 50 % de 36 services de la gamme intermédiaire

En revanche, au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la RN20, un grand nombre de communes ne propose plus ou peu d'équipements. Ainsi, près de 70 % des communes ne disposent d'aucun commerce et 45 % n'ont pas d'établissement scolaire.

Il s'agit principalement de communes de montagne où la faible population ne favorise pas l'implantation de commerces, de services ou d'écoles.

Ces communes isolées sont fortement dépendantes des centralités concentrées en fond de vallée et sur certaines communes relais telles que Saurat, Les Pujols, Varilhes (identifiées comme telles par l'armature du Document-cadre SCoT) ou encore Saint-Pierre-de-Rivière, ce qui génère une demande de déplacements vers la vallée.

TAUX D'ÉQUIPEMENTS PAR COMMUNE (ENSEIGNEMENT, SANTE, COMMERCE, SERVICES, LOISIRS...)



## C- Temps d'accès aux pôles intermédiaires

Malgré le nombre important de communes ayant un taux d'équipement faible, l'accessibilité aux services de la vie courante reste facile en voiture grâce à la proximité de la Vallée de l'Ariège où l'on retrouve les pôles de services intermédiaires. L'accessibilité en voiture est facilitée par la qualité du réseau routier et par une répartition équilibrée des pôles intermédiaires sur l'axe nord-sud.

Ainsi, seule une dizaine de communes se situe à plus de 15 minutes en voiture d'un pôle de services intermédiaire et aucune commune à plus de 20 minutes.

L'isolement des communes pour l'accès aux services est nettement moins marqué que pour certains territoires riverains comme le Couserans ou la Haute Vallée de l'Ariège.

L'accès aux services implique cependant d'être motorisé ce qui renforce la dépendance à l'automobile pour une très large partie du territoire.

Les phénomènes de congestion ; même s'ils restent limités aux heures de pointe et sont très localisés, peuvent dégrader l'accès aux services.

---

Les pôles de services intermédiaires sont repartis en fond de vallée, là où se concentre l'essentiel de la population.

L'accessibilité aux services est globalement bonne pour l'ensemble du territoire en raison d'un réseau routier efficient.

Pour une large partie du territoire, il est cependant indispensable d'être motorisé pour avoir un accès facile aux services du quotidien.

---

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

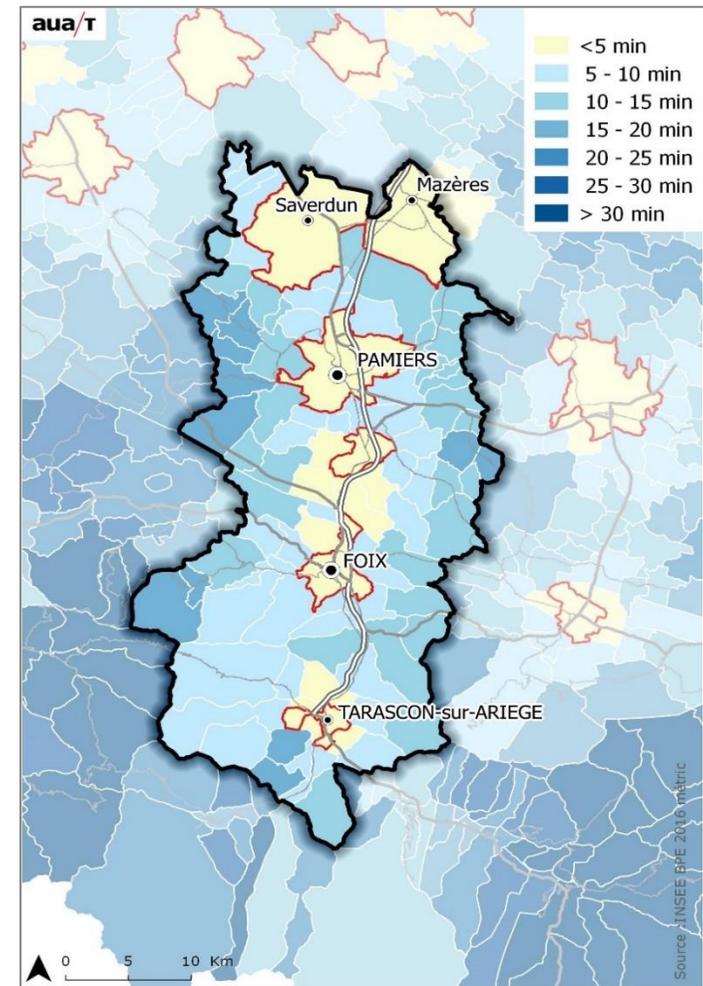
Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le

Berger  
Levrault

TEMPS D'ACCES EN VOITURE A ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE

VOITURE LE PLUS PROCHE



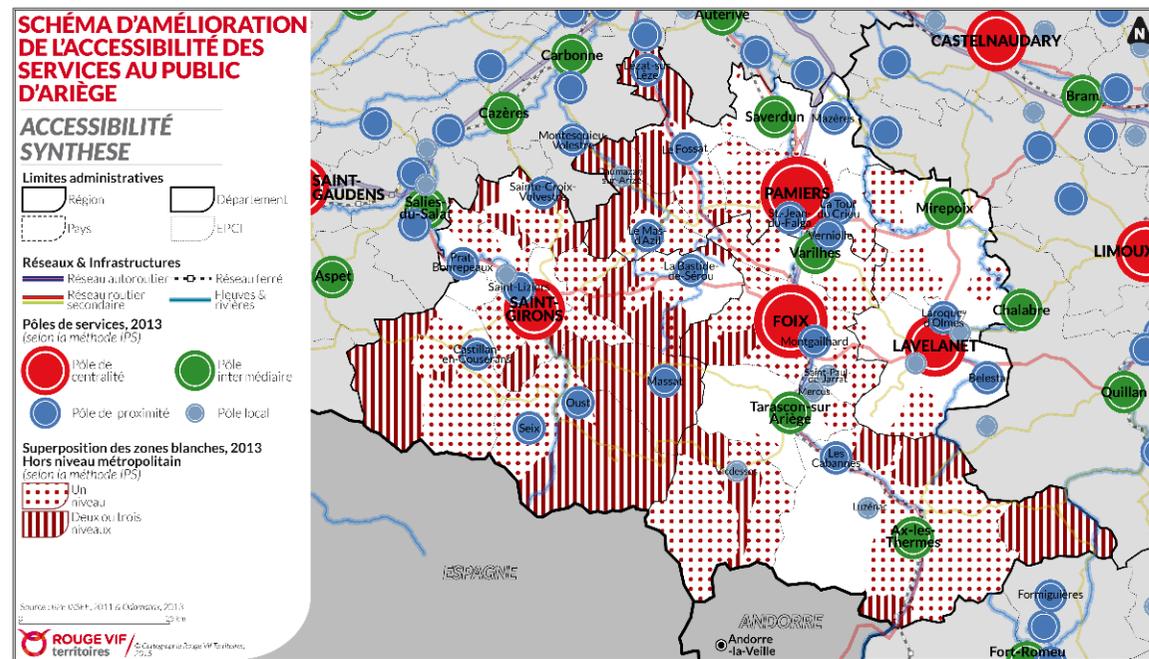
## D- Territoires isolés et zones blanches

Le diagnostic du schéma départemental de l'Ariège d'amélioration de l'accessibilité des services au public (juillet 2016, réalisé par ROUGE VIF territoires pour le Conseil Départemental) a permis de définir les territoires situés en zone blanche. On appelle une zone blanche les territoires éloignés des pôles de services :

- > Zones situées à plus de 10 minutes en voiture pour accéder à un pôle de proximité.
- > Zones situées à plus de 20 minutes en voiture pour accéder à un pôle de niveau intermédiaire.
- > Zones situées à plus de 30 minutes en voiture pour accéder à un pôle de centralité.
- > Zones situées à plus de 75 minutes en voiture pour accéder à un pôle métropolitain.

L'analyse du Schéma d'amélioration d'accessibilité des services au public confirme que la Vallée de l'Ariège a une accessibilité globalement correcte aux services publics.

En effet, les parties du territoire où les zones blanches se superposent sont rares.



## E- Des flux pour motifs achat vers les principales polarités

Les flux de déplacements pour motif « achat » mettent en valeur l'attractivité de la **zone commerciale de Pamiers**. Cette attractivité rayonne à l'échelle de la Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées mais s'étend aussi largement sur la Communauté d'agglomération Pays de Foix-Varilhes (notamment sa partie nord) ainsi que sur la Communauté de communes du Pays de Tarascon.

Le **pôle commercial de Foix**, qui concentre un nombre moins important de grandes ou moyennes surfaces est également attractif mais seulement pour les habitants de la Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes et de la Communauté de communes du Pays de Tarascon.

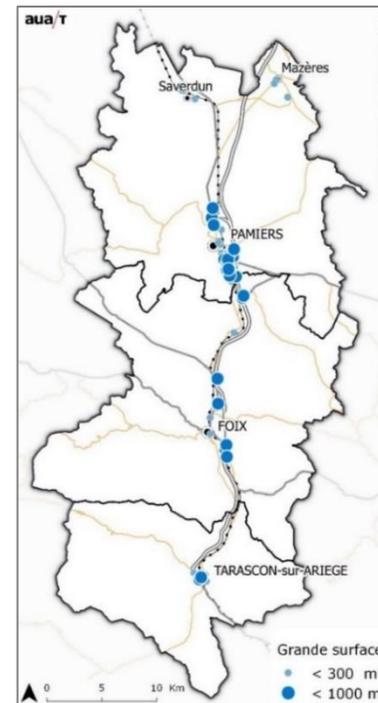
Les zones commerciales de Pamiers et de Foix se situent à proximité de la RN20 et leurs accessibilités sont essentiellement pensées pour l'automobile.

Le fort développement des zones commerciales et des espaces intermédiaires commerciaux explique pour partie les déclinés ou les difficultés rencontrées pour les commerces de centres-villes et rendent difficile le développement de la pratique d'alternatives à la voiture individuelle pour le motif achat. Pourtant, la possibilité de se rendre également à pied, à vélo ou en transports collectifs dans les équipements commerciaux périphériques constitue aussi un enjeu important. C'est également vrai pour **les polarités secondaires tels que les supermarchés de Saverdun ou encore Tarascon** qui rayonnent sur un environnement large.

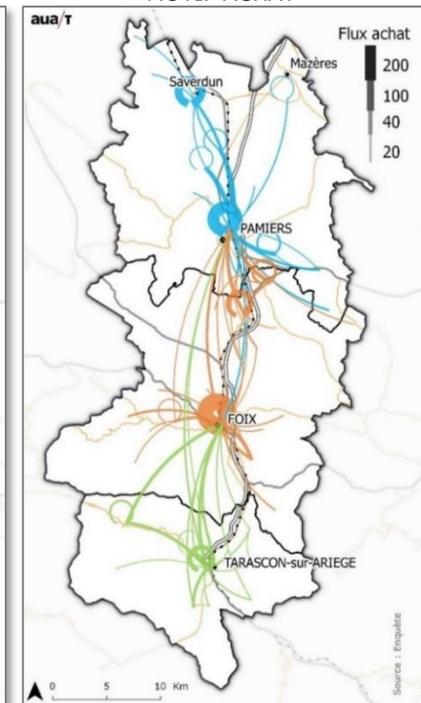
Dans **les centres-villes**, l'accessibilité aux commerces est essentielle pour leur survie. Si leur accès en voiture ne peut pas concurrencer celle des zones commerciales périphériques, la qualité de l'espace public pour y cheminer à pied ou à vélo doit constituer un argument d'attractivité.

A la jonction des deux, se développent des espaces intermédiaires commerciaux qui tout en pénalisant la dynamique commerciale des centres anciens, génèrent des flux en voiture particulière.

LOCALISATION DES GRANDES SURFACES



FLUX DE DEPLACEMENTS POUR MOTIF ACHAT



Origines des déplacements à destination achat

- CA Pays Foix-Varilhes
- CC des Portes d'Ariège Pyrénées
- CC du Pays de Tarascon

### ENJEUX

**Le développement des modes actifs nécessite de favoriser les déplacements de courtes distances et passe notamment par la revitalisation des cœurs de ville**

## F- Une forte polarisation de l'emploi...

La concentration des emplois est encore plus marquée que celle de la population :

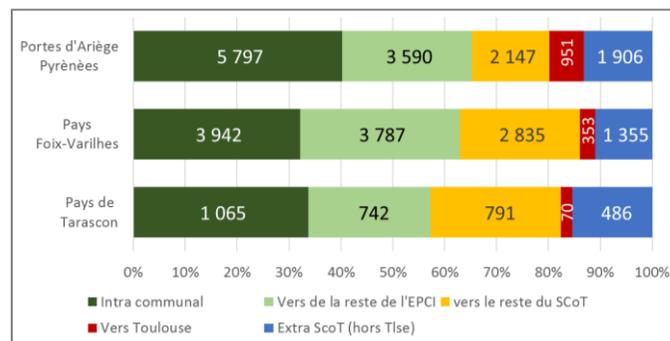
- > 55 % des emplois se concentrent sur Pamiers et Foix,
- > A contrario, les trois-quarts des communes ne représentent ensemble que 6 % des emplois du territoire.

Cette très forte polarisation de l'emploi explique la faible part des actifs travaillant dans leur commune de résidence (36 %) et la part élevée travaillant en dehors de leur intercommunalité.

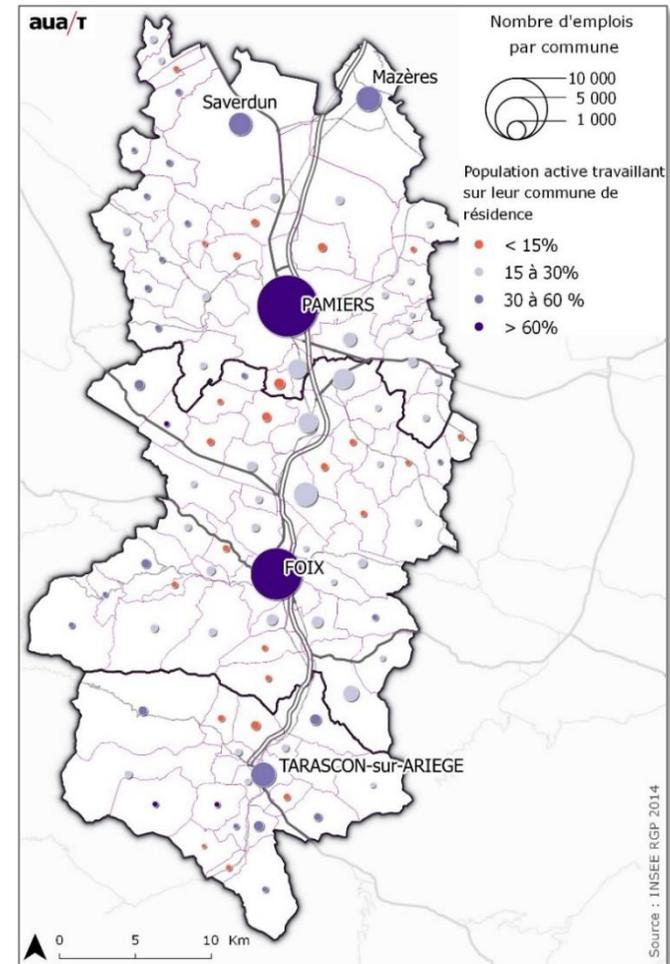
On observe cependant des différences significatives entre les trois intercommunalités :

- > Sur la Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées, seuls 35 % des actifs travaillent en dehors de l'intercommunalité, dont 7 % sur Toulouse. Ce sont près de 1 000 personnes qui font l'aller-retour quotidiennement sur Toulouse.
- > Sur la Communauté de communes Pays de Tarascon, la part des actifs travaillant en dehors de l'intercommunalité s'élève à plus de 42 % des actifs, dont 17 % qui sortent du SCoT.
- > La Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes est dans une situation intermédiaire.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL (INSEE 2014)



NOMBRE D'EMPLOIS PAR COMMUNE ET TAUX D'ACTIFS TRAVAILLANT SUR LEUR COMMUNE DE RÉSIDENCE



### CHIFFRES CLEFS

Seul un tiers de la population travaille sur sa commune de résidence

## G- ... qui génère de nombreux flux domicile-travail entre les intercommunalités

Cette forte polarisation de l'emploi génère d'importants flux au sein du périmètre SCoT.

Les flux les plus importants se font en premier lieu vers Pamiers depuis ses communes périphériques (La Tour-du-Crieu, Saint-Jean-du-Falga, Varilhes, Verniolle) et depuis des villes plus importantes mais plus éloignées (Foix, Saverdun et Mazères).

