

1.1 Diagnostic

Plan Vélo du SCoT de la Vallée de l'Ariège



Avec le concours technique et financier de ...



PRÉFECTURE DE L'ARIÈGE



Partie 1 - Introduction : méthode, contexte et objectifs visés

Partie 2 - Les besoins de mobilité du territoire et le potentiel cyclable

Partie 3 - Etat du réseau actuel et analyse de ses atouts et inconvénients

Partie 4 – La promotion de la politique cyclable

Partie 5 – Synthèse et proposition d'une 1^{ère} stratégie de déploiement du Plan Vélo

Glossaire

- ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
- AOM : Autorité Organisatrice de Mobilité
- BMX : Bicycle motocross (bicross)
- CAFV : Communauté d'agglomération du Pays Foix-Varilhes
- CCPAP : Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées
- CCPT : Communauté de communes du Pays de Tarascon
- CD : Conseil Départemental
- EPCI : Etablissements publics de coopération intercommunale
- GES : Gaz à Effet de Serre
- IKV : Indemnité kilométrique vélo
- INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques
- LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
- PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial
- PEM : Pôle d'Echange Multimodal
- PGD : Plan Global de Déplacements
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PLUI : Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
- PNR : Parc Naturel Régional
- REPOS : Région à Energie Positive
- SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SPL : Société Publique Locale
- SRAV : Savoir Rouler à Vélo
- VAE : Vélo à assistance électrique
- VMA : Voie Mobilité Active
- VP : Voiture particulière / individuelle
- VTT : Vélo tout terrain
- ZAE : Zone d'activités économiques
- ZICO : Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux
- ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

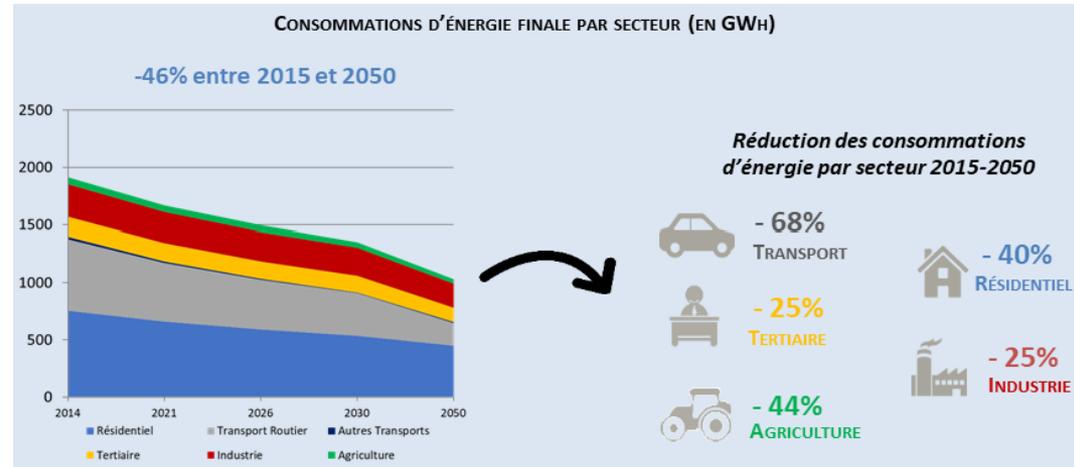
Partie 1 : Introduction - Méthode, contexte et objectifs visés



Dessinons un avenir qui a du sens.

1 - Pourquoi un plan vélo ?

- Ce plan Vélo s'inscrit dans la continuité des travaux déjà engagés par le territoire et en particulier ceux du Syndicat de SCoT de la Vallée de l'Ariège : SCoT, PCAET, Plan Global de Déplacements valant Plan de Mobilité simplifié, études AOM et PEM en cours, ...
- C'est aussi l'occasion de s'inscrire dans une stratégie plus large régionale et nationale de promotion des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.
- Enfin, c'est le déploiement d'un des objectifs majeurs du **Plan Global de Déplacements en appui du Plan Climat** : « 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 ».



PCAET SCoT de la Vallée de l'Ariège

- Un document qui a vocation à être inscrit dans les documents de planification opposables en particulier dans le cadre du SCoT 2^{ème} génération engagé par les élus syndicaux ainsi que dans les stratégies locales.
- Des objectifs globaux clairement définis pour :
 - lutter contre le changement climatique et la précarité énergétique liée à la mobilité en proposant des alternatives aux déplacements motorisés,
 - développer la pratique du vélo au quotidien,
 - favoriser le report modal de la voiture vers le vélo,
 - créer un maillage en interconnexion avec les territoires limitrophes et/ou voisins,
 - renforcer par-là, l'attractivité du territoire,
 - connecter l'ensemble des communes structurantes, à moyen ou long terme, suivant une politique à horizon à + 15/20 ans (2035-2040).

1 – Objectifs du Plan Vélo

L'objectif de l'étude est de définir un Plan Vélo de la vallée de l'Ariège pragmatique et opérationnel pour :

- lutter contre le changement climatique et la précarité énergétique liée à la mobilité en proposant des alternatives aux déplacements motorisés,
- développer la pratique du vélo au quotidien,
- favoriser le report modal de la voiture vers le vélo,
- créer un maillage en interconnexion avec les territoires limitrophes et/ou voisins,
- renforcer par-là, l'attractivité du territoire.

Pour ce faire, la déclinaison de divers axes sera attendue pour :

- définir les itinéraires cyclables à aménager sur les axes structurants ou secondaires connectant les principaux pôles d'attraction et de centralité, accompagnés des actions connexes à mettre en œuvre autour ces itinéraires, ainsi qu'envisager des liens vers les territoires limitrophes (Haute- Ariège et Haute-Garonne notamment).

- étudier la mise en place d'un service de location moyenne/longue durée vélo et l'offre de stationnement vélo à réaliser sur le territoire,
- établir la stratégie de communication/sensibilisation vélo, complémentaire à celle(s) déjà existante(s) (ex. projet les montagnes ariégeoises une Destination Cyclo déployée par l'Agence de Développement Touristique de l'Ariège).

Cette nouvelle stratégie est lauréate de l'appel à projets ADEME « Vélo et Territoires 2019 », lui conférant, suivant des objectifs conventionnés avec ce partenaire : une obligation d'approbation du Plan Vélo, avant le 17 janvier 2022 (délibérations du Syndicat de SCoT et EPCI membres), assorti d'une déclinaison programmatique et financière d'investissements pluriannuels.

Ce Plan Vélo trouvera une déclinaison "testing" au travers du Plan Vélo de Saverdun, Commune également lauréate de l'appel à projets ADEME en 2019.

1 - Contexte national du développement du vélo

Un contexte national favorable

Le 14 septembre 2018, le gouvernement a publié le « plan vélo et mobilités actives », dont l'**objectif** est de **tripler la part modale du vélo** dans les déplacements quotidiens, pour **atteindre 9%**.

Pour faciliter la mise en œuvre de ce plan, l'Etat, l'ADEME et certaines collectivités locales ont publié des **appels à projets** afin de **financer l'étude, l'aménagement** d'infrastructures et le développement des **services vélos**.

Ce plan et ses financements répondent à une **attente forte de la population**, puisque l'on considère que 50% à 60% des français sont prêts à laisser leur voiture pour se déplacer à pied ou à vélo, si les conditions s'y prêtent*. Cette demande se traduit auprès des réparateurs et des fabricants, avec des délais de réparation très longs pour réparer son vélo ou des ruptures de stocks pour acheter un vélo neuf**.

Les principaux **freins à la pratique** mettent en avant l'**insuffisance d'infrastructures sécurisées**. Il est dès lors essentiel de développer des infrastructures continues, sécurisées, homogènes et jalonnées pour permettre un fort développement de l'usage du vélo.

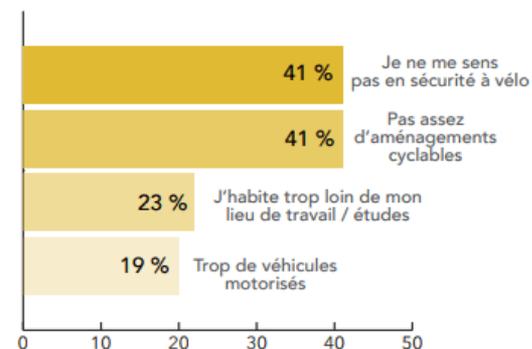
Sources:

* <https://www.citycycle.com/27993-velo-plus-de-la-moitie-des-francais-prets-a-renoncer-a-la-voiture/>

* <https://www.fub.fr/fub/actualites/loi-mobilite-reconnait-velo-mode-transport-part-entiere>

** <https://www.peuple-libre.fr/actualite-10751-rupture-de-stocks-sur-les-velos>

FREINS À LA PRATIQUE DU VÉLO POUR LES NON CYCLISTES (8% DES RÉPONDANTS)



Source : <https://www.velo-cyclisme.com/actualites-cyclisme/statistiques-velo-france-fub>



Aménagement d'une bande cyclable temporaire pour les cyclistes à Figeac .
<https://www.ladepeche.fr/2020/06/24/du-rond-point-de-nayrac-a-ratier-les-pistes-velo-fin-pretes,8946376.php>

1 - Contexte national du développement du vélo

Un contexte national favorable

Les politiques publiques souhaitent aujourd'hui apporter des réponses concrètes à cette augmentation de la demande : le **Plan Vélo du Ministère de la Transition Ecologique** de 20 millions d'euros au moment du déconfinement a été multiplié par trois le 29 mai 2020 pour atteindre une **enveloppe de 60 millions d'euros**. Ce programme comprend la mise en place d'une aide de 50€ pour les particuliers souhaitant réparer leur vélo, la possibilité de suivre des cours de remise en selle (1 à 2h d'apprentissage gratuites) et enfin une prise en charge jusqu'à 60% du prix d'installation de places de stationnement vélos pour les collectivités qui en font la demande. Depuis sa mise en place, ce dispositif connaît un réel succès avec plus de 500 000 demandes pour de la réparation.