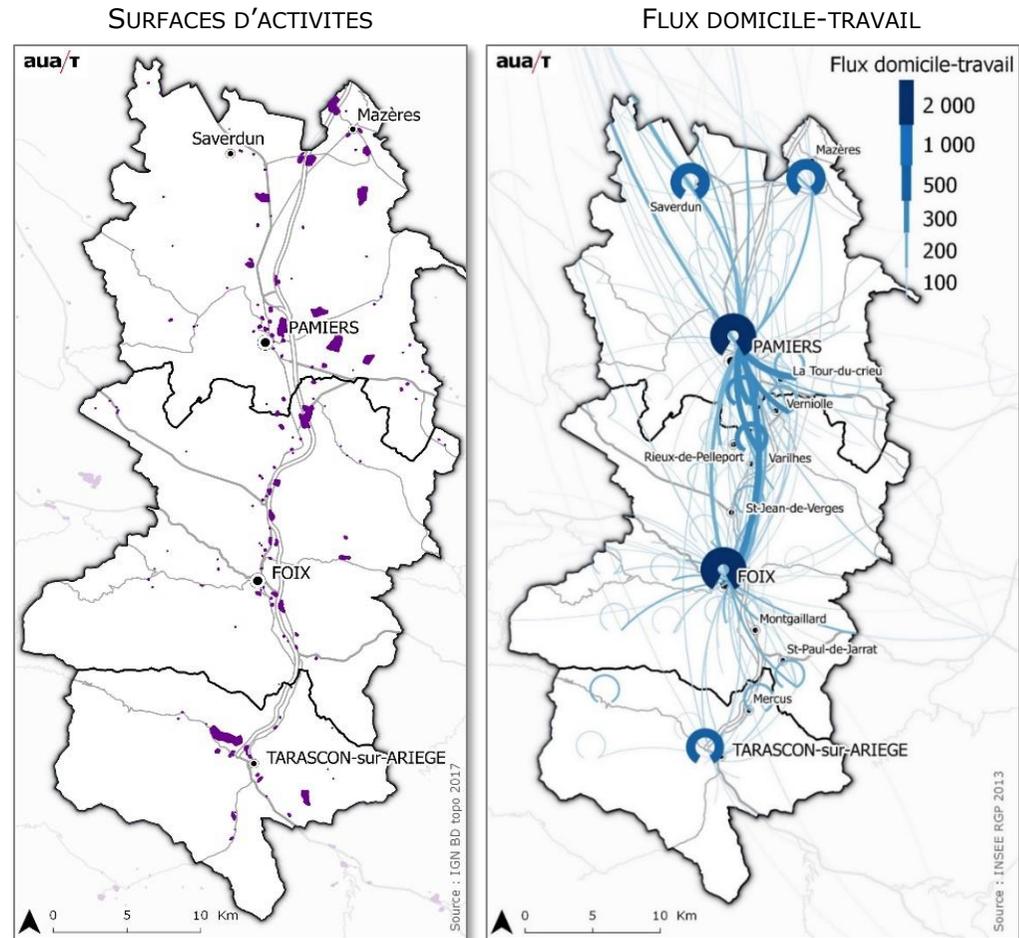
Foix, qui concentre une part significative des emplois administratifs, représente également un pôle d'attraction important pour sa périphérie (Varilhes, Saint-Jean-de-Verges, Montgailhard, Saint-Paul-de-Jarrat) ainsi que pour Pamiers.

C'est à Foix, Pamiers et les communes situées entre les deux que se concentre la plupart des surfaces d'activités. Ces pôles d'activités génèrent de nombreux flux domicile-travail qui se conjuguent et s'additionnent pour constituer un corridor où la demande de déplacements est particulièrement forte.

Les flux vers Toulouse proviennent principalement des Portes d'Ariège Pyrénées (Saverdun, Pamiers et Mazères) et dans une moindre mesure de Foix.

### ENJEUX

Favoriser le management de la mobilité au sein des principaux pôles d'emplois.



L'activité se concentre sur un corridor allant de Foix à Pamiers. C'est sur ce corridor que la demande en déplacements quotidiens se concentre.

## H- ... et favorise la voiture, moyen de transport dominant pour le domicile-travail

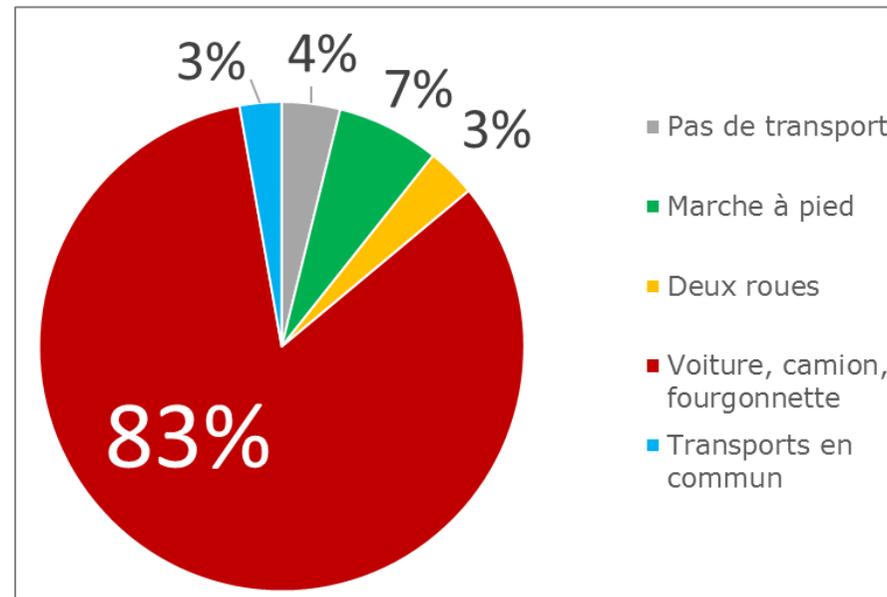
La part modale des déplacements domicile-travail met en avant **une pratique très importante de la voiture** alors que les modes actifs et les transports en commun sont très peu utilisés.

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.

PART MODALE POUR LES DEPLACEMENTS  
 DOMICILE-TRAVAIL A L'ECHELLE DU TERRITOIRE

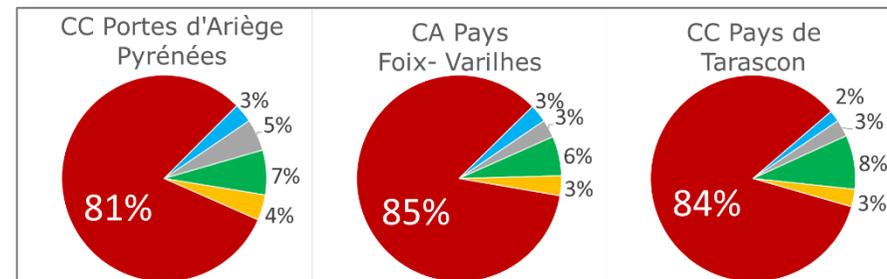


Source : INSEE Mobilités professionnelles 2013

### CHIFFRES CLEFS

83 % des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture.

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



## I- Un potentiel de report modal de la voiture vers les modes actifs

La part modale des modes actifs (marche à pied et vélo) pour les déplacements **domicile-travail** est aujourd'hui très faible (< 10 %) mais le potentiel semble bien supérieur aux pratiques actuelles.

Plus d'un tiers des déplacements domicile-travail sont intra-communaux et donc souvent compatibles avec la pratique de la marche à pied et/ou du vélo en raison des distances à parcourir relativement courtes. Il en est de même pour une partie des nombreux déplacements entre Foix ou Pamiers et leurs communes limitrophes.

Sur Foix et Pamiers, où se concentre la majorité des emplois, mais également sur les communes qui disposent d'une gare, la part modale de la marche pour les déplacements domicile-travail intra-communaux est respectivement de 24 et 20 % alors que la voiture représente plus de 60 % de ces déplacements.

C'est donc principalement sur Foix et Pamiers, et sur leurs communes périphériques les plus proches, avec qui elles entretiennent de fortes relations d'échanges, que le potentiel de report modal est le plus significatif.

Cependant, les changements d'habitudes permettant un report modal 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).

RUE PIETONNE A FOIX



### ENJEUX

Repenser la place accordée à la voiture sur l'ensemble des pôles et leurs proches périphéries afin de favoriser les modes actifs pour les déplacements quotidiens.

### CHIFFRES CLEFS

Les modes actifs ne représentent que 10 % des déplacements domicile-travail.

Un tiers des déplacements est intra-communal et pourrait être réalisé à pied ou à vélo.

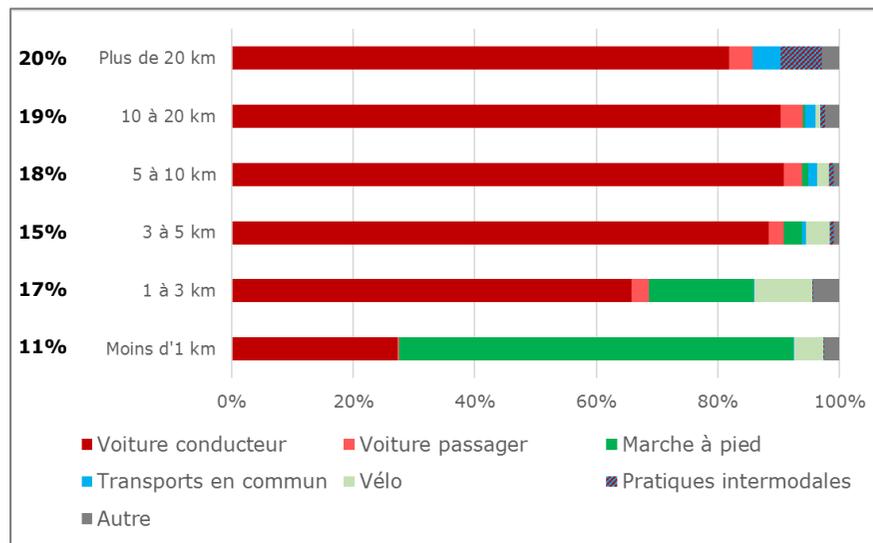
## J- Un potentiel de report modal qui diffère selon les distances parcourues

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.

PART MODALE EN FONCTION DES DISTANCES PARCOURUES



Source : enquête mobilité SCoT

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.

### ENJEUX

Favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun (moyenne ou longue distance), et vers les modes actifs (courtes distances)

## K- Des navettes urbaines réservées aux communes les plus peuplées

Des 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.

### F'BUS, une offre à repenser à l'échelle de l'agglomération

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 :

- > La L1 dessert la zone commerciale et industrielle sur la partie nord de la RN20. Sa vocation est multiple :
  - Elle permet l'accès aux zones d'emplois et aux zones commerciales, tant pour les salariés que pour les usagers.
  - C'est la seule ligne à desservir le pôle multimodal de la gare, elle doit donc assurer la connexion depuis la gare vers les grandes administrations de Foix, tant pour les salariés que les usagers. Elle doit également permettre aux habitants de Foix d'accéder à la gare, notamment pour les « pendulaires » qui prennent le train quotidiennement en direction de l'agglomération Toulousaine.
  - La ligne a également une vocation de loisir/tourisme puisqu'elle dessert le camping et la base de loisirs.
- > La L2 dessert le lycée professionnel DUROUX. Sa vocation est donc le transport des lycéens.
- > La L3 dessert la faculté ainsi que le Conseil Départemental deux équipements générateurs importants de déplacement situés à l'écart du cœur de ville (20-25 minutes à pied depuis la gare / 10-15 minutes depuis les allées de Villote).
- > La L4 dessert la CPAM ainsi que l'APAJH (Association pour Adultes et Jeunes Handicapés) et le cimetière. Cette ligne de transport à la demande a deux fonctions et deux itinéraires. Elle permet aux résidents de l'APAJH de rejoindre le cœur de ville ou de se rendre au cimetière.
- > La L5 dessert les zones commerciales et industrielles sur la partie sud de la RN20 ainsi que le centre-ville de Montgailhard et de Foix. Elle permet l'accès aux zones d'emplois, aux zones commerciales ainsi qu'aux Forges de Pyrène.

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

L'offre répond principalement à des besoins communaux et non pas d'agglomération mais depuis janvier 2017, la Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes est devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité et doit réinterroger le dispositif.

Le réseau permet de desservir un nombre important de pôles générateurs de déplacements :

- > l'université,
- > les principales administrations de Foix qui comptent parmi les plus gros employeurs du territoire,
- > les zones commerciales au sud et au nord de Foix,
- > les collèges et lycées,
- > les sites touristiques d'importance,
- > la 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.

En 2016, 90 000 voyages ont été réalisés, soit 8 voyages en moyenne par habitant. L'offre et les grilles horaires répondent aujourd'hui principalement à des logiques d'exploitation et pourraient être améliorées :

- > En adaptant les horaires des lignes à la demande en prenant en compte les publics cibles ; aujourd'hui seuls 4 % des étudiants utilisent la navette et plus de 90 % estiment que les horaires de la L3 sont inadaptés (enquête réalisée par l'université).
- > En connectant l'ensemble des lignes au niveau du pôle d'échanges multimodal de la gare afin d'assurer les correspondances avec les TER et avec les cars interurbains.
- > En élargissant le périmètre de l'offre à certaines communes périphériques. Afin de répondre à une logique d'agglomération et pas seulement communale.

### CHIFFRES CLEFS

90 000 voyages en 2016

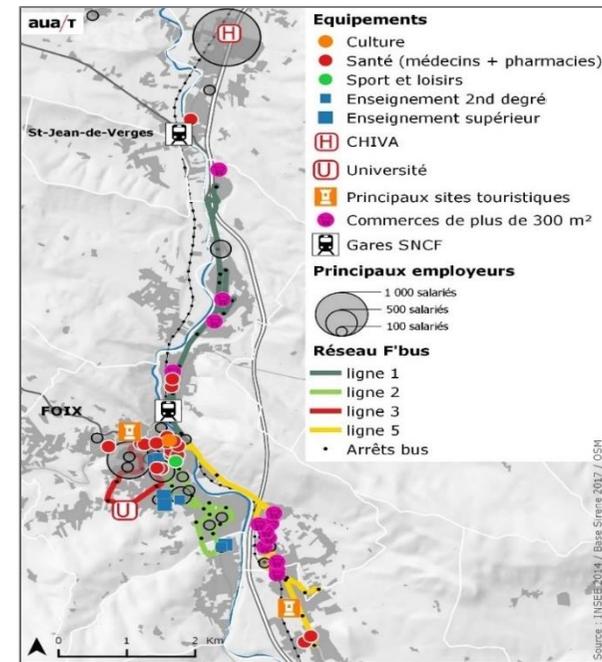
8 voyages / habitant

0,8 voyage / km

### ENJEUX

Faire évoluer l'offre afin de répondre à des besoins d'agglomération plutôt que communaux.

### DESSERTE DU RESEAU



## Navettes urbaines de Pamiers

À Pamiers, l'offre de navettes urbaines gratuites propose une ligne régulière qui dessert le centre-ville depuis la gare (5 AR quotidiens), une ligne express entre la mairie et la gare (1 AR quotidien) et trois lignes de TAD qui desservent différents quartiers de Pamiers (entre 1 et 3 AR quotidiens). L'offre cible principalement les **publics captifs**, notamment les personnes âgées.

La ligne régulière « Cœur de ville » et la ligne « Express » permettent la desserte du pôle multimodal de la gare SNCF et assurent certaines correspondances avec le TER ou avec le car interurbain 106. Cependant, ces correspondances ne sont pas adaptées pour les déplacements pendulaires en lien avec Foix ou la métropole toulousaine.

Si le réseau dessert le cœur de ville ainsi que la gare, il ne dessert pas ou mal une partie des pôles générateurs de déplacements importants tels que :

- > l'usine Aubert et Duval, premier employeur privé du département,
- > le lycée agricole et le régiment du 1<sup>er</sup> RCP,
- > une grande partie de la zone commerciale.

Avec un peu plus de 15 000 voyageurs par an pour les lignes régulières et moins de 1 000 passagers pour les lignes à la demande, le service de navettes ne semble pas avoir encore rencontré le succès escompté.



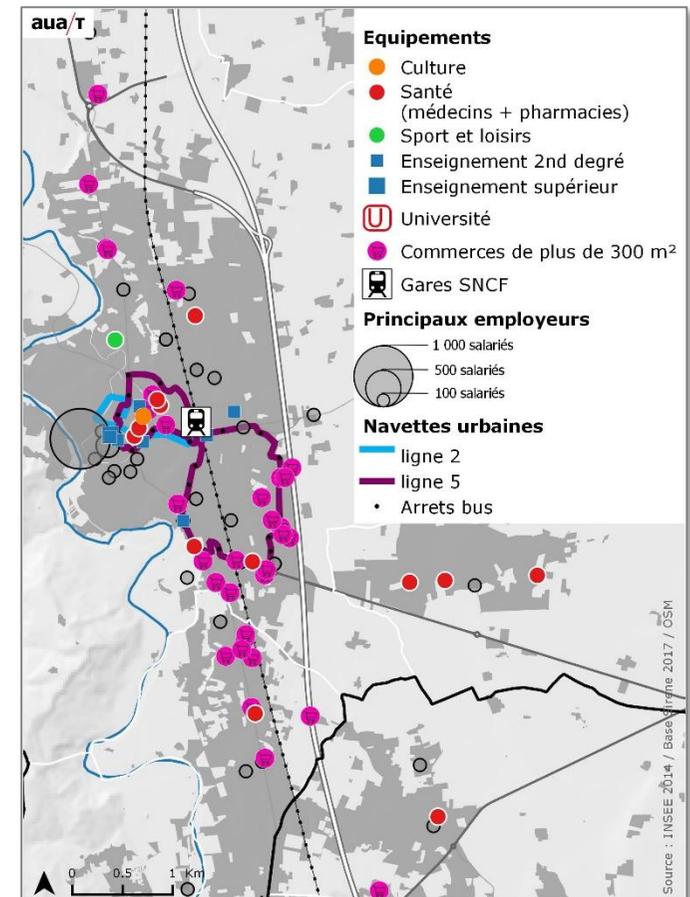
### ENJEUX

Faire évoluer l'offre afin de répondre à des besoins d'agglomération plutôt que communaux.

### CHIFFRES CLEFS

16 000 voyages en 2016  
1 voyage / habitant  
1,2 voyage / km

### DESSERTE DE LA NAVETTE



## Les différents services de transport urbain à Pamiers :

### 1. Boutons d'Or

- TAD
- Les mardis, jeudis, samedis
- 2 départs en matinée

### 2. Gloriette

- TAD
- Les mardis, jeudis, samedis
- 1 aller-retour en matinée

### 3. Express

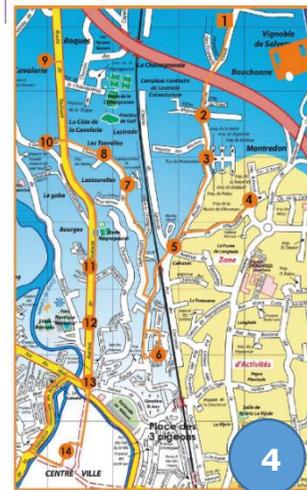
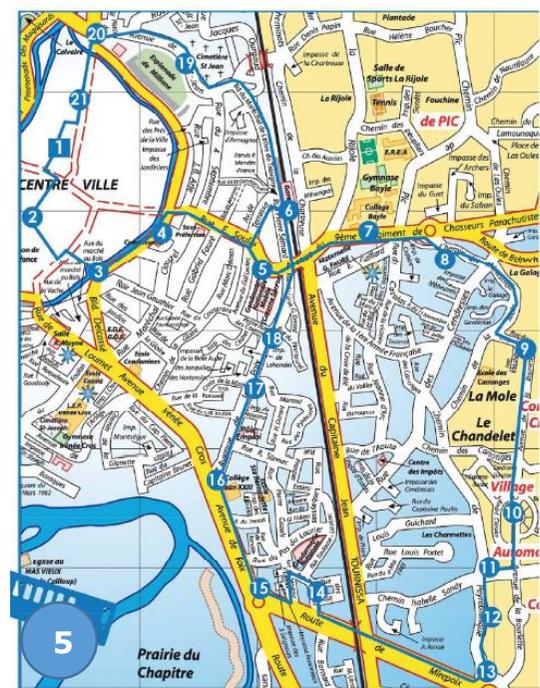
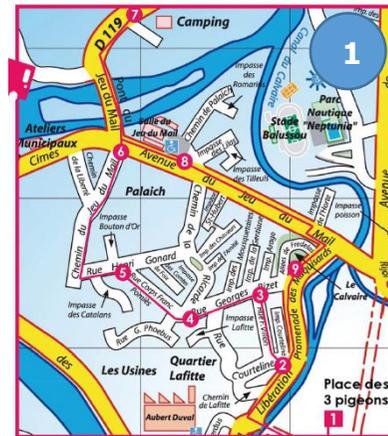
- Ligne régulière
- Du lundi au vendredi
- Un départ de la gare à 8h25
- Correspondance train

### 4. Bouchonne

- TAD
- Les mardis, jeudis, samedis
- 1 départ en matinée de « Bouchonne » vers le centre
- 3 départs en matinée du centre vers « Bouchonne »

### 5. Cœur de Ville

- Ligne régulière
- Du lundi au samedi
- 5 départs / jour



## Navette urbaine de Saverdun

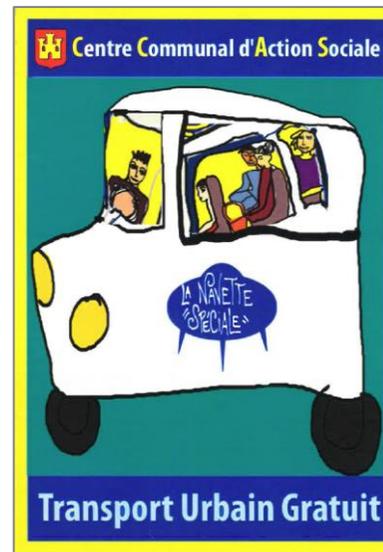
Saverdun dispose d'une navette gratuite qui propose deux courses quotidiennes et permet de relier les quartiers périphériques au centre-ville, aux zones commerciales nord et sud et à la gare.

### ENJEUX

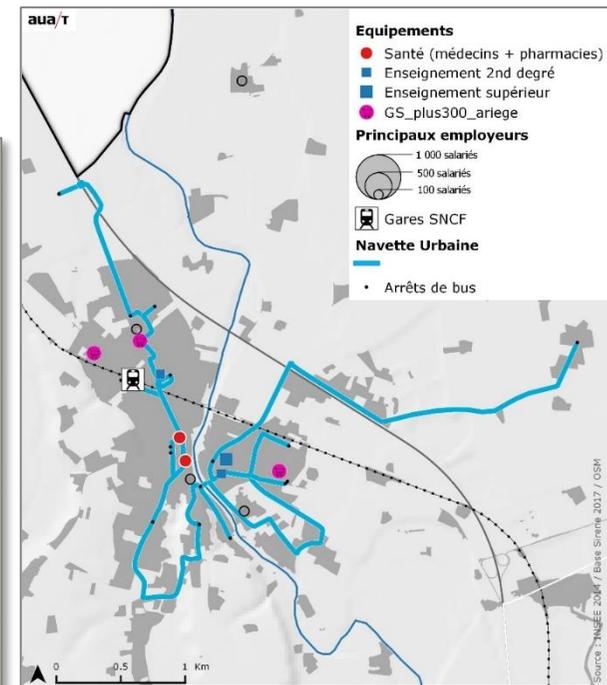
Faire évoluer l'offre afin de répondre à des besoins d'agglomération en lien avec Mazères.

### CHIFFRES CLEFS

6 000 voyages en 2016  
1,5 voyage / habitant



### DESSERTE DE LA NAVETTE URBAINE DE SAVERDUN



## Mise en accessibilité des réseaux de transport en commun

La législation impose une mise en accessibilité pour les transports collectifs qui concerne le matériel roulant, les arrêts ainsi que l'accès à l'information. Pour cela, les Autorités Organisatrice de la Mobilité doivent élaborer un **Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)**.

La loi Handicap imposait initialement une mise en accessibilité totale pour 2015. La lourdeur des investissements et des travaux que réclame la mise en conformité du matériel roulant et de l'ensemble des réseaux n'a généralement pas permis de respecter cet objectif. Les transporteurs et les AOM bénéficient donc d'un délai supplémentaire de 9 années et doivent atteindre cet objectif en 2024.

## IV - UN PROCESSUS RECENT D'ETALEMENT

### A- Dynamique territoriale : déclin des villes centres au profit de leurs périphéries

Historiquement, la population et l'emploi se sont concentrés au sein de quelques pôles structurants : Saverdun-Mazères, Pamiers, Varilhes-Verniolle, Foix, Tarascon-sur-Ariège.

La dynamique démographique en cours profite dorénavant aux territoires périphériques de ces communes et se fait au détriment des villes centres.

Ainsi Tarascon-sur-Ariège voit sa population diminuer de façon importante (- 6 % sur 5 ans). Les gains de population des communes périphériques d'Arignac et d'Ornolac-Ussat-les-Bains ou de communes de montagne plus éloignées (Rabat-les-Trois-Seigneurs, Miglos, Saurat) compensent en grande partie cette diminution de population.

À Foix, on note également une baisse de la population alors que l'ensemble des communes à proximité de la RN20 connaît de fortes croissances de population. C'est notamment le cas de Loubière (+ 33 % sur 5 ans soit 100 habitants supplémentaires), Crampagna (+ 23 % sur 5 ans soit 175 habitants supplémentaires), ou encore Varilhes (+ 13 % sur 5 ans soit 425 habitants supplémentaires).

Sur le territoire de la Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées la problématique est différente puisque la quasi-totalité des communes voit leur population progresser. Cependant les croissances les plus fortes s'observent également sur les communes périphériques de Pamiers.

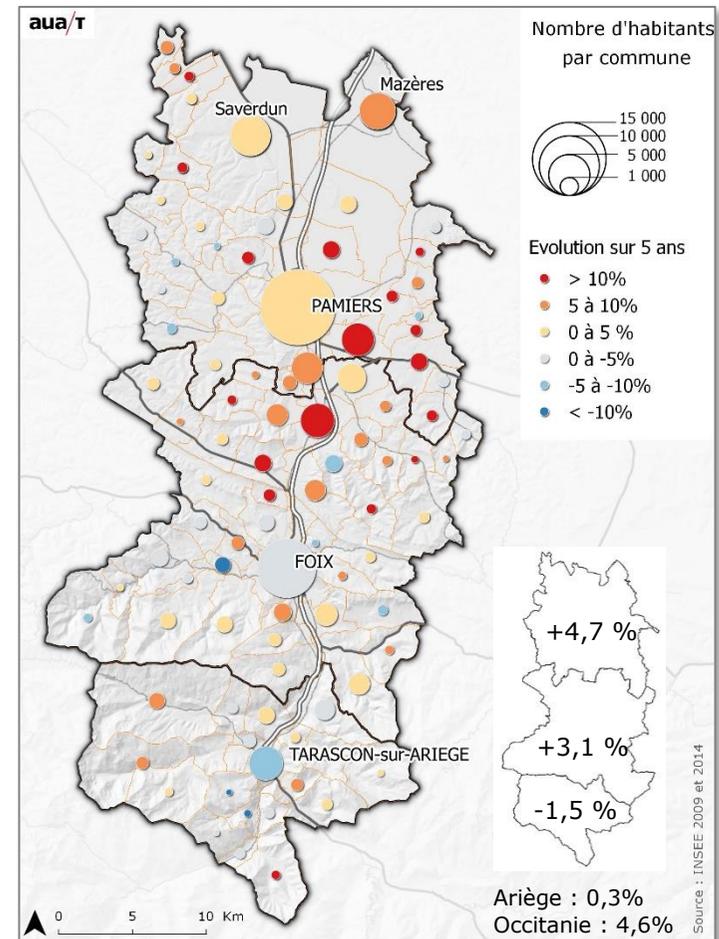
#### CHIFFRES CLEFS

Une croissance de la population de 3,4 % en 5 ans, soit 540 habitants par an

#### CHIFFRES CLEFS

Une croissance des emplois de 1,9 % en 5 ans, qui se concentre sur le nord du territoire

### ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR COMMUNE



## B- Un développement urbain « diffus »

La croissance démographique s'est accompagnée d'une forte **dynamique de construction**, au nord du territoire en particulier. Celle-ci s'est traduite par un « **desserrement** » **du tissu urbain** lié à une consommation moyenne d'espace par logement importante. Cette dernière était de 1 200 m<sup>2</sup> en 2006, soit 2 fois plus que la moyenne régionale (Source : SCoT VA RP 2015).

L'urbanisation est bien moins dense sur les secteurs récents que sur les centres anciens. Les extensions urbaines se traduisent le plus souvent par la construction de nouveaux **lotissements**, occupant plus d'espaces que les villages historiques et mal reliés au réseau viaire existant, ainsi que par la construction **de pavillons individuels** s'étirant le long des voiries.

Le **développement de zones industrielles et commerciales** s'est fait le long des axes de circulation en entrée/sortie de villes ou en discontinuité de l'armature bâtie historique.

On observe trois types de développement urbain diffus :

- > Au nord, le développement d'un habitat dispersé engendre un mitage de l'espace. La structure dense des centres-bourgs implantés le long de l'Ariège (Saverdun, Le Vernet d'Ariège, Bonnac, Pamiers) ou sur les terrasses (Mazères, Montaut) contraste avec le développement plus récent d'un habitat individuel consommateur de foncier, en périphérie de Pamiers notamment.
- > De Varilhes à Saint-Paul-de-Jarrat, l'habitat et les activités se concentrent dans les fonds de vallée pour former un continuum urbain. Le développement de zones pavillonnaires se poursuit plus au sud de façon intermittente en direction de Tarascon-sur-Ariège (Montoulieu-Ginabat, Mercus-Garrabet).
- > À l'ouest de Foix, la croissance démographique s'est accompagnée d'une forte dispersion de l'habitat le long des routes, souvent en prolongement d'un habitat rural traditionnel diffus.

Depuis 2010, la croissance démographique reste soutenue au nord et au centre tandis qu'elle diminue au sud. La dynamique de dispersion de l'habitat semble s'être ralentie sur la période récente. Les nouvelles constructions se font davantage en prolongement de l'armature urbaine existante, mais toujours sous forme de lotissements, et certains secteurs sont encore soumis au développement d'un habitat individuel diffus.

Note : cette partie s'appuie en partie sur le rapport de présentation élaboré dans le cadre du diagnostic territorial du SCoT de la Vallée de l'Ariège approuvé en 2015.

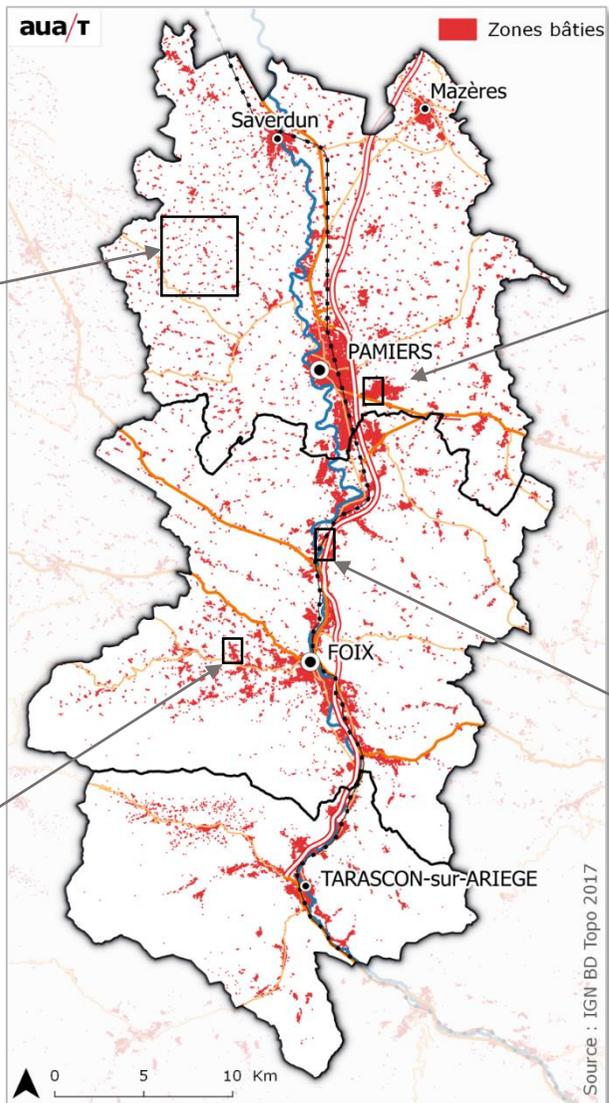
---

La dispersion de l'habitat et la discontinuité des zones construites favorisent les déplacements individuels motorisés et constituent directement un frein à l'efficacité des réseaux de communication ainsi qu'au développement des transports publics et de la mobilité active.

---



### OCCUPATION DU SOL PAR LE BATI EN 2017



La Tour du Crieu



Esplas, St Martin d'Oydes, Uzent, Lescousse



St Jean de Verges



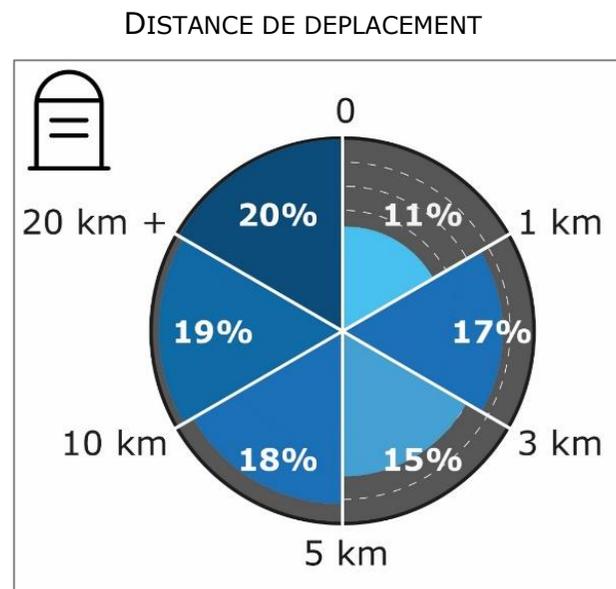
## C- Un étalement urbain qui allonge les distances...

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.

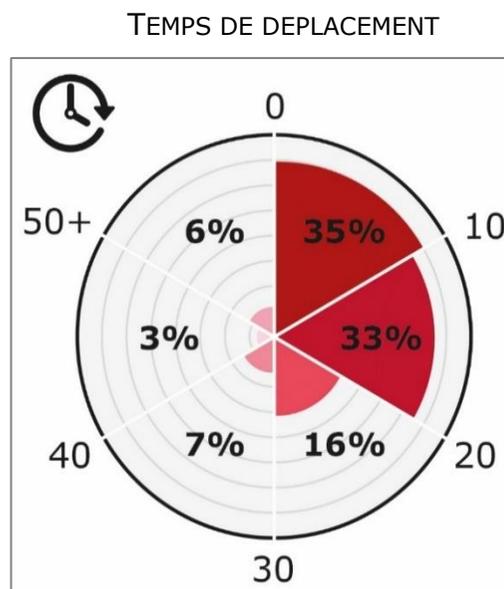
D'après les résultats de l'enquête mobilité réalisée auprès de la population, près de 40 % des déplacements font plus de 10 km et seuls 11 % des déplacements font moins de 1 km.

En raison d'un réseau viarie 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.

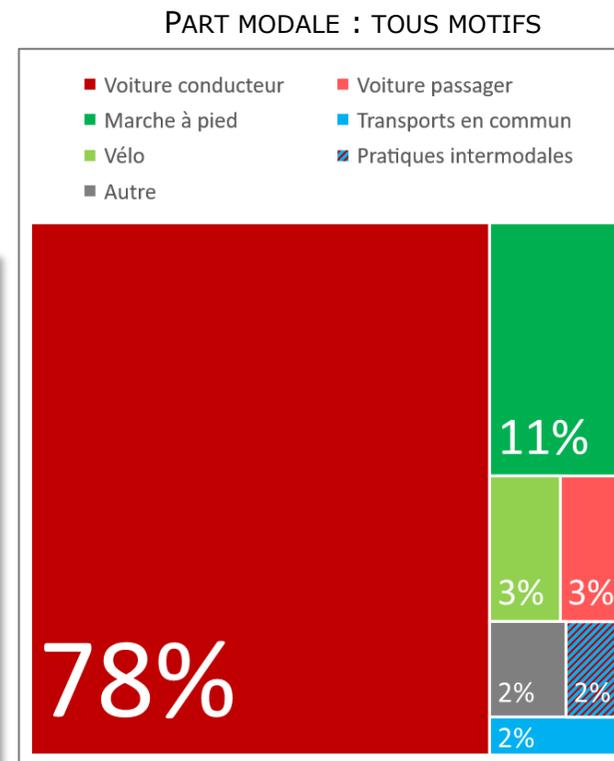
L'allongement des distances associé à la facilité de se déplacer en voiture et à la faiblesse de l'offre des transports en commun explique la part modale hégémonique de la voiture, tous motifs confondus.