Le Forfait Mobilité Durable introduit par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et initialement plafonné à 400€ pour la fonction privée a récemment été augmenté de 100€ dans le cadre d'un amendement au budget 2021 passant ce dispositif de 400 à 500€. Pour rappel, ce programme s'adresse aux salariés pour leurs trajets domicile-travail et a pour but de promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (mobilités actives, covoiturage). Il est cumulable avec la participation de l'employeur aux frais d'abonnement transports en commun ou vélos publics (à minima 50%) dans la limite du plafond fixé à 400€ puis à 500€ défiscalisé lorsqu'il aura été voté au Sénat.

→ **Tous ces éléments concourent à montrer que des perspectives s'ouvrent et que les acteurs publics ont grand intérêt à développer des mesures en faveur des mobilités actives : déploiement d'aménagements cyclables de qualité, installation de stationnement sécurisé pour les vélos, mise en place d'une aide à l'achat pour VAE (cumulable avec l'aide de l'Etat plafonnée à 200€) et enfin le développement d'une véritable dynamique vélo (communication, animation ...).**



Source : <https://www.cc37.org/>



Source : <https://www.fonction-publique.gouv.fr/>

1 - Contexte national du développement du vélo

Une fréquentation en hausse des itinéraires cyclables, un engouement pour le vélo et le VAE depuis la crise sanitaire

Avant la crise sanitaire liée à l'épidémie de la COVID-19, 60% des trajets domicile-travail des Français faisaient moins de 5km. Pourtant, la part modale du vélo pour ce même trajet était seulement de 2,7%.

Néanmoins, cette part modale pourrait avoir augmenté depuis. En effet, depuis le déconfinement, ce mode connaît un essor sans précédent avec une **augmentation de 27% de son usage en France** depuis le début de l'année 2020 selon le dernier bulletin de fréquentation publié par Vélo et Territoires*. En milieu urbain, cette augmentation est de +31%, en milieu périurbain de +18% et en milieu rural de +17%.

Par ailleurs, cet engouement pour le vélo se mesure également par l'augmentation des ventes de vélo en France : d'après l'Union Sport et Cycle **les ventes de vélos (neufs) ont progressé de 117% entre le 12 mai et le 12 juin 2020.**

Le nombre d'aménagements cyclables temporaires s'est également démultiplié depuis le déconfinement. Plus de 500 km de pistes cyclables temporaires ou « coronapistes » ont ainsi été déployées à l'échelle nationale depuis début mai**. C'est le cas à Figeac (illustration page 7) avec l'aménagement d'une bande cyclable temporaire pour les cyclistes ou la piétonnisation du cœur de village de Saint Lary Soulan pour faciliter et favoriser les déplacements à pied et à vélo. Ces aménagements sont très souvent plébiscités et les collectivités réfléchissent désormais à les pérenniser pour la majorité d'entre elles.

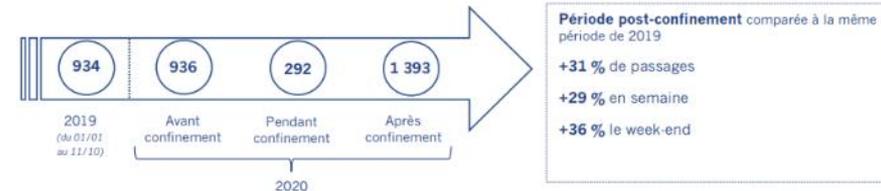
*Source : Vélo et Territoires « Fréquentation vélo et déconfinement » bulletin numéro 10 (182 compteurs répartis sur le territoire national).

**Source : Le Parisien - Valentin Desfontaines, responsable de la mobilité durable du Réseau Action Climat (RAC).

Suivi de la fréquentation cyclable en milieu urbain

Évolution de la fréquentation moyenne journalière

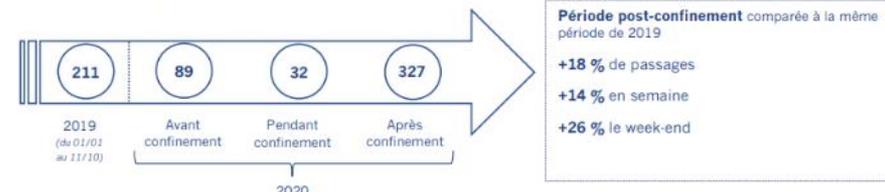
(nombre moyen de passages par compteur - période d'étude du 1^{er} janvier au 11 octobre 2019 et 2020)



Suivi de la fréquentation cyclable en milieu périurbain

Évolution de la fréquentation moyenne journalière

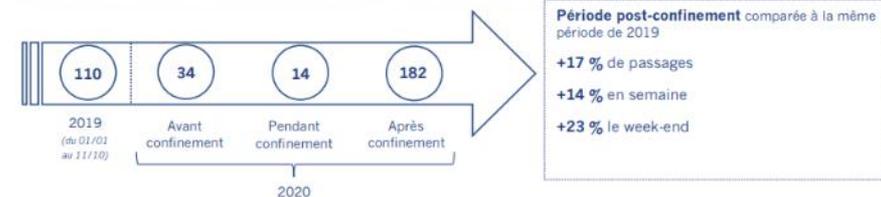
(nombre moyen de passages par compteur - période d'étude du 1^{er} janvier au 11 octobre 2019 et 2020)



Suivi de la fréquentation cyclable en milieu rural

Évolution de la fréquentation moyenne journalière

(nombre moyen de passages par compteur - période d'étude du 1^{er} janvier au 11 octobre 2019 et 2020)



Source : Vélo et Territoires « Fréquentation vélo et déconfinement » bulletin numéro 10

1 - Les différents leviers d'une politique cyclable

3- ENCOURAGER



L'incitation financière

Pour stimuler l'usage du vélo



L'urbanisme

Pour intégrer le vélo dans les projets urbains

2- LEGITIMER



Le contrôle

Pour sensibiliser, garantir le respect et la sécurité des cyclistes



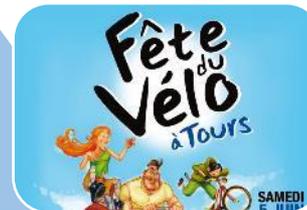
L'entretien

Pour maintenir la qualité



Les services

Pour compléter l'écosystème.



La communication

Pour donner l'exemple et montrer l'ambition.

1- EQUIPER AMENAGER



La réglementation

Pour créer de nouvelles possibilités de parcours



Les aménagements

Pour sécuriser les déplacements à vélo.



Le jalonnement

Pour proposer des itinéraires plus sûrs.



Le stationnement

Pour faciliter l'usage du vélo.

- **Un outil de suivi et d'évaluation pour les collectivités et l'ADEME** : fixer des objectifs et suivre la progression de la mise en œuvre du Plan Vélo
- Plusieurs axes à évaluer en fonction des axes sur lesquels le territoire est lauréat parmi :
 - La gouvernance
 - Les études
 - L'expérimentation de services vélo
 - La communication/ animation/ sensibilisation
- L'ADEME propose plusieurs indicateurs pour aider les territoires à mesurer leur politique cyclable
- Idéalement, cet outil doit être renseigné en début et en fin de programme AVELO et sera envoyé au référent ADEME avec les livrables finaux avant le 17 janvier 2022.

DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS

SUR LES TERRITOIRES



Nom collectivité

Votaterritoire			
Région			
Département			
Type de territoire			
Nombre de communes			
Population			
Organisation des compétences	Préciser la répartition des compétences en lien avec leurs axes actifs sur le territoire (saies / planification / transports/ACM ou non)		
Votatcontact			
Contact technique	ajouter nom	E-mail(s)	
Fonction	ajouter service	Coordination / thème	
Coordonnées	ajouter mail	Coordonnées	
FicheProjet			
Gouvernance			
Nom du projet	Préciser le périmètre du projet (nb communes concernées)		
Année de lancement			
Durée	ajouter nb de mois		
Modalités de réalisation			
Observations / Historique / Contexte			
Partsmodalités / Situation			
Part modale Vélo	ex 2%	Nombre de ménages	
Part modale marche à pied	ex 15%	Taux de motorisation des ménages (%)	
Année		Taux de multi motorisation des ménages (%)	
Source		Part de voitures particulières	-
PIB			
Département		Date de validation par les élus	ex 01/06/2010
Echelle finale de mise en œuvre		Budget global politique cyclable	ex -1000000
		Ratio Copartenance	max 100%
Plan d'actions			
Axe		Objectifs	
0 - Gouvernance		Coûts / réalisation / mise en œuvre	
Actions		Indiquer leurs axes humains (SACT P) la coordination entre les collectivités (le cas échéant), répartition du budget par axes de travail, concertation, ...	
1 - Etudes		Schéma directeur cyclable	
Etude de maîtrise d'équipement participative		Etude de maîtrise d'ouvrage participative	
Etude de maîtrise d'œuvre opérationnelle		Appliquer les objectifs liés à l'actions exemple : mise en place d'un service de location de 15 vélos	
2 - Expérimentation de services vélo		Autres (à ajouter si besoin)	
Autres (à ajouter si besoin)		Autres (à ajouter si besoin)	
3 - Communication Animation Sensibilisation		Autres (à ajouter si besoin)	
Autres (à ajouter si besoin)		Autres (à ajouter si besoin)	