Source : enquête mobilité



Source : enquête mobilité



Source : enquête mobilité

## D- ...et engendre une forte motorisation des ménages

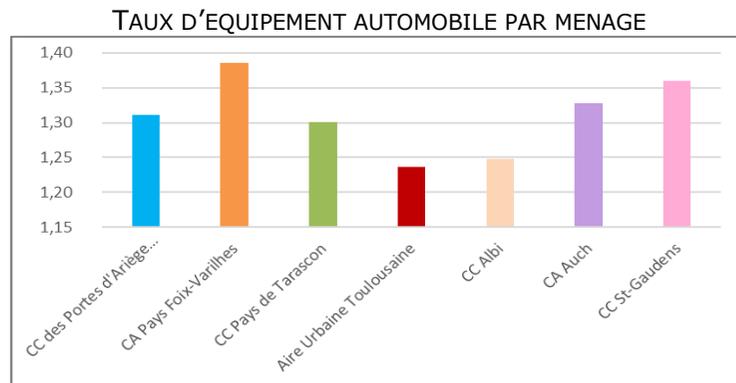
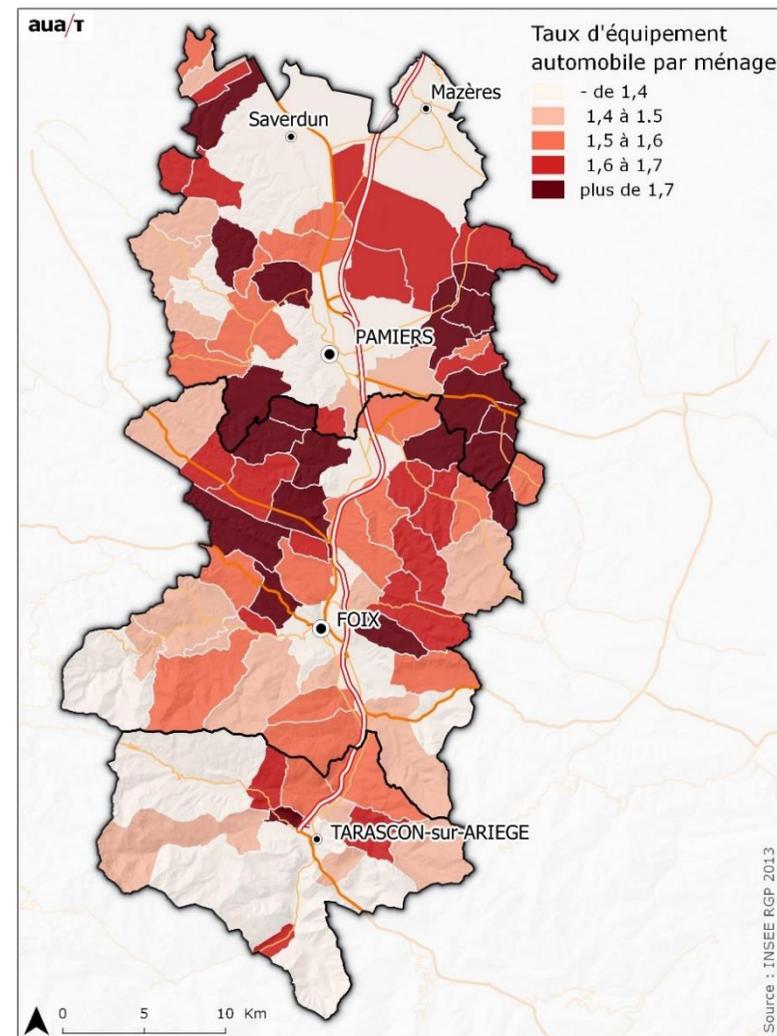
Le taux d'équipement automobile (nombre de voiture par ménage) est globalement élevé sur le territoire, bien que très variable entre communes de typologies différentes.

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.

TAUX D'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE PAR MENAGE



Source : INSEE RGP 2013

## E- Une accessibilité aux services difficile pour les ménages non-motorisés

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.

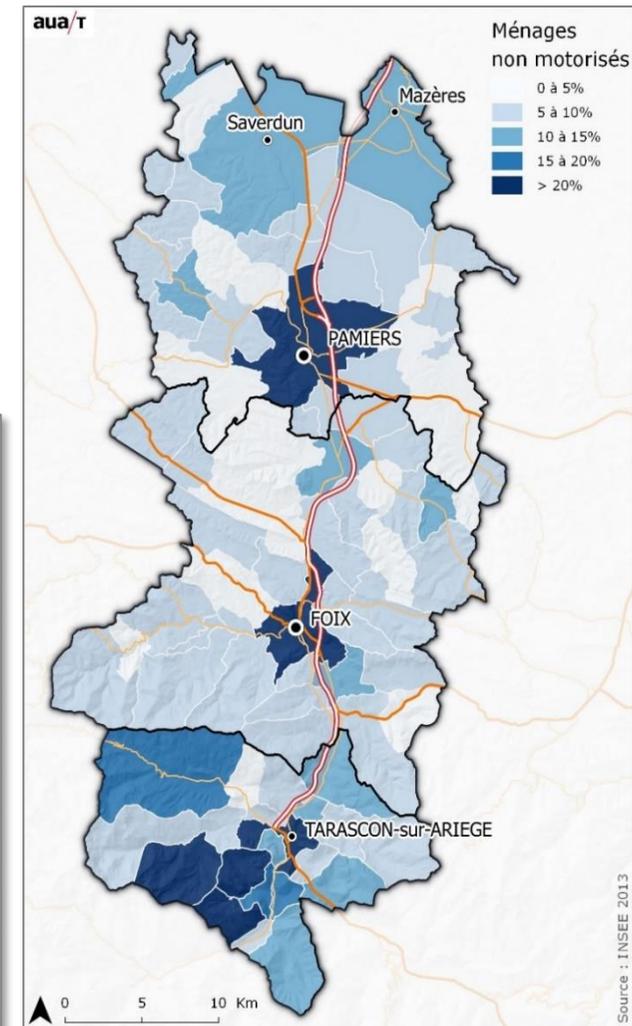
Sur le Pays de Tarascon, en raison de la surreprésentation des plus de 65 ans, le taux de non-motorisation est également élevé sur de nombreuses communes isolées, où l'offre de transport est très réduite.

Ménages non motorisés		
Pamiers	1 529	21%
Foix	978	20%
Tarascon	362	23%
Saverdun	278	14%
Mazères	204	13%
Varilhes	201	14%

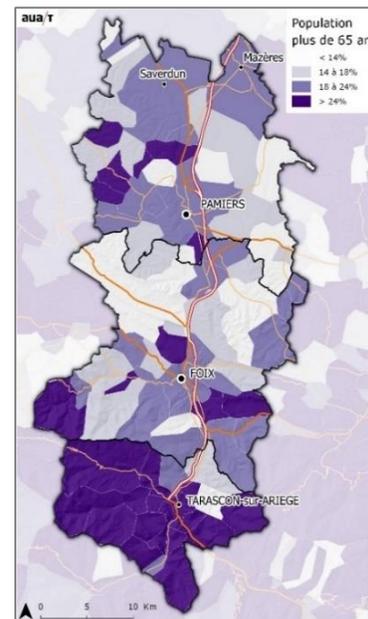
Les ménages isolés et non-motorisés sont captifs d'une offre de transport en commun très réduite pour leurs déplacements quotidiens.

La non-motorisation est problématique pour les actifs en recherche d'emploi.

TAUX DE MENAGES NON MOTORISES



POPULATION AGEE



## F- Le transport à la demande (TAD) : un service essentiel pour les publics captifs ruraux

### Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées

Seules 3 communes sur 35 proposent un service de TAD (Mazères, Pamiers et Saint-Jean-du-Falga). L'absence d'harmonisation intercommunale en termes d'information, de conditions d'utilisation et de tarifications détériore la lisibilité des services existants.

### Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes

La Communauté d'agglomération de Foix-Varilhes a récupéré la gestion des services de transport à la demande de l'ancienne Communauté de communes de Varilhes (18 communes concernées), des différents services organisés au niveau communal (5 communes de l'ancienne Communauté de communes de Foix) et de la ligne TAD du réseau F'bus sur Foix.

Aujourd'hui le service est très peu utilisé ; sur l'ancienne Communauté de communes de Varilhes, le service n'a été déclenché que sur 10 des 18 communes et seuls **51 voyageurs ont bénéficié du service en 2016** pour un total de **1 400 voyages**. La sous-utilisation du service s'explique notamment par la difficulté à trouver de l'information sur les services existants et par une offre peu lisible. Un travail d'harmonisation des tarifs est actuellement en cours.

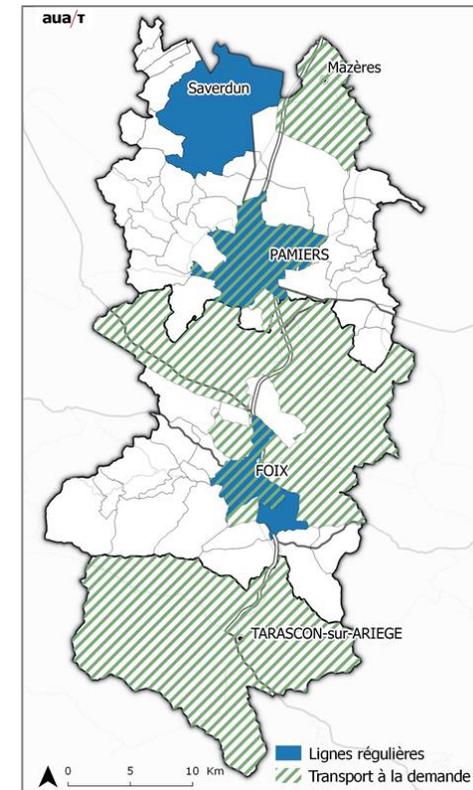
### Communauté de communes du Pays de Tarascon

Le service est proposé par la Communauté de communes du Pays de Tarascon qui gère directement la centrale de réservation et délègue les courses à des transporteurs locaux.

Le système permet une desserte « zonale » de l'ensemble des communes et propose entre 4 et 6 courses hebdomadaires en direction des marchés, de la gare SNCF et de la ligne de car 106. 300 usagers réguliers utilisent le service pour environ 25 000 km parcourus par an et 4 500 voyages par an.

## ENJEUX

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.



L'offre de TAD est très inégalement répartie sur le territoire.

## G- La place de la voiture au cœur de l'attractivité des centres-villes et centres

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.

Afin d'inverser cette dynamique, Foix s'est engagée dans une démarche de revitalisation de son cœur de ville :

- > Requalification d'espaces publics (place George Duthil, Violet, jardin de l'ancien collège...).
- > La suppression de places de stationnement dans le cœur de ville et la création d'une nouvelle offre de stationnement en périphérie immédiate du cœur de ville. Ces réflexions se poursuivent aujourd'hui par la réalisation d'une étude de stationnements et mobilités.
- > La mise en place de politique de stationnement favorisant la rotation des véhicules (stationnement ancien en centre ville ancien, passage d'une partie du parking du champs de Mars sous régime payant).
- > Politique de piétonisation et aménagements en direction des cyclistes afin d'apaiser la circulation en cœur de ville.
- > En revanche le plan de circulation actuel permet toujours de traverser le cœur de ville ancien qui garde des fonctions de transit.

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

### ENJEUX

Revitaliser les cœurs de ville  
en repensant la place  
accordée à la voiture.

CENTRE-VILLE DE PAMIERIS



LA PLACE GEORGE DUTHIL A FOIX APRES SA  
REQUALIFICATION



également à accompagner la redynamisation des centres-villes.

## H- Les nouvelles mobilités pour atténuer les impacts de la voiture individuelle ?

De nouveaux usages de la voiture se développent avec le développement des nouvelles technologies, notamment numériques. Les évolutions actuelles sont les prémices d'une révolution profonde qui va transformer les pratiques de mobilité. Si la notion de voiture « propre » doit être considérée avec précaution, la voiture de demain devrait également être plus partagée, plus connectée et plus autonome. Ainsi, l'augmentation du taux d'occupation des voitures individuelles constitue probablement un des plus forts potentiels pour une mobilité plus durable. Si l'impact futur de cette révolution à venir reste encore difficile à évaluer, des signaux faibles et des expérimentations sont déjà visibles sur le territoire.

### 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 connaît 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 (C.F. carte page 44).

Réseau de bornes de recharge RÉVÉO pour véhicules électriques9 syndicats départementaux d'énergie de l'Occitanie ainsi que les métropoles de Toulouse et de Montpellier se sont associés pour proposer un réseau commun de bornes de recharge pour véhicules électriques. S'inscrivant dans la transition énergétique, les objectifs de ce groupement soutenu par l'État et l'ADEME visent notamment à offrir un service innovant, « décarboné » et interopérable à l'ensemble du territoire, afin de faciliter la mobilité des utilisateurs de véhicules électriques de la grande région. Le programme permet d'accompagner le développement des voitures électriques. À ce jour, 76 bornes ont été installées en Ariège dont 24 sur le territoire. Une dizaine de bornes privées (supermarchés, garages...) mais accessibles au grand public complètent l'offre sur le territoire.

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.

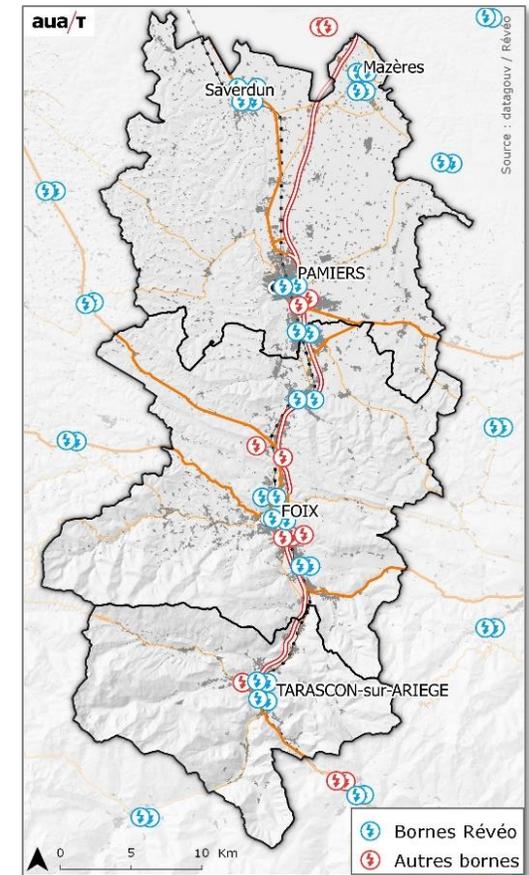
Si la voiture électrique entraîne localement une baisse des émissions de la pollution, les émissions globales de pollutions et de gaz à effet de serre sur l'ensemble de son cycle de vie restent importantes. Le véhicule électrique déplace en fait la pollution plus qu'il ne la supprime. Enfin, le véhicule 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.

## Projet H2Pyr

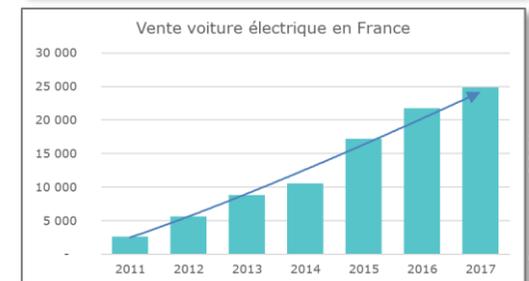
H2Pyr est un programme issu d'un appel à projet européen pour favoriser la coopération entre les régions transfrontalières des Pyrénées (programme POCTEFA). Il prévoit la construction de six stations de distribution d'hydrogène entre Albi et Saragosse pour alimenter des véhicules électriques dotés de piles à combustible. Une de ces stations pourrait être installée à Pamiers et une unité de production d'hydrogène, alimentée en énergie renouvelable, va être expérimentée sur la commune de Rieux-de-Pelleport.

NB : Il faut noter que des réflexions sur le BioGNV sont aujourd'hui engagé par le SDE 09.

## RESEAU DE BORNES REVEO



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



## Le développement des tiers-lieux et des 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.

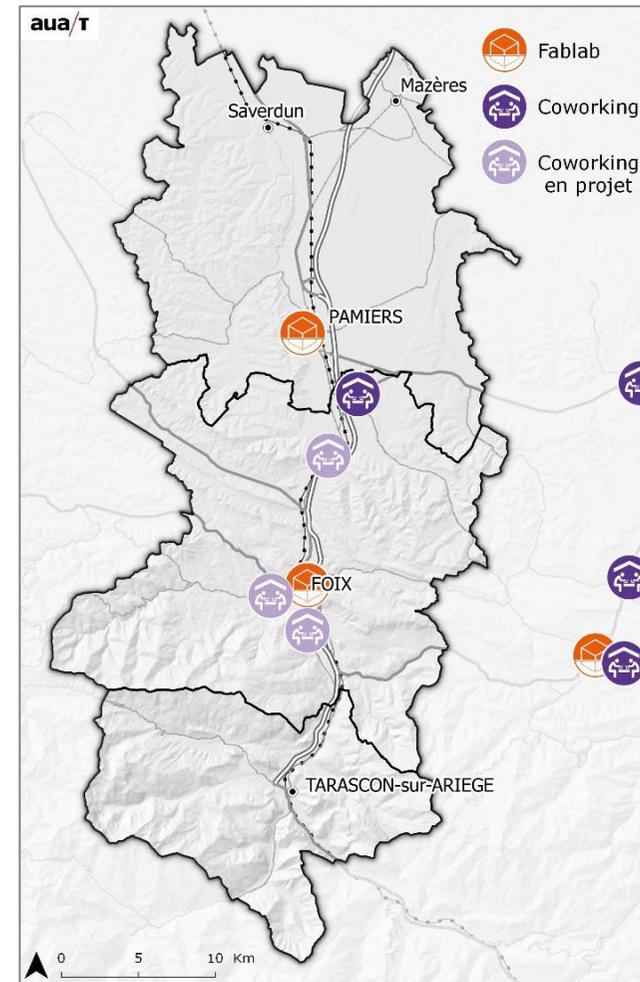
Ces lieux se développent souvent au regard d'un enjeu de développement durable. Il s'agit de diminuer les déplacements domicile-travail, et par là même, de réduire les émissions de CO2 et d'augmenter la qualité de vie des indépendants et des salariés.

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...).

### ENJEUX

Maintenir et développer  
l'activité économique au sein  
des territoires pour limiter les  
distances de déplacement.

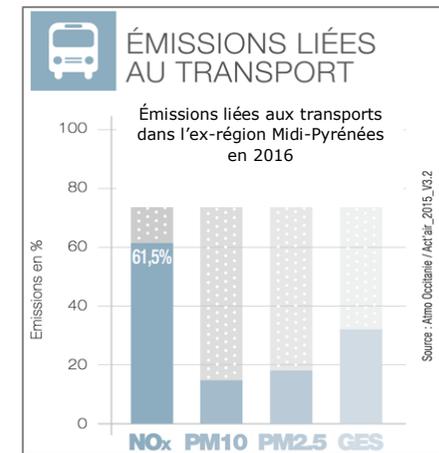


## V - UN EQUILIBRE A MAINTENIR ENTRE PATRIMOINE NATUREL ET ACTIVITES HUMAINES SUR LE TERRITOIRE

### A- Une qualité de l'air globalement correcte

Les transports figurent parmi les contributeurs majeurs aux émissions de certains polluants atmosphériques, en particulier les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les particules (PM10 et PM2,5), les benzènes, et l'ozone (O<sub>3</sub>) qui est produit par la réaction de polluants précurseurs (principalement les hydrocarbures imbrûlés et le NO<sub>2</sub> des gaz d'échappement des véhicules).

En 2016, le réseau de surveillance régional (Atmo Occitanie) n'a relevé aucun épisode de pollution sur l'Ariège. La réglementation en vigueur a été respectée pour les concentrations de PM10 (aucun jour supérieur à 50 microgrammes/m<sup>3</sup>) et le dioxyde d'azote (moyenne annuelle inférieur à 10 microgrammes/m<sup>3</sup>). Seules les concentrations en O<sub>3</sub> n'ont pas respecté l'objectif de qualité comme sur l'ensemble de l'ex région Midi-Pyrénées. En effet, la station mesurant l'environnement urbain de Pamiers a relevé 3 jours en 2016 durant lesquels la concentration de 120 microgrammes/m<sup>3</sup> en moyenne sur 8 heures a été dépassée.

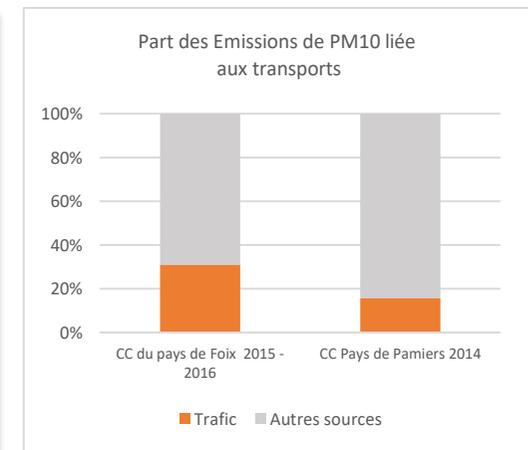
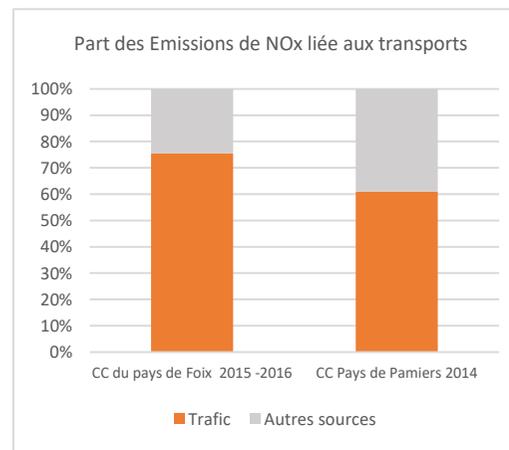


#### REGLEMENTATION : SITUATION DU DEPARTEMENT DE L'ARIEGE

	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	NO <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>
Pamiers				Objectif de qualité non respecté
Foix	Réglementation respectée		Réglementation respectée	Réglementation respectée

Source : Atmo Occitanie, Bilan de la qualité de l'air et des émissions de polluants atmosphériques en Ariège

- Réglementation respectée
- Objectif de qualité non respecté
- Valeur cible dépassée
- Valeur limite dépassée



Remarque : aucune information concernant la CC du Pays de Tarascon n'est disponible en raison de l'absence de capteur installé sur ce territoire

## B- Énergie : consommation / émissions de GES

### Une répartition des consommations énergétiques du territoire du même ordre qu'à l'échelon régional

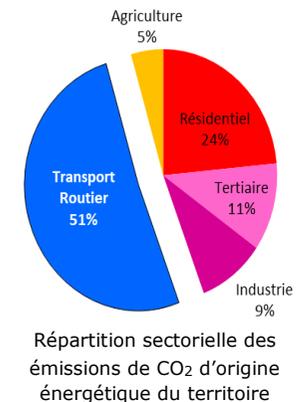
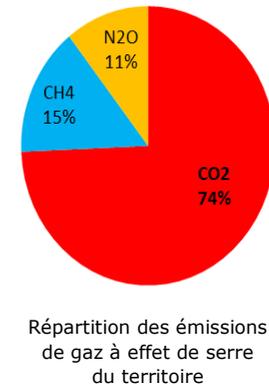
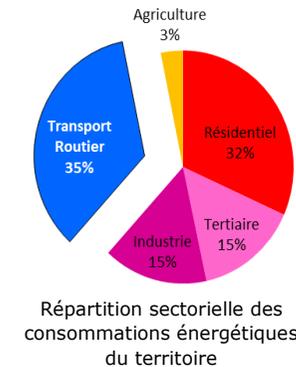
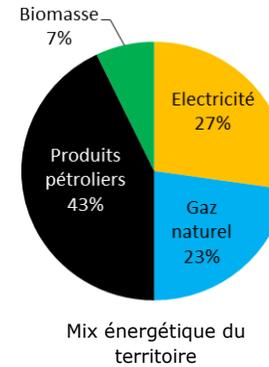
La population du territoire représente 1,4 % de la population régionale (chiffres INSEE 2012). La moitié de l'énergie qu'elle consomme provient de l'électrique et du gaz naturel, tandis que plus des 2/5<sup>ème</sup> sont dérivés de produits pétroliers.

La consommation finale d'énergie sur le territoire est de l'ordre de 155 ktep<sup>3</sup>, dont **54 ktep pour le secteur du transport routier**. Cela représente :

- > à l'échelle de l'Occitanie, **1,4 %** des consommations énergétiques de ce secteur,
- > à l'échelle du territoire, plus des **4/5<sup>ème</sup>** de la quantité des dérivés de pétrole consommés.

### Le transport routier (voyageurs et marchandises), principal émetteur de CO<sub>2</sub> sur le territoire

Sur le territoire, l'activité agricole est la principale source d'émissions de NO<sub>2</sub> (épandage d'engrais azoté) et de CH<sub>4</sub> (fermentation entérique des ruminants et gestion des déjections animales), soit 1/4 des émissions de GES<sup>4</sup>. Les émissions de CO<sub>2</sub> d'origine énergétique, représentent les 2/3 des GES du territoire, soit **327 ktCO<sub>2</sub><sup>5</sup>** annuelles, équivalant à 1,5 % de ce type d'émissions au niveau régional. Le secteur du transport routier rejette annuellement **168 ktCO<sub>2</sub>**, soit plus de la moitié des rejets globaux de ce type de GES.



Source : Observatoire Régional de l'Énergie d'Occitanie

### ENJEUX

Réduire la part des émissions de polluants engendrés par le transport routier.

### ENJEUX

Réduire la part du transport routier dans les émissions de CO<sub>2</sub>

<sup>3</sup> ktep : kilotonne d'équivalent pétrole

<sup>4</sup> GES : Gaz à Effet de Serre

<sup>5</sup> KtCO<sub>2</sub> : kilotonne de CO<sub>2</sub>

## C- La RN20, principale source de nuisances sonores

Les sources de nuisances acoustiques au sein du territoire sont surtout liées aux transports terrestres. Plusieurs infrastructures font l'objet d'un classement sonore par arrêté préfectoral, parmi lesquelles, la RD820, l'autoroute A66, mais surtout **la RN20 qui accueille entre 14 000 et 21 000 véhicules par jour<sup>6</sup>** selon les tronçons et qui traversent la Vallée de l'Ariège du nord au sud du territoire. Cette dernière fait l'objet d'un **PPBE<sup>7</sup>**, comme pour toutes les routes nationales dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an. Conduit par l'Observatoire du Bruit des Transports de l'Ariège, le diagnostic réalisé a permis de pointer **35 habitations identifiées comme Points Noirs de Bruit (PNB)**, dont 31 sur la seule ville de Pamiers.

Deux types d'actions sont programmés dans le cadre du PPBE sur le territoire :

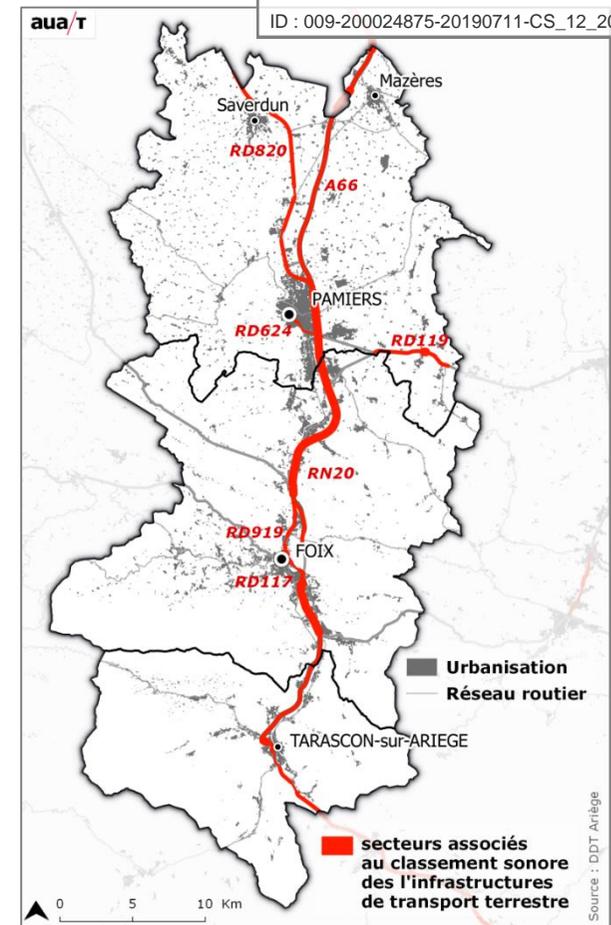
- > Des isolations de façade pour les habitations impactées au-delà des valeurs seuils.
- > La réduction des vitesses en zone urbanisée tels que des travaux de rétrécissement de la chaussée.

Le territoire est aussi impacté, dans une moindre mesure, par les nuisances sonores provoquées par le trafic aérien lié à l'aérodrome de Pamiers-Les Pujols. Un PEB réglemente le droit à construire dans les zones touchées s'étalant sur les communes de Cousssa, La-Tour-du-Crieu, Les Issards, Les Pujols, Saint-Amadou et Verniolle.

Communes du SCOT concernées par un Point Noir de Bruit (PNB)	Nombre de PNB	Nbre de personnes exposées de jour (estimation par ratio)	Nbre de personnes exposées de nuit (estimation par ratio)
Montoulieu	1	3	0
Mercus – Garrabet	1	3	0
Pamiers	31	93	42
Tarascon-sur-Ariège / Ussat	1	3	1
Ornolac – Ussat-Les-Bains	1	3	0

<sup>6</sup> Moyenne issue du Document-cadre SCOT vallée de l'Ariège

<sup>7</sup> Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (2<sup>ème</sup> édition approuvée le 08/12/2017)



### ENJEUX

**Réduire en zone urbaine les niveaux de nuisances le long des principales infrastructures routières.**

## D- Les risques identifiés sur le territoire

### Des risques technologiques en partie liés aux infrastructures de transport

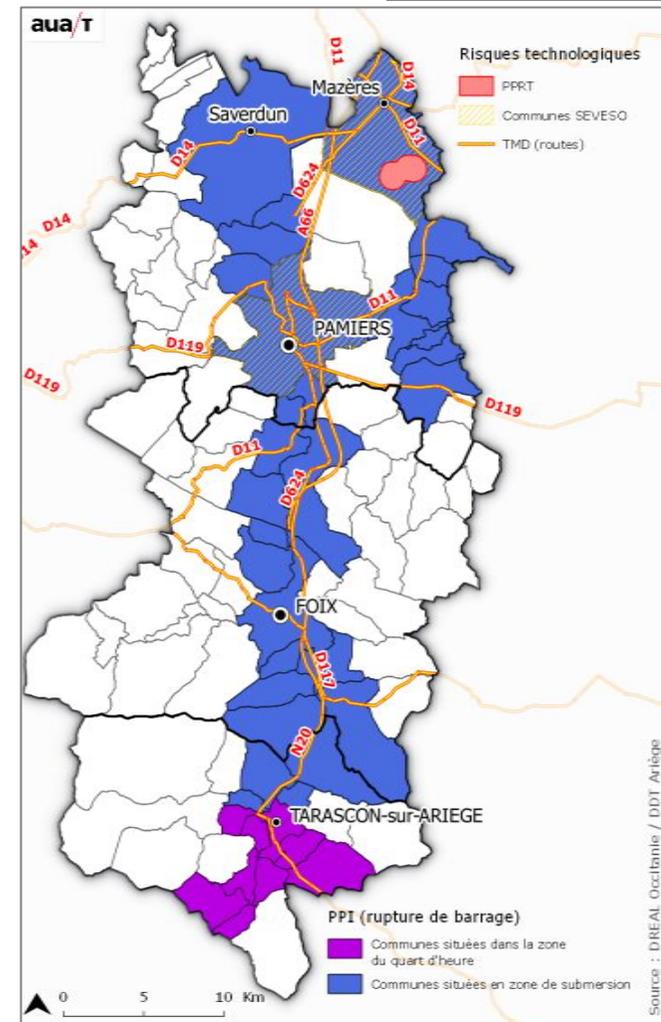
**Sept infrastructures routières** traversant le territoire sont concernées par le **Transport de Matières Dangereuses (TMD)** : les RD14, RD624, RD11, RD119, RD117, la RN20 et l'autoroute A66.

En sous-sol, **2 canalisations de gaz sous pression**, exploitées par TIGF<sup>8</sup>, sont identifiées sur l'axe Saint-Quirc - Saverdun - Pamiers - Foix et sur l'axe Les Issards - Verniolle.

Bien que seul un barrage de classe A soit implanté sur Mercus-Garrabet, les 5 grands barrages en activité du département (Montbel, Orlu, Auzat, Siguer, Aston) entraînent un **risque de submersion identifié sur 31 communes du territoire au PPI<sup>9</sup>** (dans les vallées de l'Ariège et de l'Hers), dont 8 en zone de proximité immédiate dite « zone du quart d'heure ».

Le territoire compte **47 ICPE<sup>10</sup>**, dont 39 sont soumises au régime d'Autorisation, réparties sur 15 communes. Parmi celles-ci, **3 sites SEVESO** sont identifiés :

- > l'entreprise Lacroix Alliance (activités pyrotechniques), implantée sur la commune de Mazères, établissement SEVESO « *seuil haut* », dotée d'un PPRT approuvé en 2010 définissant des zones de contraintes réglementaires en terme de couverture et usage du sol,
- > la SAS Alliance Maestria (fabricant de peinture), implantée sur la commune de Pamiers, comptant 2 sites SEVESO « *seuil bas* ».



<sup>8</sup> TIGF : Transport et Infrastructures Gaz France

<sup>9</sup> PPI : Plan Particulier d'Intervention

<sup>10</sup> ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement

## Une vulnérabilité notable des axes structurants face aux risques naturels

Principalement situées le long de l'Ariège, du Crieu et de l'Hers, **69 communes sont soumises au risque inondation** sur le territoire. Les mouvements de terrain constituent l'autre risque prépondérant, majoritairement illustré par le phénomène de **retrait - gonflement des argiles** et la **chute de blocs** en zone de relief accidenté. Au total, **31 communes sont règlementées par un PPRN<sup>11</sup>** pour faire face à ce type de risques.

Avec **40 000 hectares de forêt** principalement implantés sur sa moitié Sud, le territoire de la Vallée de l'Ariège est vulnérable aux incendies et entre dans le **PDDFCI<sup>12</sup>** qui a pour objectifs la diminution du nombre de départ de feux et la prévention des conséquences multiples de ces incendies (personnes, biens, activités et milieux naturels).

Le territoire est soumis au risque sismique graduellement croissant du nord vers le sud. En fonction des zones de sismicité définies, les constructions nouvelles devront se référer aux textes de deux arrêtés en date du 22/10/2010 et du 24/01/2011 fixant un certain nombre de règles parasismiques.