1 - Méthode proposée pour aboutir à une stratégie vélo sur le territoire

Mission 1 : Réalisation d'un schéma directeur cyclable

Etape 1 – Diagnostic et enquête Grand Public

Etape 2 – Elaboration du schéma directeur

Etape 3 – Déclinaison opérationnelles : atlas cartographique par itinéraire, charte des aménagements

Mission 2 : Etude des services vélos

Etape 1 – Création d'un service de location de vélo, modèle de convention pour développer les services vélo

Etape 2 – Définition du type et nombre de stationnements vélo, modèle de CCTP fourniture et pose de stationnements vélo, charte mobiliers stationnement

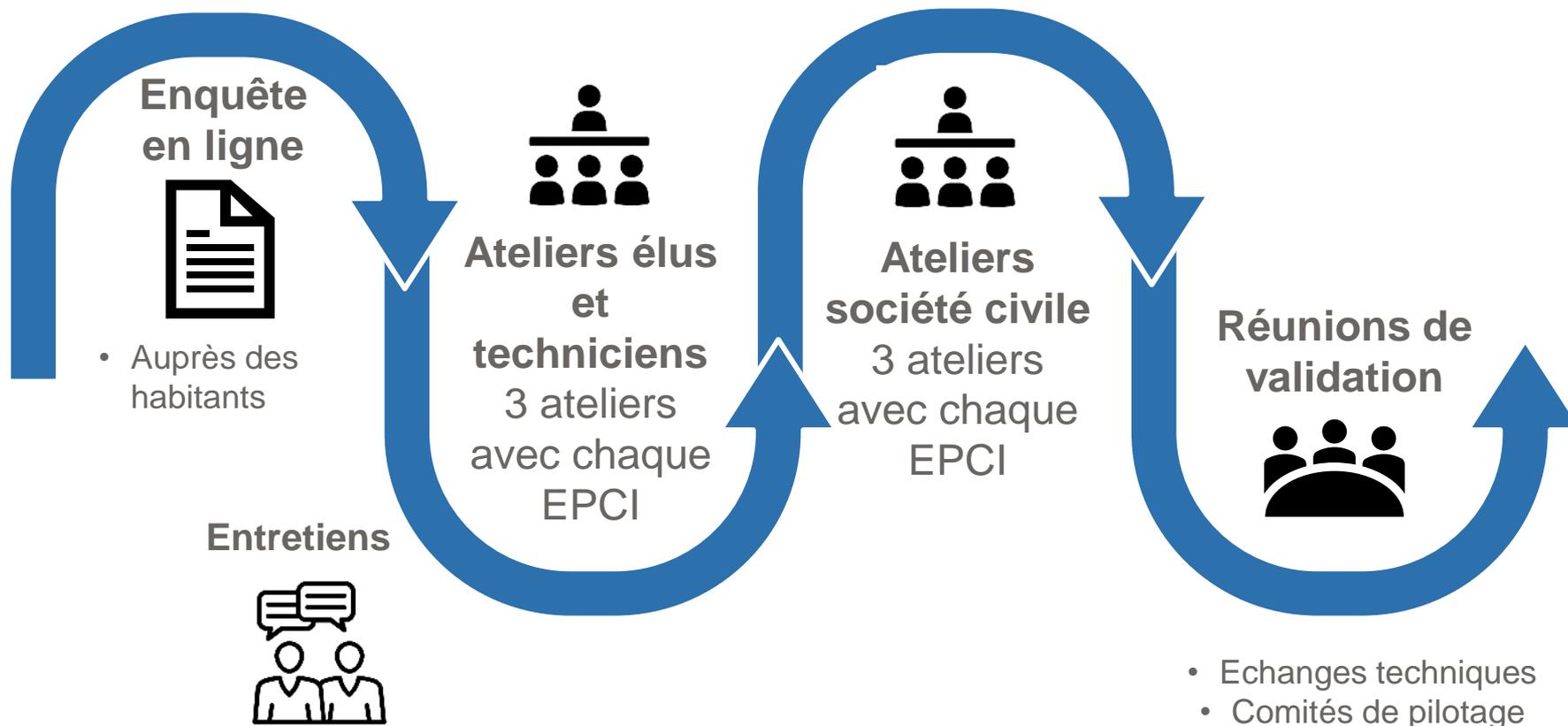
Mission 3 : Communication et sensibilisation

MAISON DU VÉLO
Toulouse – Occitanie



Zooms territoriaux opérationnels par intercommunalité

1 – La méthode de concertation autour du diagnostic du Plan Vélo



1 – La méthode de concertation autour du diagnostic du Plan Vélo

L'enquête en ligne

Dans le cadre de son Plan Vélo, le Syndicat Mixte du SCoT de la Vallée de l'Ariège a réalisé une enquête destinée à tous les publics qui habitent ou fréquentent le territoire (pratiquants ou non du vélo) : habitants, élus, techniciens, etc.

Cette enquête a été réalisée du **22 juin au 27 juillet 2020**.

L'objectif de cette enquête était de mieux comprendre les conditions actuelles de déplacements à vélo sur le territoire, d'identifier les freins à la pratique ainsi que les souhaits d'amélioration.

Cette enquête comportait 30 questions réparties en quatre grandes catégories : « Votre profil », « Vos déplacements », « Vos trajets à vélo », « Expression libre ».

L'enquête a eu un fort taux de succès avec **824 réponses recueillies**.

Des éléments de synthèse de cette enquête seront présentés dans le présent document. Un rapport d'enquête a également été produit.

The poster is yellow with a green border. At the top left is the logo for 'Vallée de l'Ariège'. To its right, a green box contains the dates 'Du 22 juin au 19 juillet 2020'. The main text reads: 'Le Syndicat mixte du SCoT de la Vallée de l'Ariège, dans le cadre de son **PLAN VELO**, lance une **enquête auprès des habitants** afin de mieux déterminer leur mobilité au quotidien, leur pratique du vélo, les freins à son usage ainsi que son potentiel.' Below this, it states: 'Le questionnaire anonyme et gratuit est disponible sur notre site internet www.scot-vallee-ariège.fr/ rubrique Agenda.' A QR code is provided with the text 'Ou en scannant le QR code suivant :'. The QR code is flanked by three icons: a person on a road bike, a person on a mountain bike, and a cargo bike. At the bottom, a white box with a black border contains the text: 'NOUS VOUS REMERCIONS DE VOTRE PARTICIPATION, N'hésitez pas à diffuser cette enquête autour de vous !'. At the very bottom, there is a row of logos for various partners: the French Republic, the Occitanie region, the Ariège department, the Vallée de l'Ariège SCoT, the Ariège Agence, the Vallée de l'Ariège Agence, the Vallée de l'Ariège Agence, the Vallée de l'Ariège Agence, and the Vallée de l'Ariège Agence.

1 – La méthode de concertation autour du diagnostic du Plan Vélo

Les ateliers de travail

Les objectifs des ateliers de concertation :

- Affiner la lecture des besoins et attentes,
- Identifier les points forts et points faibles du réseau existant pour cibler les axes à auditer lors du terrain,
- Confirmer les potentiels et prioriser les axes majeurs et secondaires.

Pour cela, une série de 6 ateliers de travail a été organisée dans le courant des mois de juillet et septembre :

- 3 ateliers de travail avec les élus et techniciens du territoire.
- 3 ateliers de travail avec les représentants de la société civile.

Des éléments de synthèse de ces ateliers seront présentés dans le présent document.



***Atelier « citoyens » de l'Agglo Foix Varilhes
23 juillet 2020***

1 – Le calendrier de l'étude

Mission 1
Schema directeur

Diagnostic territorial
Avril -> Décembre 2020

Stratégie
Janvier-> Juillet 2021

Déclinaison opé.
Septembre -> Décembre 2021

Mission 2
Services vélo

Janvier -> Décembre 2021

Mission 3
Communication

Janvier -> Décembre 2021

Partie 2 - Les besoins de mobilité du territoire et le potentiel cyclable/marche à pied



Dessinons un avenir qui a du sens.

Objectifs de cette 2^{ème} partie

Cette partie a pour objectif d'**identifier les espaces où le potentiel de développement de l'usage du vélo est présent**. Cela passe notamment par l'analyse des données socio-économiques, des pôles générateurs, des flux de déplacements mais aussi au travers d'analyses complémentaires (exemple : besoins exprimés à travers la concertation).

L'approche méthodologique vise en priorité l'usage utilitaire à savoir destiné aux déplacements du quotidien (domicile travail, achat, administratifs, scolaire). Néanmoins, compte tenu de la dimension touristique du territoire, l'objectif est de pouvoir trouver des « passerelles » entre la nécessité d'apporter une réponse aux déplacements du quotidien et celle de valoriser l'attractivité touristique du territoire.

Pour mener à bien cette analyse, 7 sous-parties sont proposées :

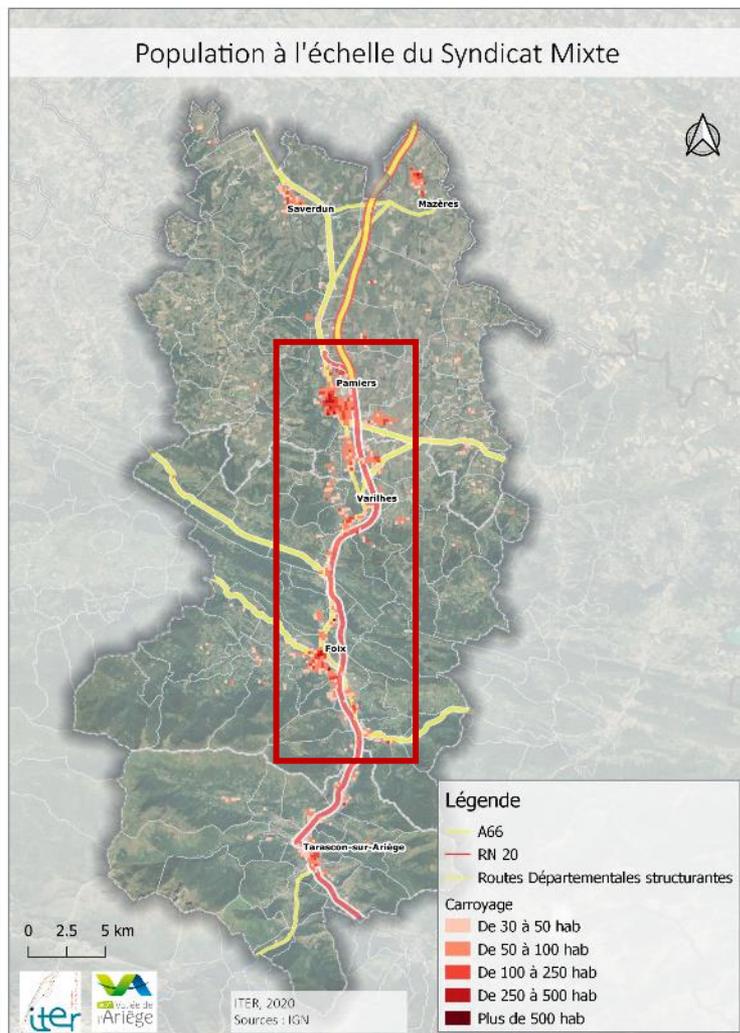
1. La répartition démographique
2. La localisation des emplois
3. Les pôles générateurs
4. Les mobilités liées au travail
5. L'offre de mobilité du territoire
6. La synthèse des besoins exprimés lors de l'enquête en ligne et des ateliers
7. La synthèse des enjeux

Partie 2 - Les besoins de mobilité du territoire et le potentiel cyclable/marche à pied

1. La répartition démographique

2. La localisation des emplois
3. Les pôles générateurs
4. Les mobilités liées au travail
5. L'offre de mobilité du territoire
6. La synthèse des besoins exprimés lors de l'enquête en ligne et des ateliers
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

2.1 - Un corridor central canalisant la majorité de la population

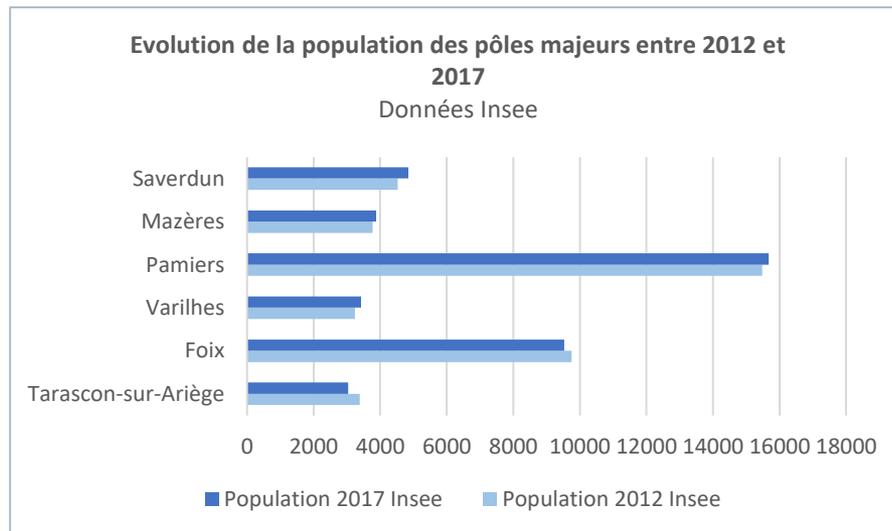


Le Syndicat mixte du SCoT de la Vallée de l'Ariège compte environ **80 000 habitants au 1er janvier 2020**.

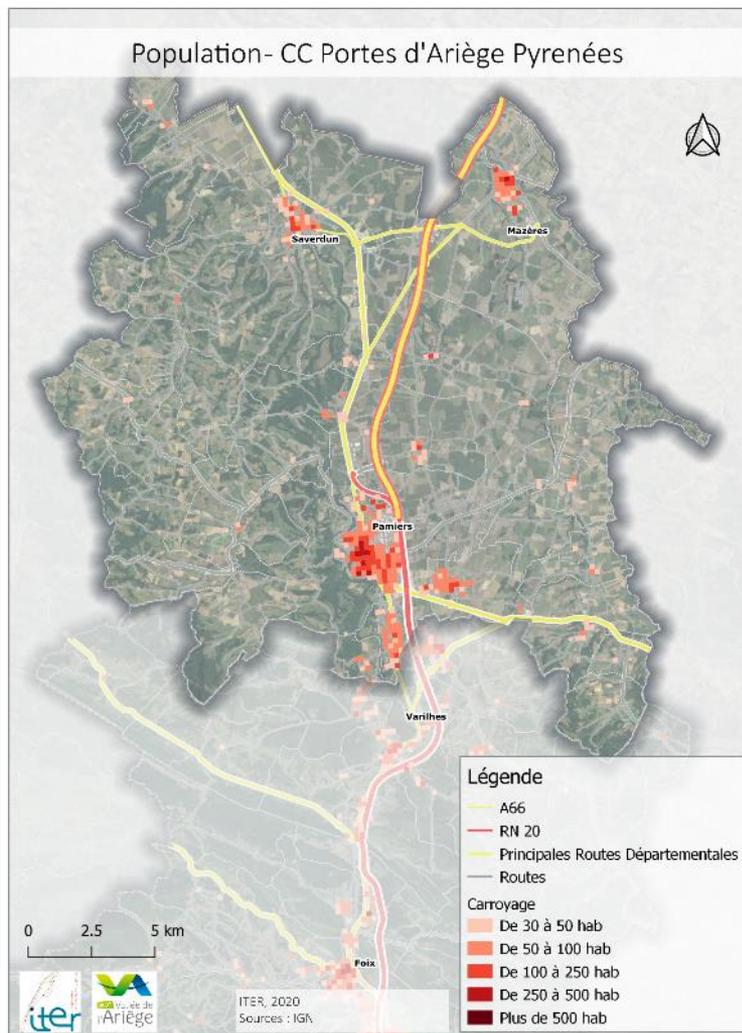
En premier lieu, on constate une **densité de population plus importante sur la partie centrale et nord du territoire** (CC Portes d'Ariège Pyrénées et Agglo Foix-Varilhes) que sur la partie sud (CC Pays de Tarascon).

On observe également des **concentrations plus locales autour des principaux pôles d'attractivité** du territoire : Pamiers, Foix, Tarascon sur Ariège, Mazères, Saverdun et Varilhes qui concentrent près de la moitié de la population du territoire.

Enfin, les dynamiques démographiques s'inversent entre le nord et le sud du territoire, avec des communes en croissance sur la moitié nord, et des communes moins attractives sur la moitié sud.



2.1 - Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées : de fortes densités sur Pamiers principalement



La Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées est composée de 35 communes. C'est l'EPCI le plus peuplé avec près de 40 000 habitants (39 582 habitants en 2017, Insee) avec une densité de 95,3 habitants au km².