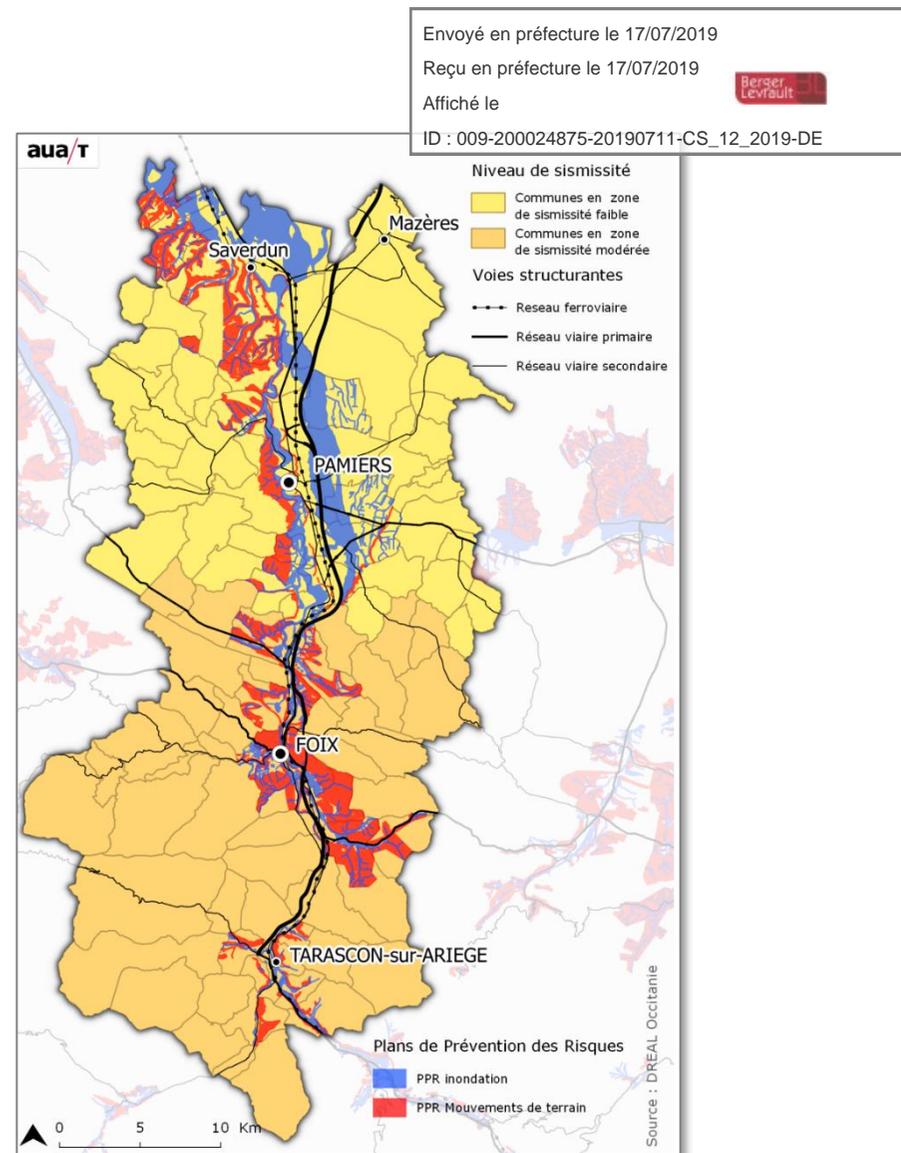
Il existe un risque d'avalanche concentré au sud, sur des communes constituées de massif montagneux. Cependant, la pratique de loisirs de neige (premier facteur de déclenchement d'avalanche) y est quasi inexistante, rendant ce type de risque plus que limité.

### ENJEUX

Limiter les risques identifiés le long des infrastructures structurant le territoire.

<sup>11</sup> PPRN : Plan de Prévention des Risques Naturels

<sup>12</sup> PDDFCI : Plan de Protection des Forêts Contre l'Incendie

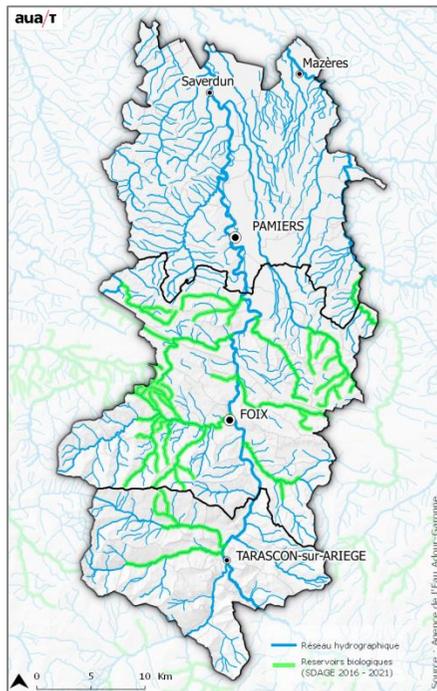


## E- Un patrimoine naturel riche à préserver et valoriser

### Grandes entités naturelles (synthèse avec les grandes unités paysagères)

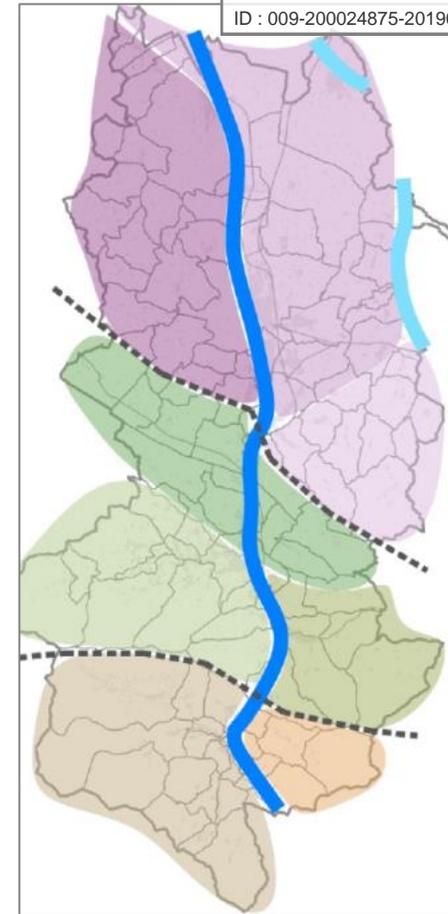
Quatre grandes entités naturelles basées sur des critères anthropiques et écologiques façonnent le territoire :

<u>Entité Nord</u>	<u>Entité Centrale</u>	<u>Entité Sud</u>	<u>Entité Vallée</u>
 Plaine de l'Ariège	 Plantaurel	 Quiés de Tarasconet de Lujat	 Ariège
 Collines du Terrefort	 Vallée de la Barguillère et Arize	 Montagnes de Saurat et Massif des Trois Seigneurs	 Hers
 Côteaux du Palassou	 Collines de la vallée de l'Esponne		



### Réseau hydrographique et espaces en eau

Le réseau hydrographie joue un rôle majeur dans la préservation de la biodiversité locale. En effet, plusieurs espèces emblématiques et protégées y vivent et s'y déplacent, tels que la Loutre, le Desman des Pyrénées, les poissons migrateurs et les chiroptères identifiés par la Directive Habitat.



## Un territoire largement boisé...

	Superficie département (ha)	Superficie SCoT (ha)
Forêt domaniale	44 000	12 600
Autre forêt publique (collectivités)	30 000	
Forêt privée	188 000	26 400
<b>Total</b>	<b>262 000</b>	<b>39 000</b>

Source : EIE - SCoT Vallée de l'Ariège

Couvert à hauteur de 35 % par des espaces boisés, les 39 000 ha de forêts du territoire (15 % de la couverture forestière départementale) sont répartis en grande majorité sur la moitié Sud.

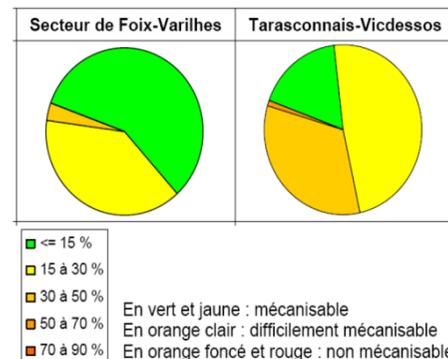
La grande diversité des essences qui composent les massifs forestiers du territoire permet d'envisager une diversité des usages de l'exploitation du bois (bois

d'œuvre et bois d'industrie, bois de chauffage).

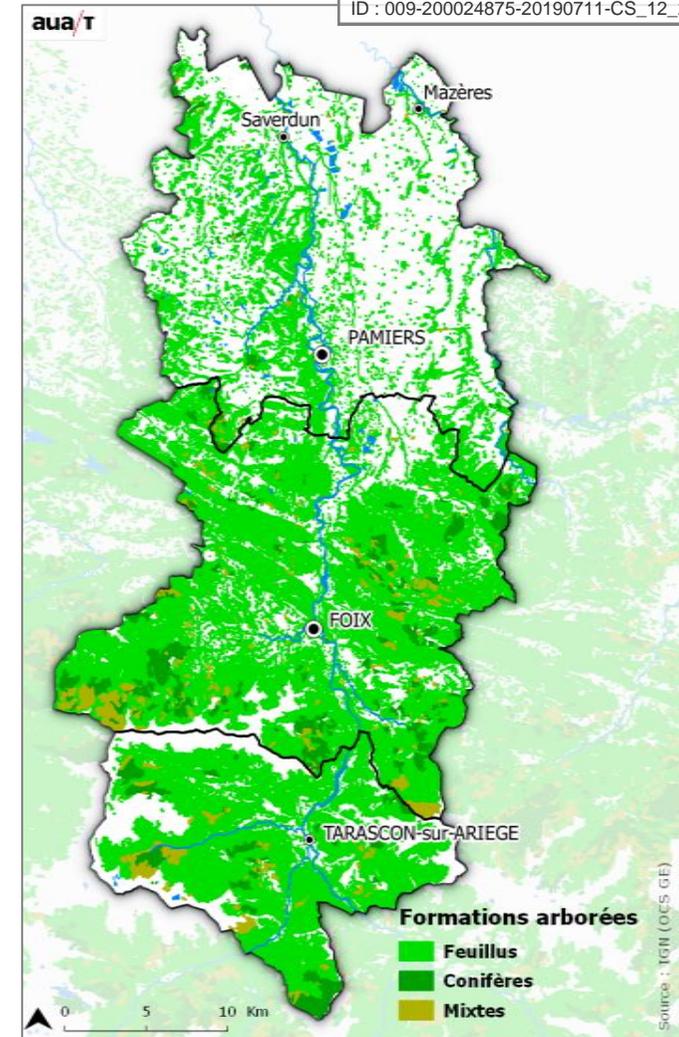
### ... dont l'exploitation reste difficile

Malgré ce fort potentiel, 60 %<sup>13</sup> des forêts du territoire ne disposent pas d'outil de gestion, illustrant le phénomène de morcellement de ce type d'espace renforcé par l'impossibilité de mécaniser l'exploitation en zone de montagne.

Plus globalement, le réseau routier, les ponts et les villages ne sont pas adaptés au transport du bois et notamment en pied de massif et pour le passage des grumiers. Le Conseil Départemental a réalisé un schéma d'orientations de la voirie forestière en 2005 pour recenser tous les points noirs du département, freinant le développement de cette activité et mettre en œuvre un programme de travaux destiné à les résorber. 135 points noirs ont été identifiés, 38 sont jugés prioritaires.



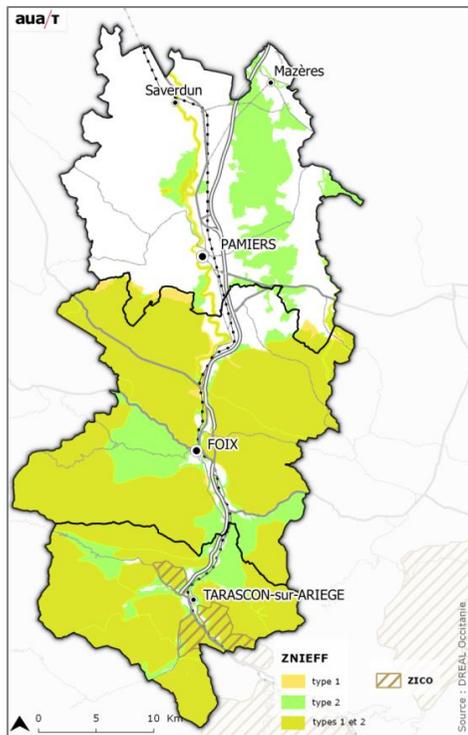
Source : EIE - SCoT Vallée de l'Ariège



La Communauté de communes du Pays de Tarascon a réalisé un Schéma intercommunal de desserte forestière du Tarasconnais afin de mieux gérer cet enjeu.

<sup>13</sup> Source : Inventaire Forestier National (IFN)

## Une biodiversité exceptionnelle inventoriée et protégée



L'importante richesse écologique relevée sur le département ariégeois se traduit par une multitude des zones d'inventaires remarquables et de zones protégées prenant place partiellement ou totalement sur le territoire :

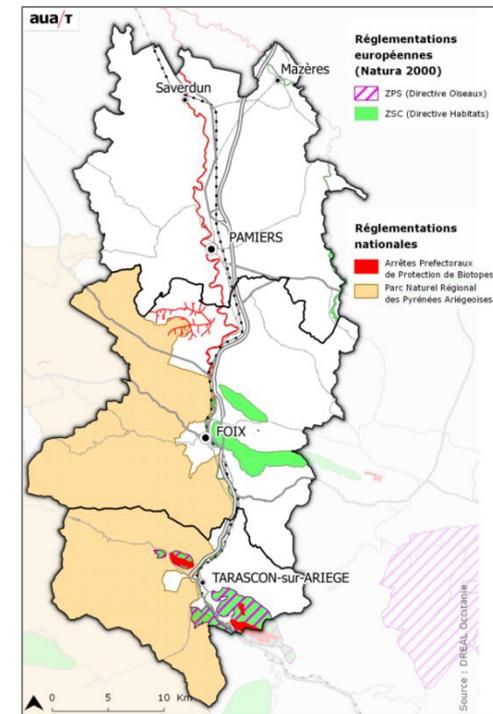
- > 41 ZNIEFF de type 1 et type 2 identifiées principalement dans la moitié sud, soit quasiment les 2/3 de la superficie territoriale.
- > 1 ZICO à l'extrême sud sur le massif d'Ascon.
- > 4 sites appartenant au réseau européen Natura 2000 (3 Zones Spéciales de Conservation et 1 Zone de Protection Spéciale), situés dans le Tarasconnais.
- > 8 Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope.
- > 1 Parc Naturel Régional (PNR des Pyrénées ariégeoises).

Ces milieux écologiquement riches constituent des habitats nécessaires à la reproduction, l'alimentation et le déplacement d'espèces emblématiques et protégées sur le territoire (Desmans des Pyrénées, Loutre, Saumon atlantique, Grand tétras, certains Chiroptères...).

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la RN 20 identifie l'ensemble de ces secteurs d'inventaire et de protection en tant que zones de calme.

L'État aura un regard critique sur les incidences potentielles en termes de nuisances sonores que tout nouveau projet d'infrastructure pourrait entraîner sur ce type de zones.

Enfin, les communes ayant signé la charte du PNR des Pyrénées ariégeoises s'engagent à « Encadrer la circulation des véhicules motorisés dans les espaces naturels » (article 13.3.3) et « Favoriser l'accès équitable aux réseaux dans les zones d'habitat permanent et d'activités » (article 12.2) à l'intérieur du parc (y compris les réseaux de transport en commun).



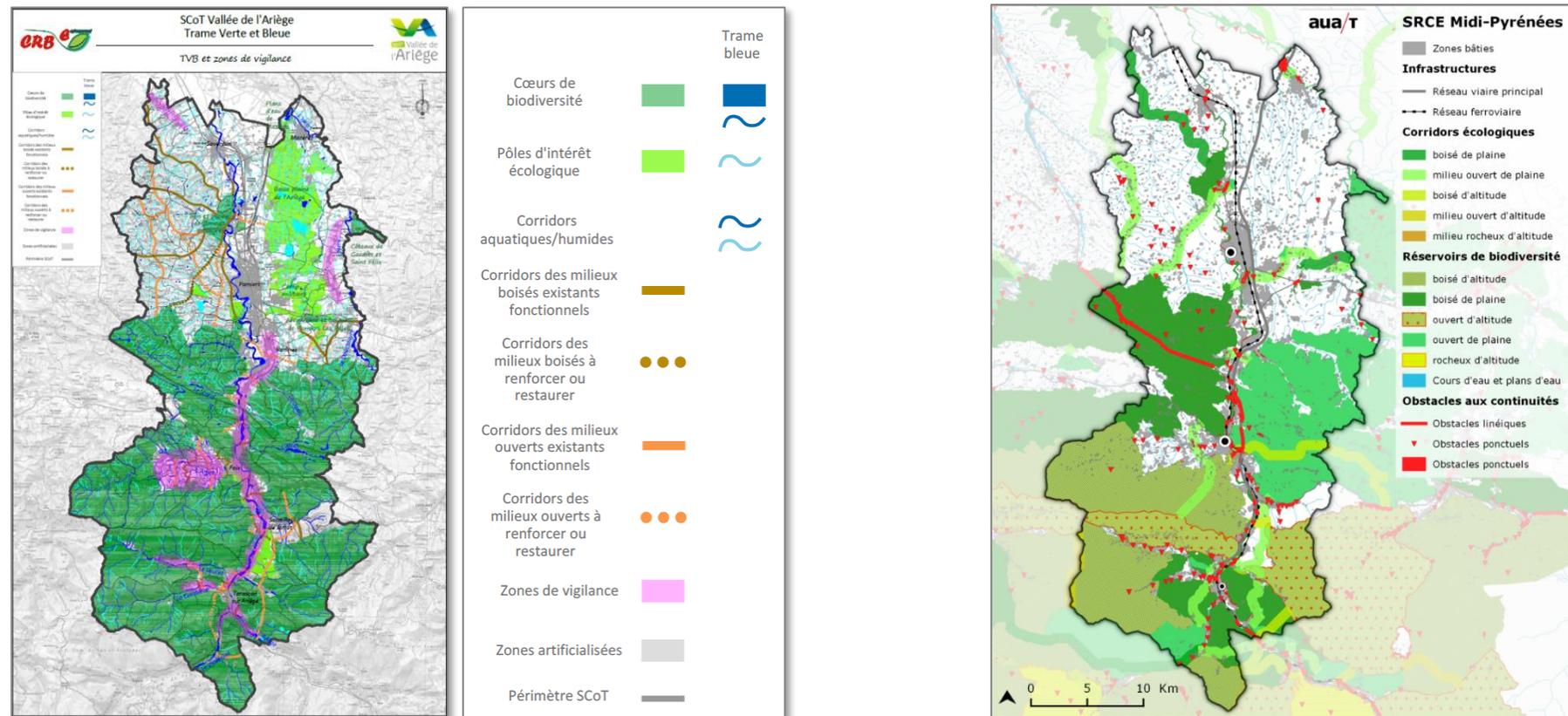
### ENJEUX

Préserver les zones sièges d'une biodiversité remarquable et endémique.

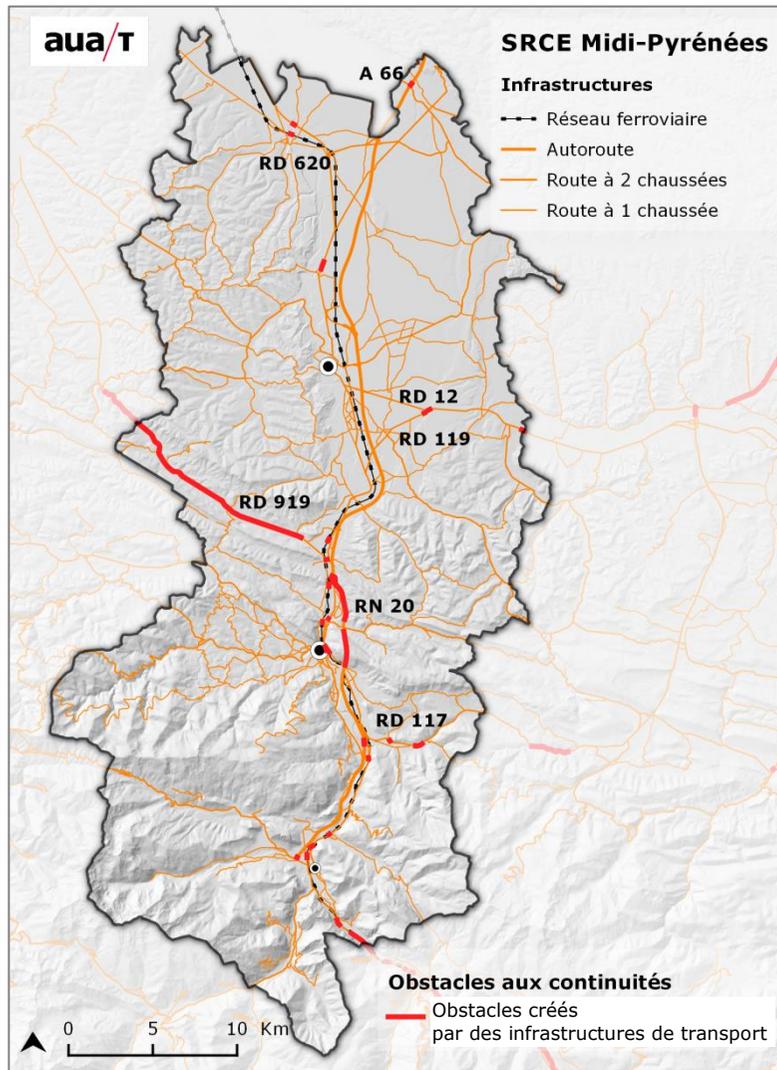
## Un maillage écologique dense constitué de grandes zones d'écotones marquant la transition entre plaine et montagne

Situé à l'interface entre la plaine de l'Ariège et les contreforts du massif pyrénéen, le territoire de la Vallée de l'Ariège possède une diversité importante de milieux naturels. Ces zones d'écotones, toutes liées entre elles par le réseau hydrographique et les grands corridors écologiques de valeur régionale qu'identifie le SRCE <sup>14</sup> de l'ex région Midi-Pyrénées permettent à la faune identifiée sur le territoire de circuler.

Le Document-cadre SCoT a par ailleurs, traduit et affiné ce maillage au travers de son projet de trame verte et bleue. Les corridors identifiés pourront également servir de support pour les modes actifs.



<sup>14</sup> SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique



Les infrastructures de transports terrestres forment un obstacle à la circulation de cette faune. Plus leur emprise est large, plus le trafic y est important et plus l'obstacle est imperméable.

Le SRCE ex-Midi-Pyrénées identifie de nombreux points de conflits au passage de la faune, notamment sur la voie ferrée, la RN20, la RD919 et l'autoroute A66.

## ENJEUX

Préserver les fonctions de réservoir et de couloir de circulation du territoire

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le



ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le



ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE



**PLAN  
DÉPLACEMENTS**  
Vallée de  
l'Ariège

# Partie 3 – Synthèse



Dessignons un avenir qui a du sens.

## I - LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

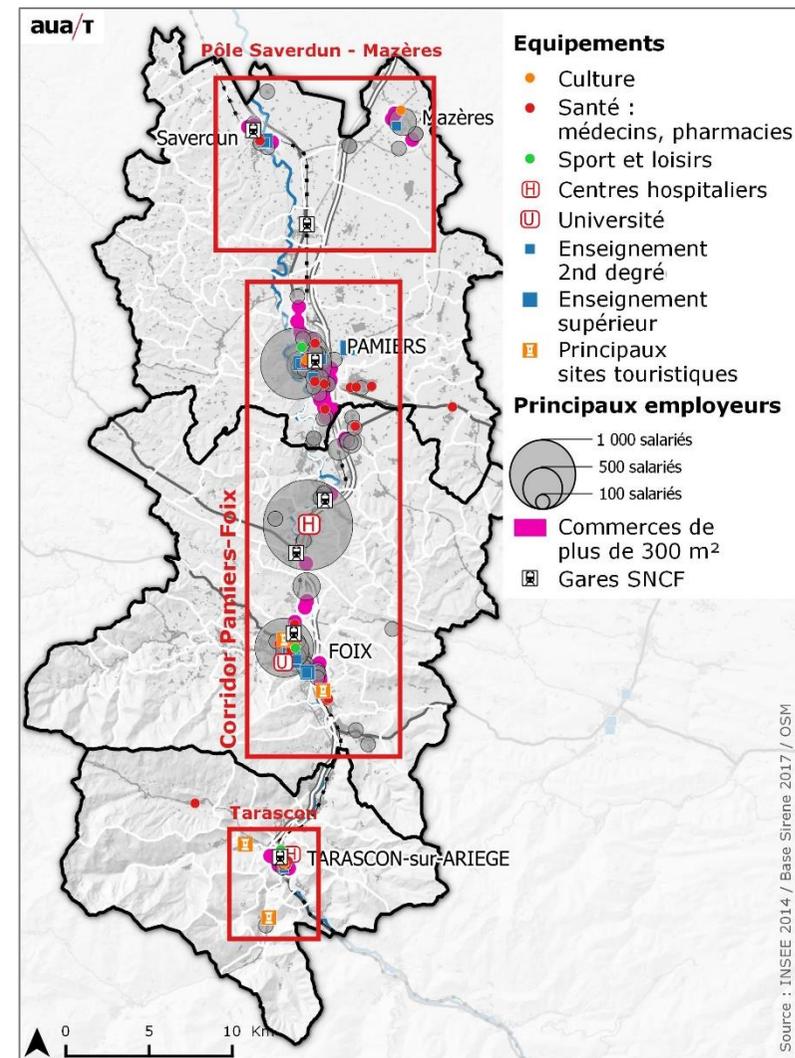
Les principaux pôles de déplacements se concentrent en premier lieu sur un étroit corridor allant de Pamiers à Foix et Montgailhard – Saint-Paul-de-Jarrat.

On y trouve notamment :

- > les plus gros employeurs publics et privés du territoire (Aubert & Duval, Conseil Départemental, Recaero...),
- > les différentes zones d'activités (Delta Sud, Gabriélat, PIC, Bonzom, etc.),
- > les administrations, principalement concentrées à Foix,
- > les grandes surfaces concentrées sur la zone commerciale de Pamiers et, dans une moindre mesure, sur les zones nord et sud de Foix et sur Verniolle,
- > 5 des 8 collèges et 5 des 6 lycées du territoire,
- > l'université de Foix, l'Institut de formation aux soins infirmiers de Pamiers, l'Institut de Formation Consulaire Ariège-Pyrénées de Saint-Paul-de-Jarrat,
- > le Centre Hospitalier Intercommunal du Val d'Ariège (CHIVA).

Les autres générateurs de déplacements se situent sur le pôle Saverdun – Mazères, au nord du territoire et sur la commune de Tarascon-sur-Ariège. Sur celle-ci, la future implantation du pôle hospitalier Jules Rousse va générer des demandes de déplacements vers cet équipement structurant.

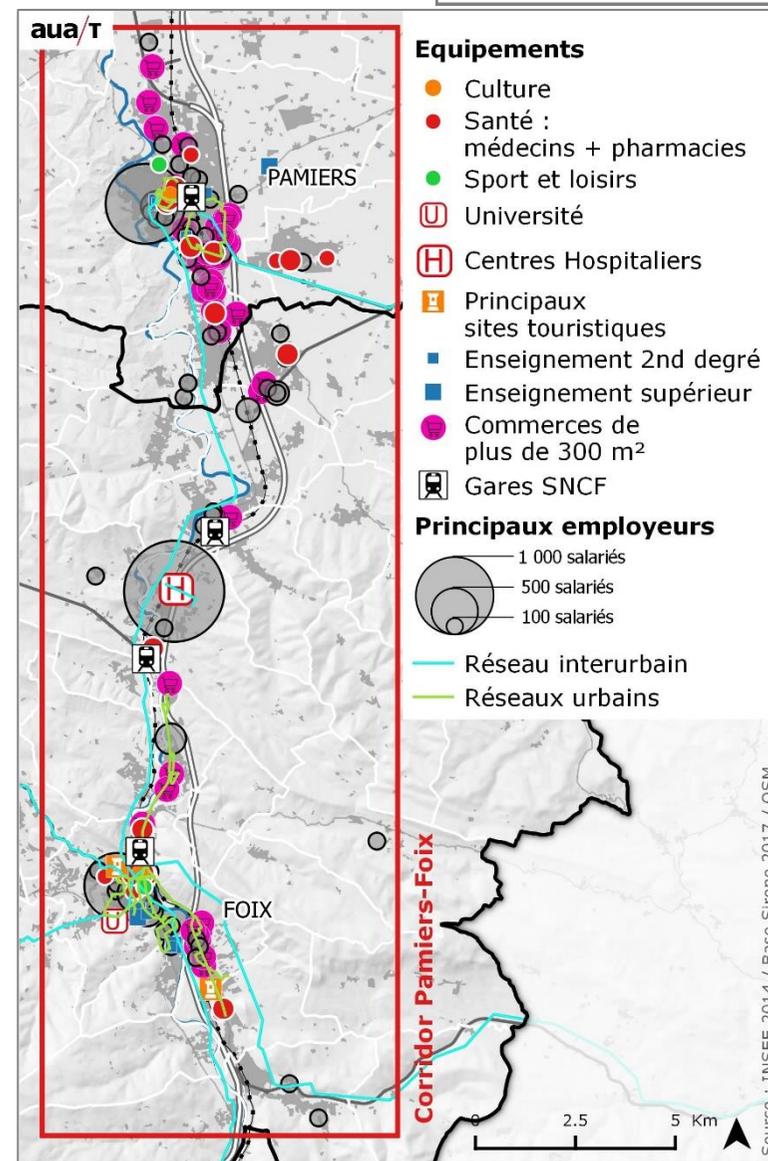
### PRINCIPAUX POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS



## A- Zoom sur le corridor Foix-Pamiers

Le corridor bénéficie de plusieurs offres de transports en commun :

- > L'offre TER : 4 des 7 gares du territoire sont situées au sein du corridor dont deux gares qui ont été réaménagées en pôles d'échanges multimodaux (Foix et Pamiers).
- > L'offre interurbaine et notamment la ligne 106 qui traverse l'ensemble du corridor et dessert ses communes.
- > Les offres de navettes urbaines sur Pamiers et surtout sur Foix-Montgailhard. Ces navettes répondent aujourd'hui à des logiques communales et ne sont donc pas en mesure de desservir un grand nombre des pôles générateurs de déplacements du corridor. Pour cela, ces services gagneraient à être entièrement repensés :
  - en définissant un nouveau périmètre plus pertinent qui permettrait la desserte de tout ou partie du corridor et en fusionnant les offres existantes,
  - en favorisant l'intermodalité avec les réseau TER et le réseau interurbain, en s'appuyant sur les gares TER,
  - en facilitant l'accès aux pôles échanges et aux pôles générateurs de déplacements à pied et à vélo, en développant un réseau cyclable continu et sécurisé au sein du corridor.



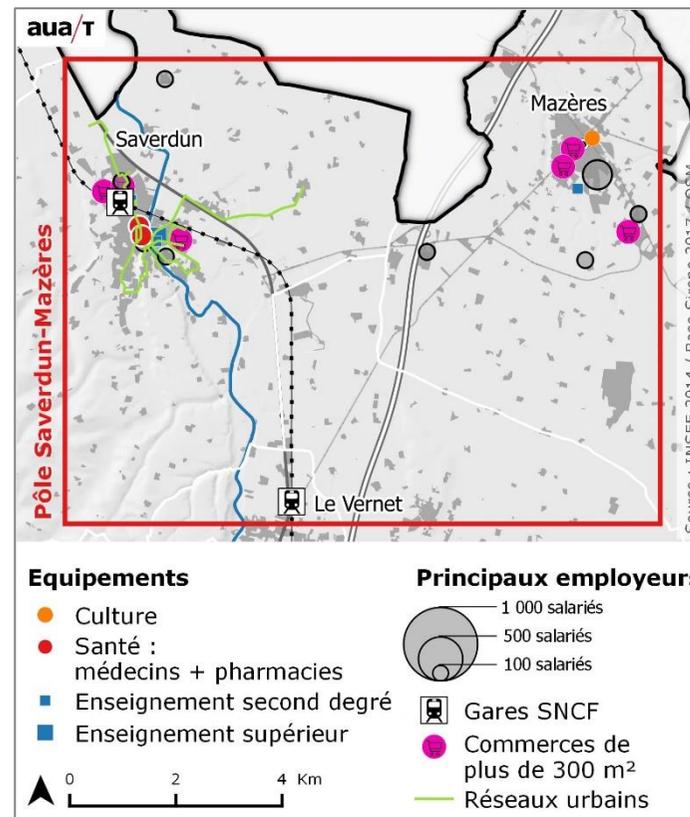
## B- Zoom sur le pôle Saverdun-Mazères

Saverdun et Mazères, distants de seulement 10 km peuvent être considérés comme un seul système disposant d'un ensemble de pôles générateurs de déplacements. Entre les deux centralités, on retrouve des entreprises de tailles intermédiaires qui sont des employeurs importants pour le territoire de la Vallée de l'Ariège.

Les deux communes se complètent en matière de mobilité : la gare TER est située sur la commune de Saverdun et l'échangeur routier à Mazères. Ces deux communes agissent ainsi en complémentarité l'une avec l'autre.

Le périmètre, qui pourrait également inclure la commune du Vernet d'Ariège semble pertinent pour mener des réflexions sur la mise en place d'un service de navettes et/ou des services de TAD à l'échelle des deux ou trois communes.

### PRINCIPAUX POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS



## C- Zoom sur le pôle de Tarascon-sur-Ariège

La ville de Tarascon-sur-Ariège constitue un pôle d'équipements qui rayonne sur un ensemble de communes à dominantes rurales et montagnardes. Les équipements présents (commerces dont supermarchés, enseignement, cinéma, santé...) ont un rayonnement local important vers ces territoires peu denses et peu équipés. Ils sont relativement concentrés autour de la centralité principale.

Son accessibilité et sa qualité de vie sont impactées par la RN 20 qui traverse la commune et qui n'a pas encore été totalement mise en 2X2 voies, ce qui provoque des phénomènes chroniques de congestion et de nuisances en lien avec les déplacements de transit internationaux ou pour l'accès aux stations de ski et à la Principauté d'Andorre.

La gare de Tarascon-sur-Ariège est également une accroche stratégique au reste de la Vallée de l'Ariège et aux territoires au-delà (métropole toulousaine, Haute-Ariège).

La Communauté de communes a déployé une offre de TAD visant à rabattre une population captive isolée vers les équipements de la commune.

Les différents sites touristiques présents sur ce territoire ont un rayonnement départemental voire régional. Ils ne sont aujourd'hui accessibles que par la route en raison de leur éloignement de la gare et de l'absence de services de transports publics les desservant.

La réflexion en cours sur l'implantation du futur centre hospitalier à l'extérieur du secteur urbanisé de Tarascon interroge. Elle rendrait son accessibilité autrement qu'en voiture particulière très difficile.

### PRINCIPAUX POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS



#### Equipements

- Culture
- Santé : médecins + pharmacies
- Sport et loisirs
- Enseignement supérieur
- Principaux sites touristiques

#### Principaux employeurs

- 1 000 salariés
- 500 salariés
- 100 salariés
- Commerces de plus de 300 m<sup>2</sup>
- Gares SNCF

## II- LE RESEAU VIAIRE

### Un axe routier nord-sud performant qui structure le territoire

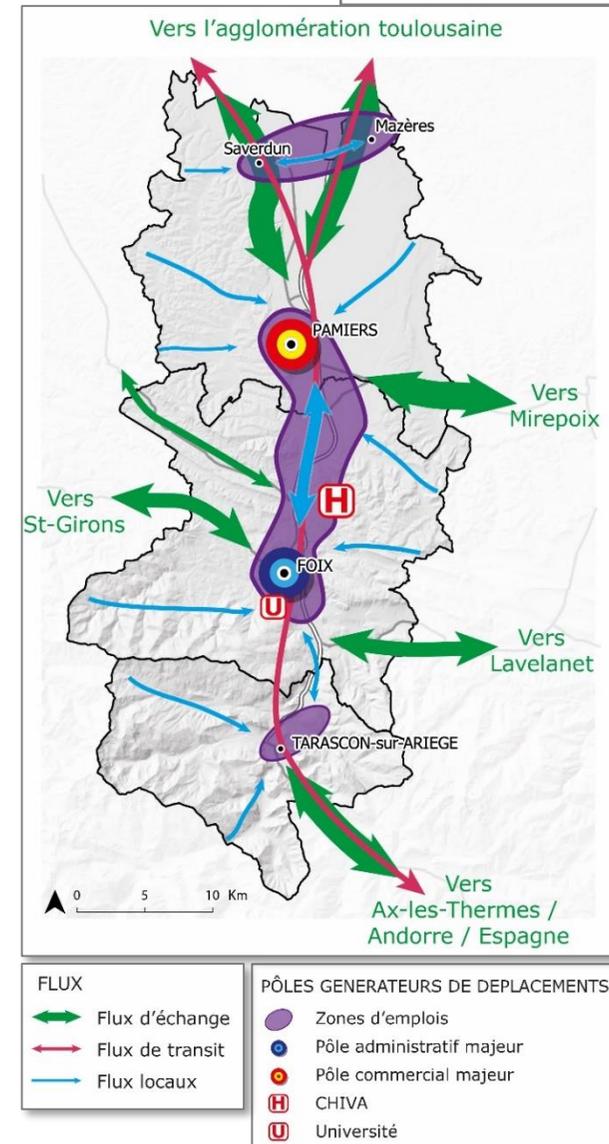
- > Permet un flux de transit depuis l'agglomération toulousaine vers la Haute-Ariège, Andorre et l'Espagne.
- > Facilite les flux d'échanges entre le territoire de la Vallée de l'Ariège et ses territoires riverains.