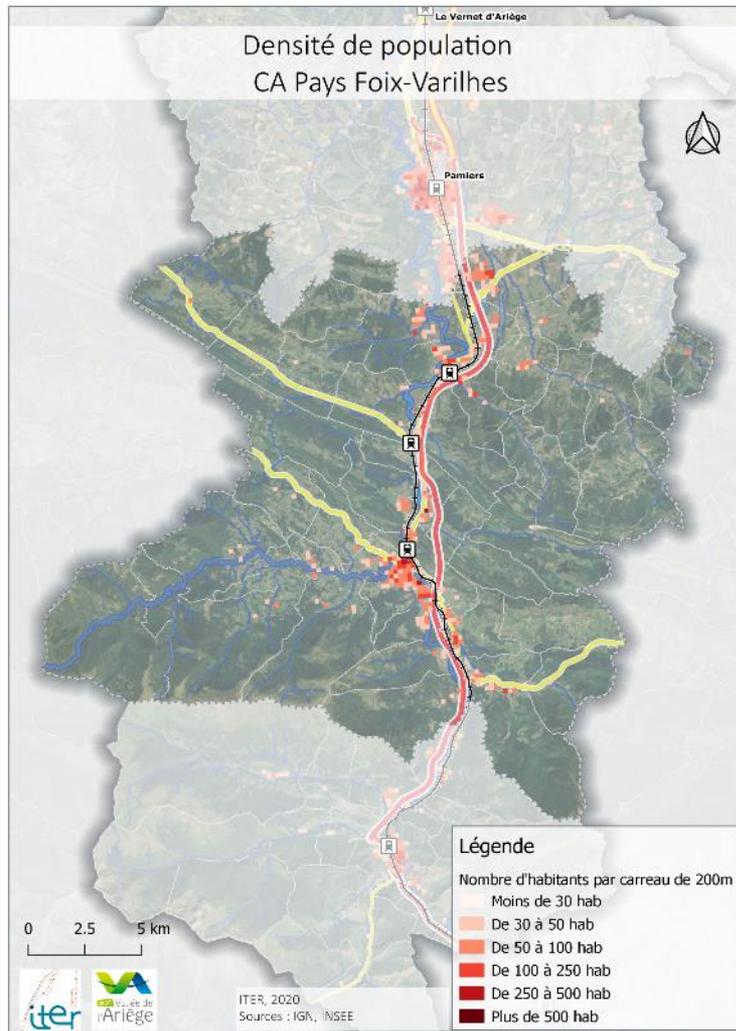
Pamiers est la ville la plus peuplée de l'EPCI et du Syndicat Mixte (15 700 habitants).

Près de 50% de la population totale du Syndicat Mixte réside donc dans la CC Portes d'Ariège Pyrénées.

La CC Portes d'Ariège Pyrénées est également l'EPCI du Syndicat Mixte ayant connu **le plus fort taux de croissance démographique : +0,8% entre 2012 et 2017** (dont solde naturel : 0,2%).

➔ **Les principaux pôles démographiques sont constitués de Saverdun et Mazères au appelé "Pôle Saverdun-Mazères" Nord et du continuum Pamiers / Saint Jean du Falga / La Tour du Crieu au sud appelé le "Pôle Appaméen", avec comme caractéristique principale une forte densité de population.**

2.1 - Une concentration de la population le long de l'Ariège sur l'Agglo Foix-Varilhes



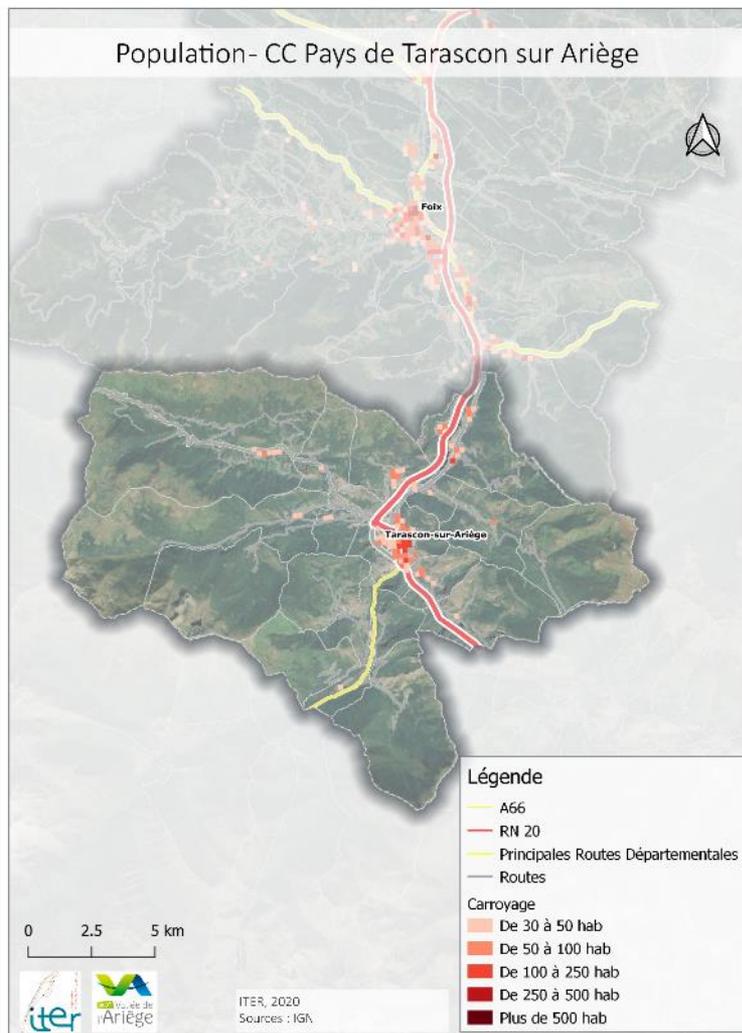
La Communauté d'agglomération du Pays Foix-Varilhes est composée de 42 communes et compte une population de 31 800 habitants en 2017 (Insee) et une densité de 71,7 habitants au km².

Près de 40% de la population totale du Syndicat Mixte réside donc sur l'Agglo Foix-Varilhes.

Le taux de croissance annuel moyen entre 2012 et 2017 est positif : +0,2%.

→ **Globalement, la population est concentrée le long de l'Ariège, où la topographie est la moins contraignante. Toutefois, à l'exception du cœur de Foix, on constate une répartition de la population plus diffuse que ce qui est observé sur la CC Portes d'Ariège Pyrénées.**

2.1 - Communauté de communes du Pays de Tarascon : une population principalement localisée sur la commune de Tarascon-sur-Ariège



La Communauté de communes du Pays de Tarascon est composée de 20 communes et est l'EPCI le moins peuplé avec 8 399 habitants en 2017 (Insee) et une densité de 37,9 habitants au km².

La CC Pays de Tarascon accueille 11% de la population totale du Syndicat Mixte.

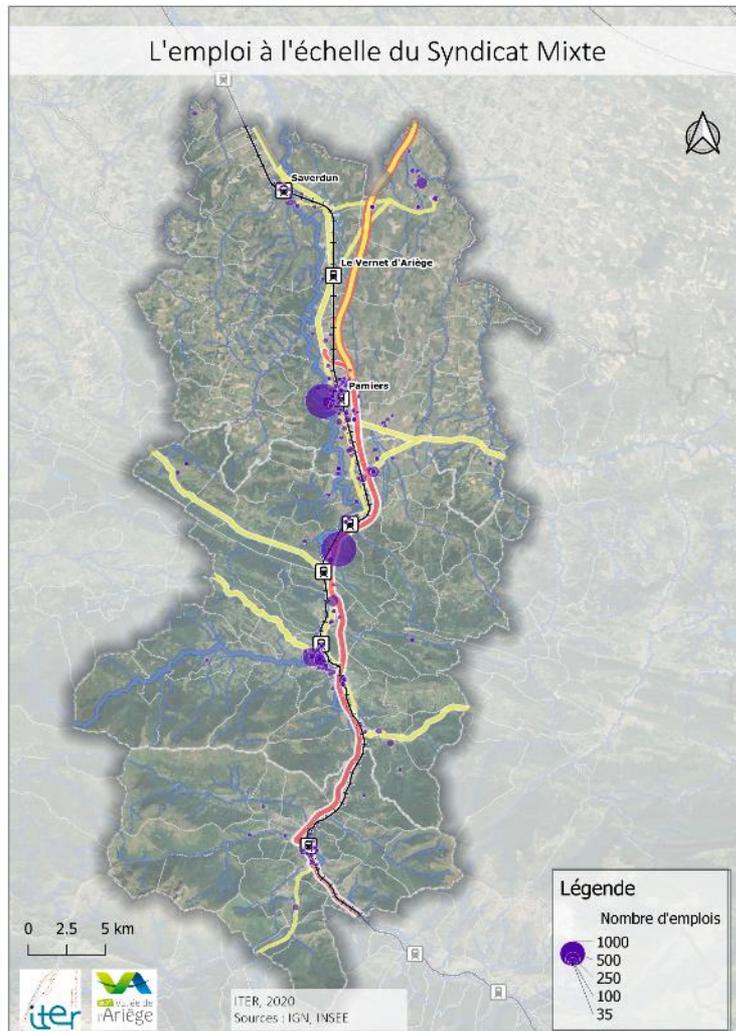
Cet EPCI a connu une **forte baisse démographique entre 2012 et 2017 : -0,9%** (dont -0,5% due au solde naturel).

➔ **Une population principalement concentrée sur la commune de Tarascon sur Ariège et ses communes périphériques constituant le "Pôle Tarasconnais".**

Partie 2 - Les besoins de mobilité du territoire et le potentiel cyclable/marche à pied

1. La répartition démographique
- 2. La localisation des emplois**
3. Les pôles générateurs
4. Les mobilités liées au travail
5. L'offre de mobilité du territoire
6. La synthèse des besoins exprimés lors de l'enquête en ligne et des ateliers
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

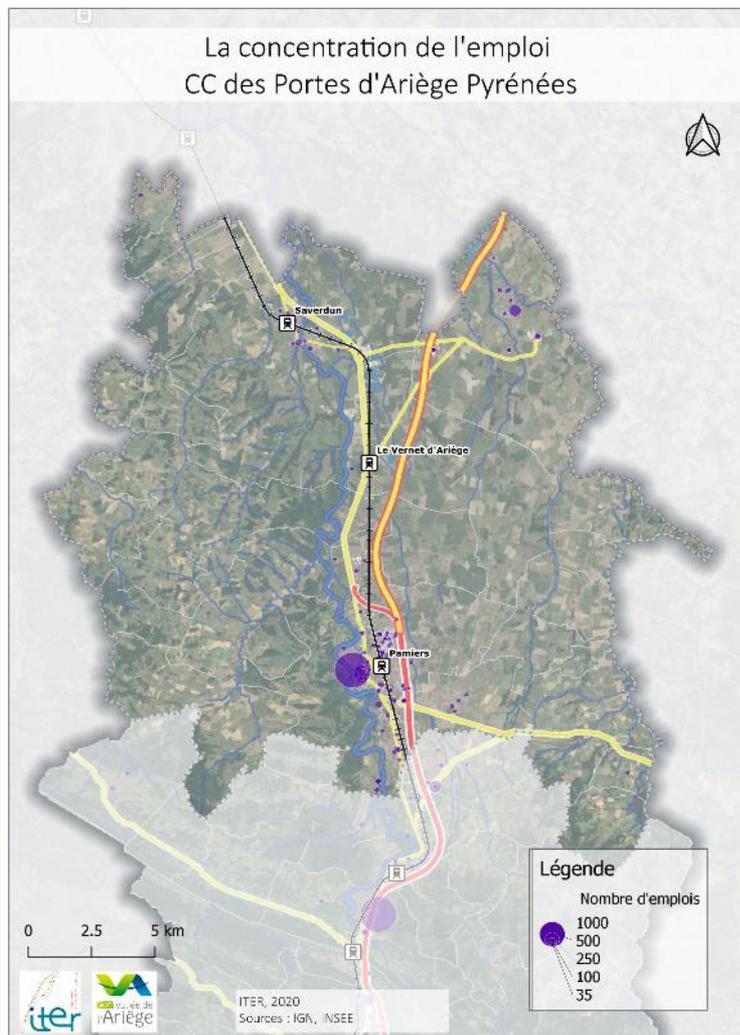
2.2 - Une polarisation de l'emploi au niveau du corridor central Pamiers-Foix



L'attractivité des pôles majeurs du territoire (Pamiers et Foix) et des pôles secondaires comme du Pôle Saverdun-Mazères et du Tarasconnais est confirmée par le nombre d'emplois proposés. **Les deux principaux chefs-lieux Pamiers/Foix accueillent ainsi à eux seuls plus de la moitié des emplois du territoire.**

On constate également que ce nombre d'emplois est globalement plus élevé le long de la RN20 où se concentre la majeure partie de la population puis diminue à mesure que l'on s'éloigne vers les parties les plus montagneuses du territoire ou sur les franges est-ouest.

2.2 - Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées : un enjeu d'accès à l'emploi sur Pamiers et son continuum urbain



La Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées centralise la majorité des emplois du Syndicat Mixte (50% soit 16 000 emplois en 2017 selon l'Insee).

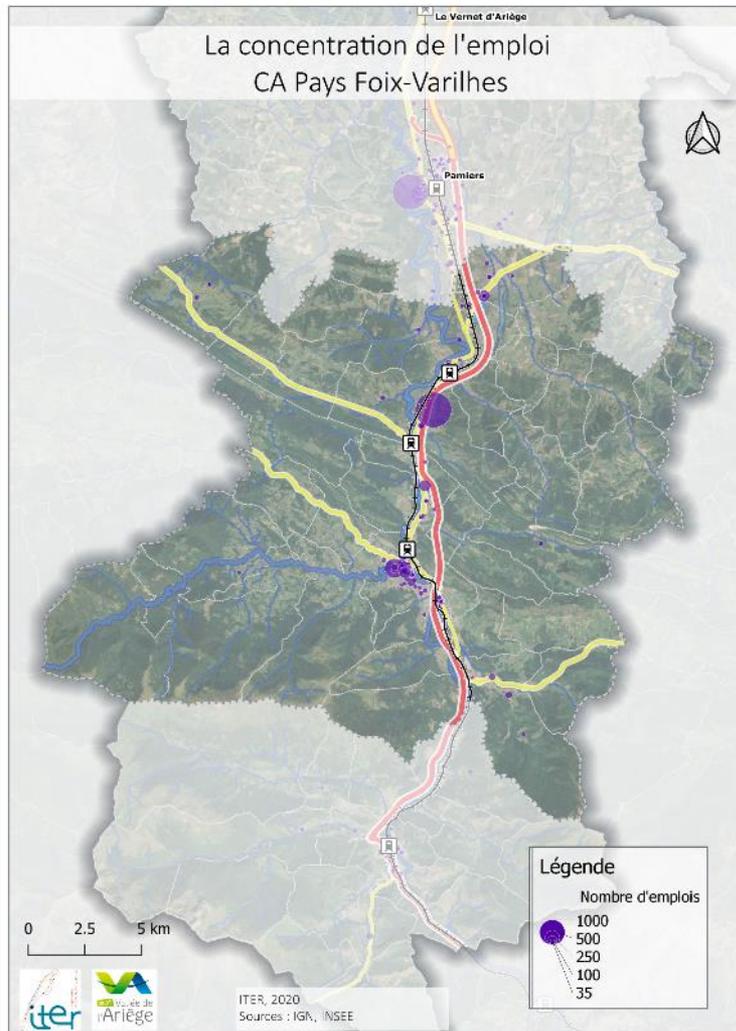
Par ailleurs, le taux annuel moyen est positif avec +0,5% entre 2012 et 2017.

Parmi les plus gros employeurs de l'EPCI, on retrouve l'usine métallurgique de la société Aubert et Duval (filiale du groupe Eramet) qui constitue le **premier employeur privé du département avec près de 1 200 salariés.**

A Mazères, l'emploi est marqué par la présence de la société internationale Etienne Lacroix tous artifices. Au total, ce sont plus de 1200 emplois sur cette commune.

➔ **Globalement l'enjeu d'accès à l'emploi pour le territoire se concentre principalement sur la commune de Pamiers et son continuum urbain.**

2.2 - L'Agglo Foix-Varilhes : une concentration de l'emploi sur un corridor Nord-Sud



La Communauté d'agglomération du Pays Foix-Varilhes centralise également une grande partie des emplois du territoire (42% soit 13 200 en 2017).

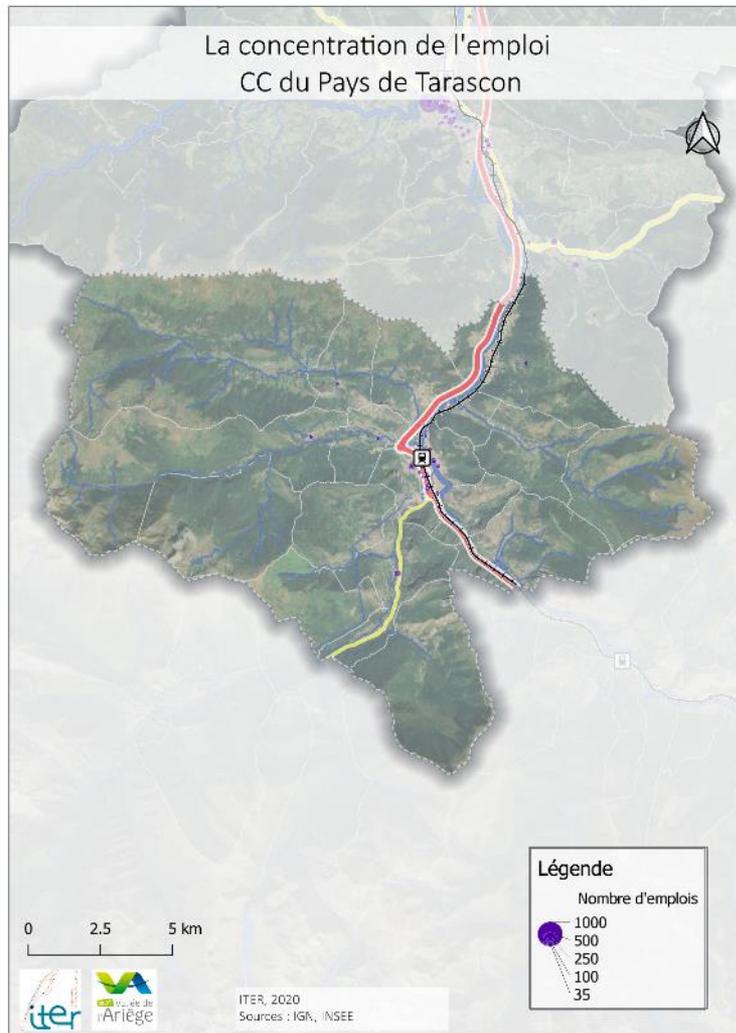
Le taux de croissance annuel est également positif avec +0,3% entre 2012 et 2017.

Le principal employeur de l'EPCI est le Centre Hospitalier Intercommunal des Vallées de l'Ariège (CHIVA) qui dispose de 790 lits et places. Il est né de la fusion en 2000 entre les hôpitaux de Foix et de Pamiers puis, en 2018 de sa fusion avec le centre hospitalier du Pays d'Olmes. Le CHIVA est situé sur la commune de Saint-Jean-de-Verges au sud de Varilhes et compte 1 000 salariés (donnée de 2018).

Le second plus gros employeur de l'EPCI est le Conseil départemental de l'Ariège localisé sur la commune de Foix, avec 210 salariés au siège de Foix.

→ Des emplois qui se concentrent de manière relativement homogène sur un corridor Nord-Sud (hors CHIVA et le centre de Foix).