### Un réseau structurant transversal qui s'organise autour de cet axe

- > Afin d'assurer les échanges locaux et de faciliter l'accessibilité aux pôles d'attraction du territoire.
- > Afin de permettre les nombreux échanges avec le Pays d'Olmes et de Mirepoix et, dans une moindre mesure avec le Couserans.

### Une hégémonie de la voiture qui atteint ses limites

- > Une **augmentation du trafic** forte et continue depuis l'ouverture de l'A66 et la mise en 2\*2 voies de la RN20.
- > Une **urbanisation de plus en plus diffuse** qui a accompagné l'amélioration des infrastructures et explique la croissance du trafic routier.
- > Une **accessibilité** aux pôles d'attractivité qui se **dégrade** en heure de pointe (Pamiers, Foix et Tarascon).
- > Une **rupture territoriale** forte (RN20 + voie ferrée + Ariège) parfois difficile à franchir.
- > Des voiries au **profil très routier** (RD820 et axes transversaux) qui impactent la qualité de vie des villages et villes traversées.
- > Des pratiques d'**autosolisme** fortement ancrées.
- > Une dépendance à la voiture qui impacte l'environnement et le budget des ménages.



### III- LES TRANSPORTS EN COMMUN

#### Le train

- > Principalement utilisé pour accéder à l'agglomération toulousaine, il est très peu utilisé pour des **usages internes**.
- > Une offre satisfaisante mais une fiabilité qui limite son attractivité.

#### Les transports en commun urbains et interurbains

- > Une offre organisée pour les captifs.
- > Des problèmes de cohérence territoriale.
- > Des problèmes de lisibilité.

#### Une intermodalité à construire

- > Des pôles d'échanges non optimisés.
- > Peu d'intermodalité horaire, billettique et tarifaire.
- > Une information voyageur limitée voire absente.

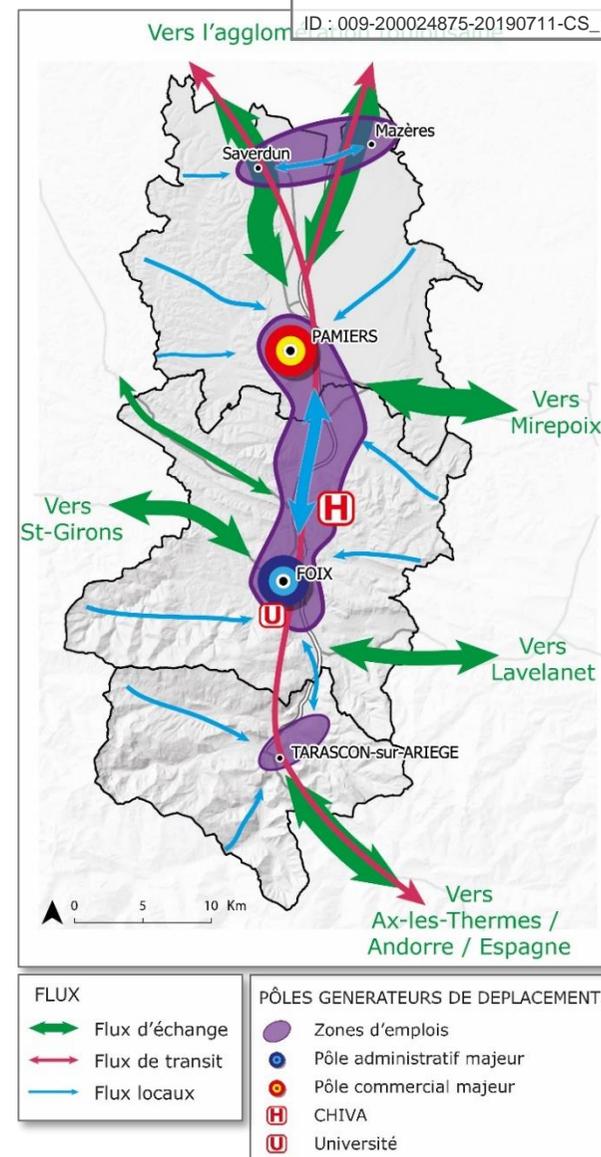
Envoyé en préfecture le 17/07/2019

Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le

Berger  
Levrault

ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE



## IV- LES MODES ACTIFS

### Pratiques actuelles

- > Une pratique actuelle faible.
- > Beaucoup de déplacements de courtes distances.
- > Un potentiel de report modal de la voiture vers les modes actifs important.

### Espaces publics

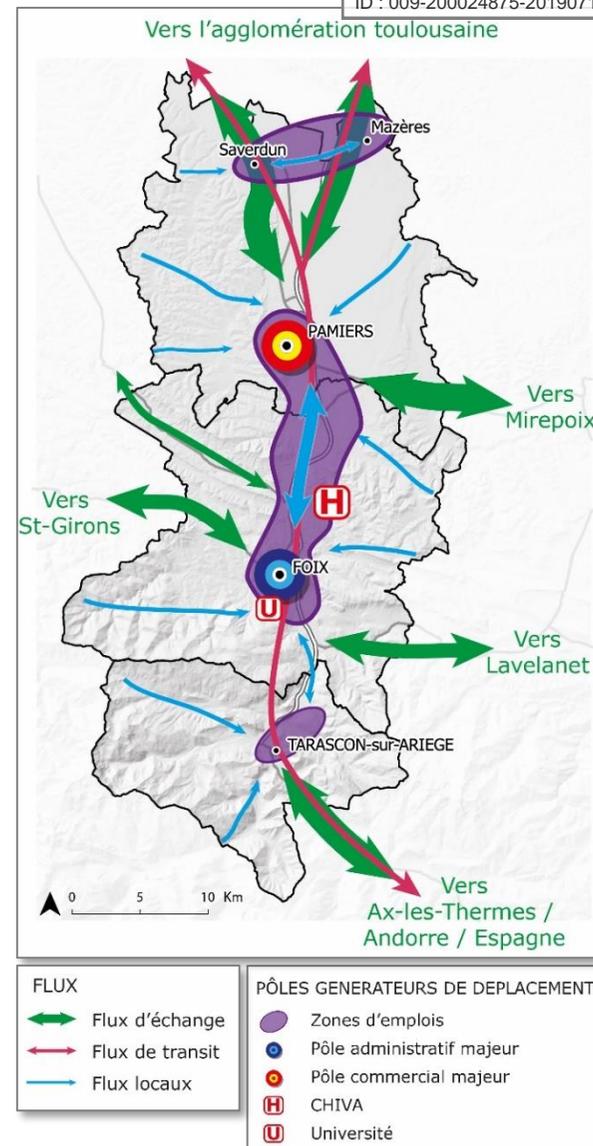
- > Les piétons absents des développements récents (zones commerciales et d'activités, espaces économiques interstitiels, zones pavillonnaires).
- > Des **cœurs de ville** à préserver / sauvegarder / réhabiliter.
- > Une **ré-interrogation** nécessaire de la place du **stationnement** en ville : faciliter la marche et le vélo mais assurer une accessibilité repensée pour la voiture particulière.
- > Des **continuités piétonnes et cyclables** complexifiées par les coupures.
- > Des projets d'aménagements en cours sur les territoires (voie verte V81, projet Rando'fil de l'eau, véloroute Pamiers-Mazères) à vocation de loisirs, future armature des mobilités du quotidien.

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le

ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE



## V- SYNTHÈSE ATOUTS FAIBLESSES OPPORTUNITÉS MENACES

### Atouts

- > Un **réseau viaire performant** qui relie les polarités du territoire et assure une bonne accessibilité depuis la métropole toulousaine.
- > Un **réseau ferré** qui dessert l'ensemble du territoire, véritable armature territoriale.
- > 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.

### 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** qui peuvent constituer la colonne vertébrale d'un futur réseau cyclable pour la mobilité du quotidien.
- > Une **évolution de la gouvernance urbaine**.

### 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** entraînant une précarisation de la mobilité pour une part croissante de la population.

Envoyé en préfecture le 17/07/2019

Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le



ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE



# Partie 4 : Les objectifs stratégiques



Dessignons un avenir qui a du sens.

Le **diagnostic** du Plan Global des Déplacements de la Vallée de l'Ariège fait ressortir plusieurs **grandes problématiques** de mobilité auxquelles la stratégie se doit de répondre.

Pour cela, il convient de définir en premier lieu les **principaux objectifs de la stratégie** permettant d'apporter des réponses aux enjeux qui sont ressortis du diagnostic. Les différents leviers d'actions qui constitueront le plan d'actions devront systématiquement répondre à tout ou partie de ses objectifs :

## Une mobilité pour tous les territoires

La Vallée de l'Ariège rassemble des territoires qui présentent des profils très différents :

- > Des **pôles urbains** de différentes tailles qui constituent des centralités bénéficiant à l'ensemble de la vallée.
- > Des **territoires périurbains** qui ont accueilli les développements urbains récents et se sont principalement constitués en zones monofonctionnelles.
- > Des **territoires ruraux** et de **montagne** qui, même lorsqu'ils accueillent de la population, voient leurs services progressivement disparaître et leurs dépendances aux pôles urbains s'accroître.

Ces territoires, bien que disparates, sont fortement interdépendants et constituent un ensemble cohérent d'un point de vue fonctionnel.

Afin de préserver et de renforcer cette cohérence, il convient de penser des solutions de mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Ariège qui répondent aux différentes typologies de territoires qui la composent.

Ces offres de mobilité doivent assurer une accessibilité depuis ou vers l'extérieur et au sein même du territoire.



## Une accessibilité performante à la Vallée de l'Ariège et ses pôles générateurs de déplacements

La **qualité de cette accessibilité** est une des conditions *sine qua non* de l'**attractivité** et du **dynamisme** démographique et économique de la vallée.

Les échanges avec la métropole toulousaine sont forts et continuent de croître en raison d'une métropolisation qui se renforce et d'une accessibilité viaire et ferroviaire performante. Cette métropolisation ne se fait pas au détriment mais, bien au contraire, au bénéfice de la Vallée de l'Ariège et tout particulièrement de sa partie la plus septentrionale.

Les échanges avec les autres territoires riverains sont également importants. Le rayonnement de l'aire d'influence de Foix et Pamiers, qui constituent des pôles administratifs et commerciaux à l'échelle du département est corrélée à la qualité de leur accessibilité.

La mobilité interne à la Vallée de l'Ariège est également une des clefs pour accompagner le développement des parties les plus dynamiques du territoire et pour freiner puis stopper le déclin d'autres parties qui voient leurs populations et leurs emplois diminuer.

Le maintien de l'attractivité du territoire passe donc par une **accessibilité fiable et efficiente** qui se doit d'être constamment maintenue à niveau et améliorée afin de répondre aux enjeux actuels et de demain.



## Une mobilité pour tous

Comme sur la plupart des territoires ruraux et périurbains, l'usage de la voiture individuelle est très largement dominant sur la Vallée de l'Ariège.

Ce positionnement central de la voiture dans les déplacements et les modes de vie a été encore renforcé par un développement urbain récent, principalement *pensé pour* et *façonné par* l'automobile.

Cette forte **dépendance à l'automobile** engendre des **phénomènes d'exclusion** pour les **publics non motorisés** qui n'ont parfois plus d'accès aux services, aux commerces et aux loisirs.

Sont ainsi concernés les **publics âgés** qui voient leur autonomie diminuer et les **jeunes publics** (scolaires, étudiants, apprentis), qui n'ont pas leur permis de conduire. Les plus de 75 ans et les moins de 18 ans représentent respectivement 23 % et 12 % de la population de la Vallée de l'Ariège.

À cela s'ajoutent les publics les plus **précaires** qui, par manque de moyens financiers, peuvent se trouver dans l'incapacité de passer leur permis de conduire et/ou de posséder un ou plusieurs véhicules par foyer. À une précarité financière, s'ajoute une précarité de la mobilité qui renforce l'exclusion sociale et complique l'accès au marché du travail. En Ariège, 18 % des individus vivent sous le seuil de pauvreté.

Dans la mesure où la non mobilité est devenue un facteur d'exclusion fort, la stratégie de mobilité doit veiller à apporter des solutions adaptées à l'ensemble des publics composant la population de la Vallée de l'Ariège, notamment aux publics dits « captifs » ou « non motorisés ». Les services de mobilité, s'ils arrivent à apporter des solutions à l'ensemble des publics ont un rôle important d'inclusion sociale.

Afin de répondre à des besoins qui diffèrent, en fonction de l'âge, de la localisation et des motifs de déplacements, des solutions variées doivent être proposées afin de s'adapter à tous les besoins.



## Une mobilité en phase avec les enjeux environnementaux

Alors que la question **environnementale** est de plus en plus prégnante et que nos modes de vie actuels sont régulièrement remis en question en raison de leurs conséquences néfastes sur le milieu naturel, il convient de mettre en place dès aujourd'hui une stratégie afin de limiter les impacts dus à la mobilité sur l'environnement.

Le plan climat, à l'échelle nationale, ou encore les objectifs REPOS, qui formalisent l'engagement de la Région à devenir un territoire à énergie positive à l'horizon 2050 et le Plan Climat Vallée de l'Ariège, fixent des orientations permettant de limiter les émissions de gaz à effet de serre afin de respecter les engagements qui découlent de l'Accord de Paris.

Il ne sera pas possible de revenir en arrière sur un certain nombre de révolutions sociétales qui ont contribué à rallonger les distances de nos déplacements. Il est cependant indispensable de freiner, de stopper puis d'inverser cette tendance et d'inventer de nouvelles façons d'envisager les déplacements quotidiens en mutualisant au mieux les moyens de transport et en favorisant ceux qui sont les plus vertueux d'un point de vue environnemental. Cette révolution ne sera possible que si elle prend en compte nos exigences actuelles, en termes de flexibilité et de souplesse qui découlent de nos modes de vie.

Les changements de comportements qu'implique l'évolution de nos moyens de déplacements seront plus facilement acceptés s'ils répondent également à d'autres préoccupations actuelles, telles que l'amélioration et la **préservation de la qualité de vie** ainsi que la **maitrise des coûts** en lien avec la mobilité.



## I. UNE MOBILITE POUR TOUS ET POUR TOUS LES TERRITOIRES

### A- Constats issus du diagnostic

- > Une **population captive** en zone isolée et non pourvue de services.
- > Une concentration des pôles attractifs sur le corridor **Foix-Pamiers**, sur les pôles **Saverdun-Mazères** et de **Tarascon**.
- > Des **offres** de transport en commun **peu développées, peu lisibles et peu efficaces**.
- > Un **renchérissement du coût de la voiture** entraînant une précarisation de la mobilité pour une part croissante de la population.

### B- Objectifs recherchés

#### Une mobilité pour tous les territoires

Un bouquet d'offres de transport et de services qui s'adaptent aux différentes typologies du territoire :

- > Territoires ruraux et de montagne.
- > Territoires périurbains.
- > Pôles urbains.

#### Une mobilité pour tous

- > Des offres de transport et des services qui répondent aux attentes de l'ensemble des publics :
  - o Les différents publics dits « captifs » : scolaires, apprentis, personnes âgées, PMR, non-motorisées, public en situation de précarité.
  - o Les actifs ou les étudiants : déplacements domicile-travail ou domicile-étude.
  - o Les occasionnels pour des motifs de loisir, administratifs, santé...
- > Des tarifications adaptées à l'ensemble des publics.
- > Une offre hiérarchisée, cohérente, identifiable et lisible pour tous.



## II. UNE ACCESSIBILITE PERFORMANTE A LA VALLEE DE L'ARIEGE ET A SES POLES GENERATEURS D

### A- Constats issus du diagnostic

- > Des **échanges** importants et en croissance avec la **métropole toulousaine**.
- > Un **réseau viaire performant** qui relie les polarités du territoire et assure une bonne accessibilité depuis la métropole toulousaine.
- > Un **réseau ferré** qui dessert le territoire et le relie à Toulouse.
- > Un **développement urbain** récent qui n'a pas été pensé pour les modes actifs.
- > Des **offres** de transport en commun **peu développées, peu lisibles donc peu efficaces**.

### B- Objectifs recherchés

#### Une accessibilité performante à la Vallée de l'Ariège

- > Vers et depuis la métropole toulousaine : en train, en voiture.
- > Vers et depuis les territoires riverains : en transport en commun, en voiture et à vélo.

#### Une accessibilité diversifiée (tous modes) aux pôles générateurs de déplacements

- > Zones économiques (ZAE/ ZaCom).
- > Équipements structurants (hôpitaux, antenne universitaire, administration).
- > Cœurs de villes.



### III. UNE MOBILITE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

#### A- Constats issus du diagnostic

- > Un **développement urbain** récent qui n'a pas été pensé pour les modes actifs.
- > Une **forte présence de la voiture** en cœur de ville/bourg qui en dégrade l'accessibilité et la qualité de vie.
- > Une **pratique hégémonique de la voiture** qui impacte l'environnement.

#### B- Objectifs recherchés

##### Un environnement préservé

- > Des alternatives à la voiture solo.
- > Une réduction des émissions de GES (cf PCAET)
- > Un urbanisme de proximité.

##### Un cadre de vie de qualité

- > Des cœurs de villes et cœurs de bourgs attractifs
- > Les nuisances liées à la voiture maîtrisées.
- > Des pratiques de mobilité au service de la santé.



Envoyé en préfecture le 17/07/2019

Reçu en préfecture le 17/07/2019

Affiché le



ID : 009-200024875-20190711-CS\_12\_2019-DE

Parc technologique Delta Sud  
78 rue marie Curie  
09340 Verniolle  
Tél. : 05.61.69.01.61  
Courriel : [mobilites@scot-vallee-ariège.fr](mailto:mobilites@scot-vallee-ariège.fr)

En partenariat avec :