2.2 - Communauté de communes du Pays de Tarascon : un faible taux d'emploi essentiellement localisé à Tarascon sur Ariège



La Communauté de Communes du Pays de Tarascon accueille moins de 10% des emplois du territoire (2460 en 2017).

On constate un taux annuel moyen négatif entre 2012 et 2017 : -0,8%.

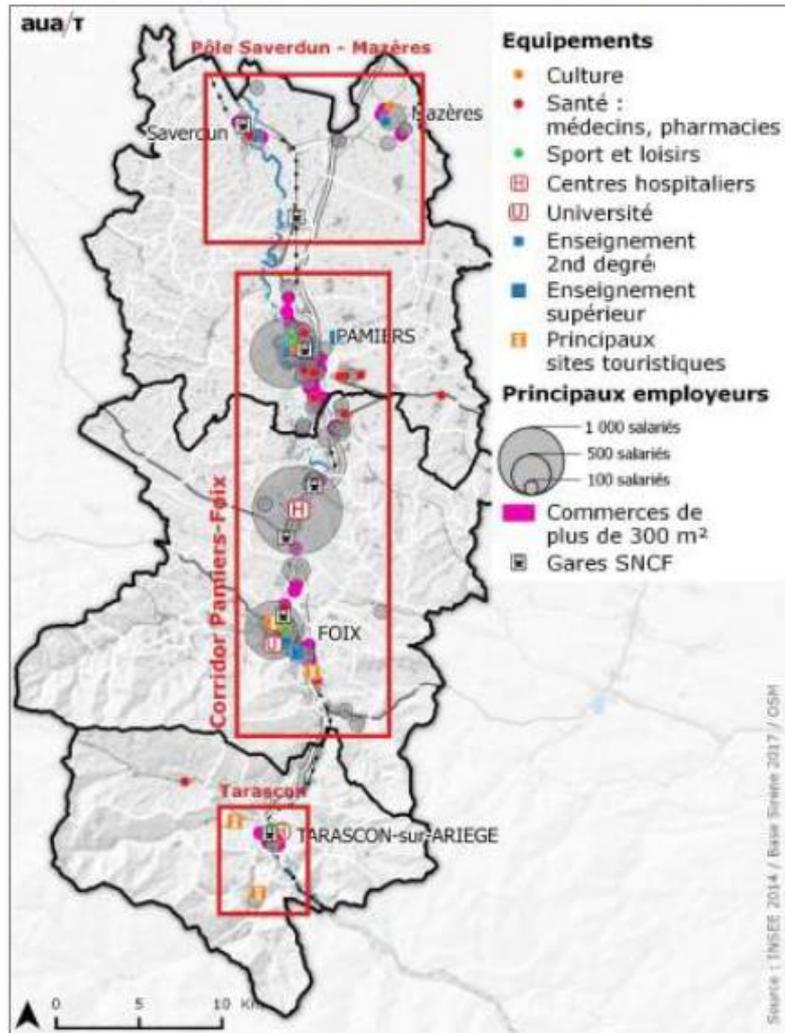
→ Le volume d'emplois est plus faible sur ce territoire par rapport aux deux autres EPCI, il se caractérise par une concentration quasi totale des emplois sur la commune de Tarascon sur Ariège.

Partie 2 - Les besoins de mobilité du territoire et le potentiel cyclable/marche à pied

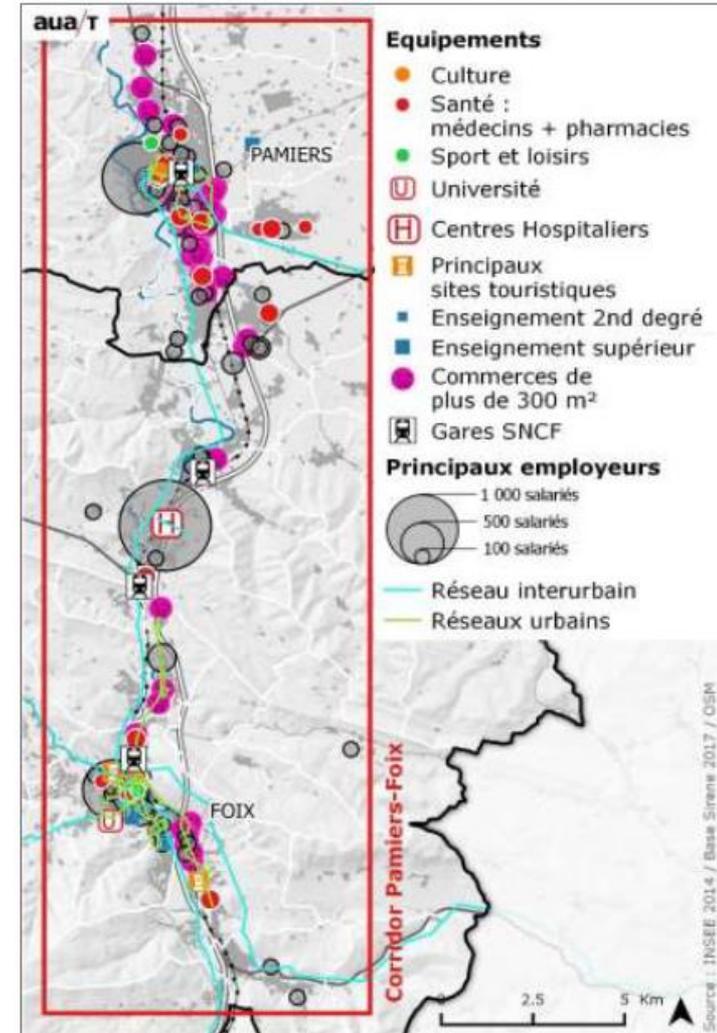
1. La répartition démographique
2. La localisation des emplois
- 3. Les pôles générateurs**
4. Les mobilités liées au travail
5. L'offre de mobilité du territoire
6. La synthèse des besoins exprimés lors de l'enquête en ligne et des ateliers
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

2.3 - Les pôles générateurs de déplacements à l'échelle du Syndicat Mixte se concentrent le long de la vallée de l'Ariège

PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

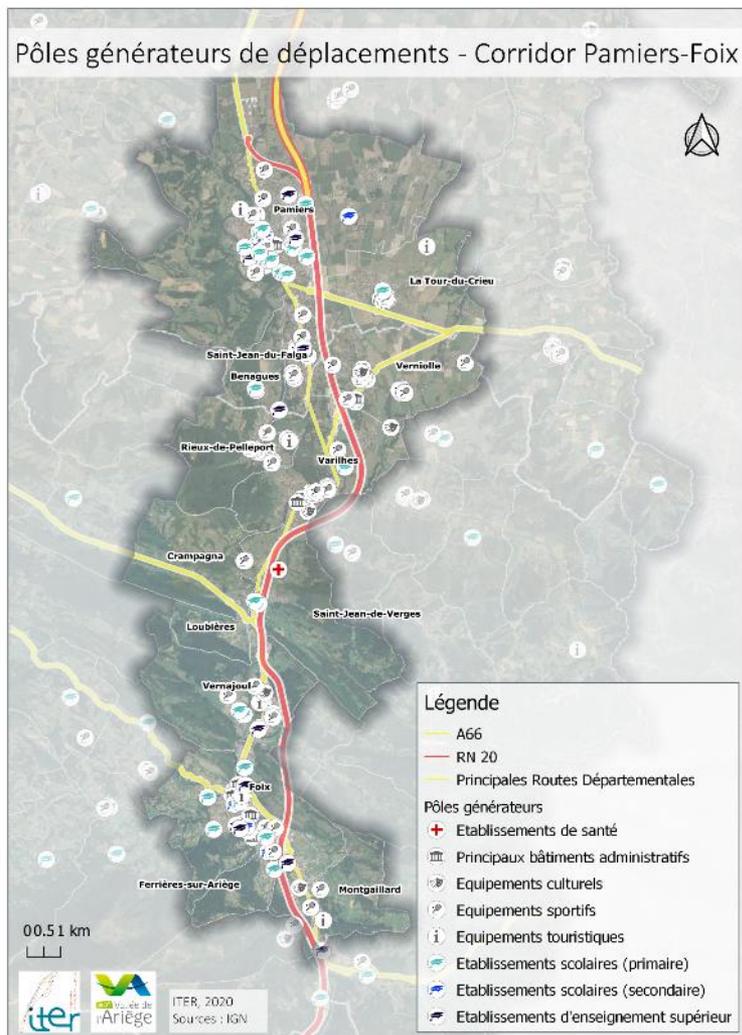


PRINCIPAUX PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS



PGD SCoT de la Vallée de l'Ariège

2.4 - Le corridor Pamiers – Foix – Montgailhard – Saint Paul de Jarrat



La majeure partie des équipements du territoire se concentre sur le corridor Pamiers/Foix, en lien avec d'importants bassins d'emplois et / ou d'enseignement :

- Le Centre Hospitalier Intercommunal du Val d'Ariège (CHIVA) à Saint-Jean-de-Verges,
- Les établissements d'enseignement supérieur,
- Les principaux employeurs du territoire,
- Les zones d'activités, les zones commerciales, les services et administrations.

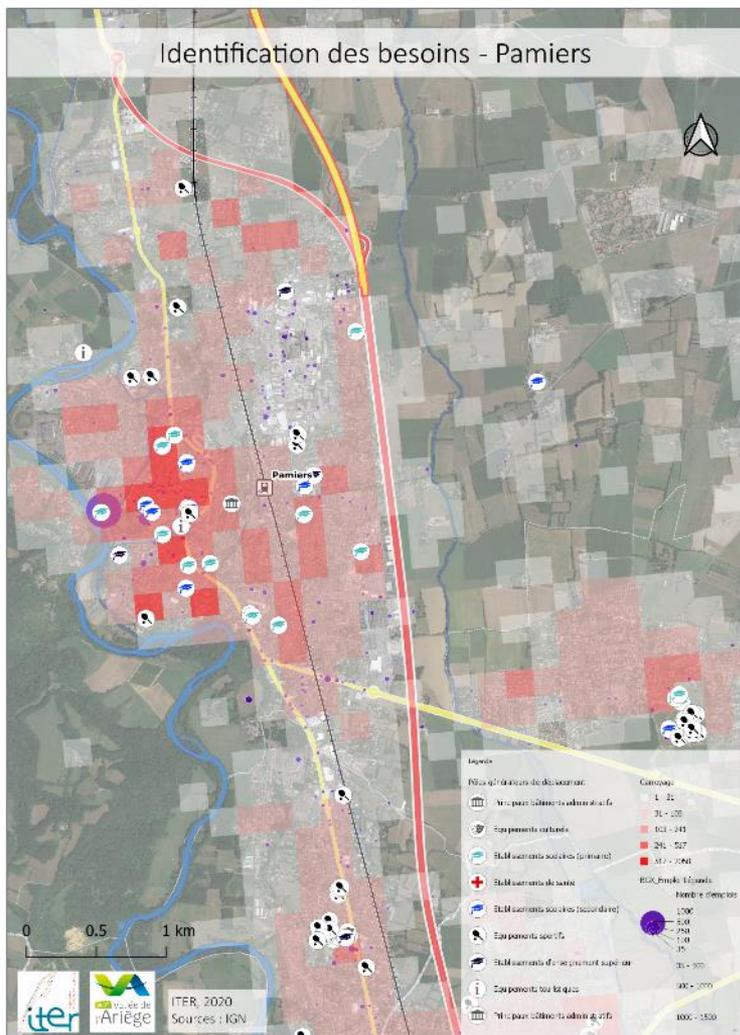
On observe également de grands équipements touristiques sur ce corridor où l'enjeu d'accès à vélo est important : le Château de Foix, les Forges de Pyrène (Montgailhard) par exemple.

Tarascon sur Ariège concentre un certain nombre d'équipements touristiques (camping, hôtels...) ainsi que le centre hospitalier Jules Rouse.

Saverdun et Mazères comptent plusieurs équipements sportifs et d'établissements d'enseignement (primaire et secondaire).

→ **Des pôles générateurs qui se positionnent en cohérence avec la répartition de la population et des emplois.**

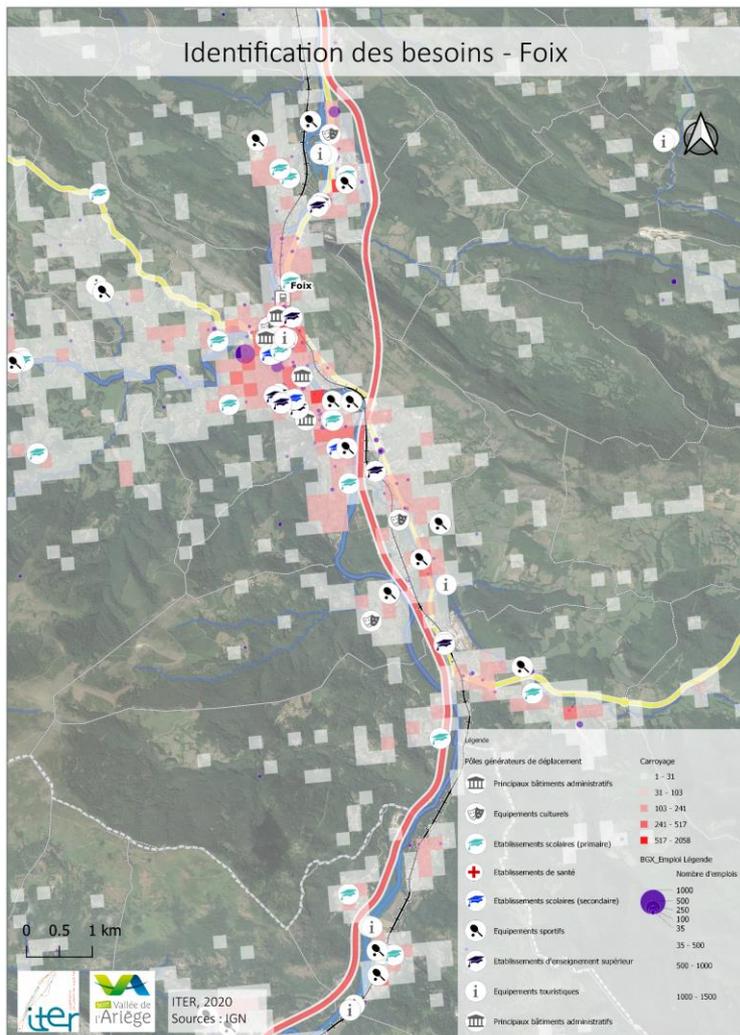
2.4 - Pôles générateurs de déplacements – zoom sur Pamiers



Zoom sur les pôles générateurs de Pamiers :

- **Aubert et Duval** (premier employeur du territoire), en appui des ZAE du PIC et de Gabrielat,
- **De nombreux établissements scolaires** (4 écoles maternelles, 4 écoles élémentaires, 2 collèges, 4 lycées et d'un **institut de formation en soins infirmiers**),
- **Plusieurs équipements sportifs** dont le Complexe Nautique Neptuna,
- **Une offre importante de commerces et grandes surfaces.**
- **Des polarités proches de Pamiers (La Tour du Crieu et St Jean du Falga)** qui interrogent les liens entre elles (densités résidentielles, projets d'équipement)

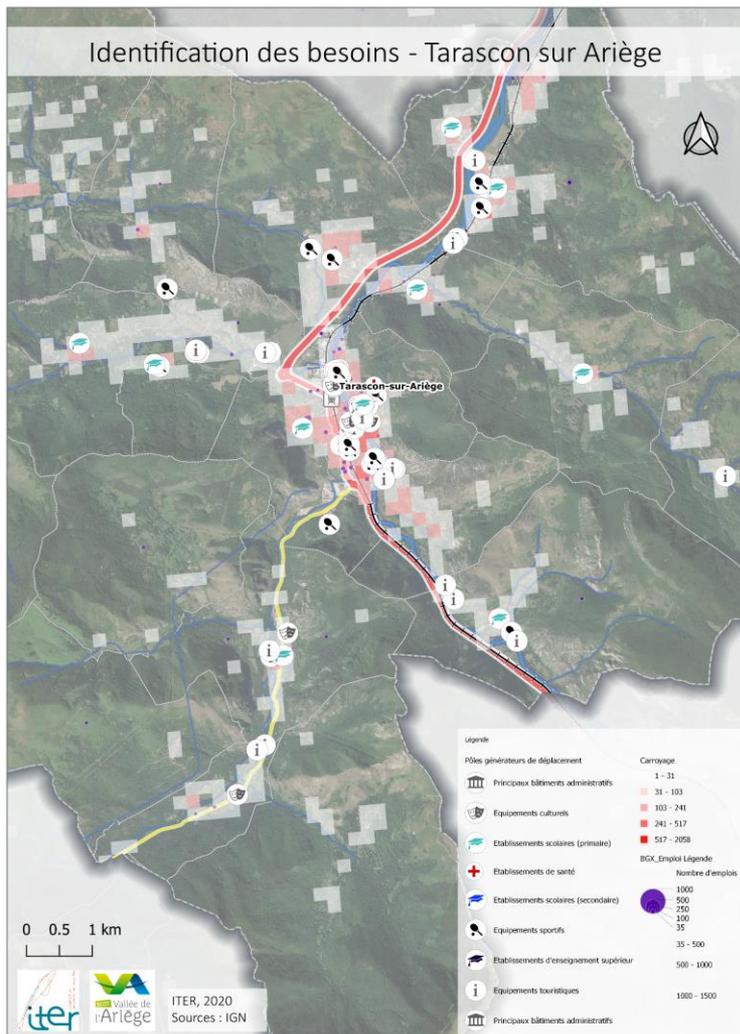
2.4 - Pôles générateurs de déplacements – zoom sur Foix



Zoom sur les pôles générateurs de Foix :

- **De nombreux établissements scolaires** dont le **Centre Universitaire de l'Ariège Robert Naudi** qui propose trois pôles de formations universitaires spécialisés,
- **Des administrations** : le Conseil Départemental de l'Ariège (second plus gros employeur du territoire), la Préfecture, la Maison de la Région, la Communauté d'agglomération, les Chambres Consulaires, etc.
- **Plusieurs équipements sportifs** dont le complexe sportif de l'Ayroule, le centre aquatique intercommunal, le vélodrome...
- **Plusieurs zones d'activités** (commerces, grandes surfaces) : centralité commerciale de Foix, Peysales, Permilhac, Labarre, Bruilhols

2.4 - Pôles générateurs de déplacements – zoom sur Tarascon-sur-Ariège

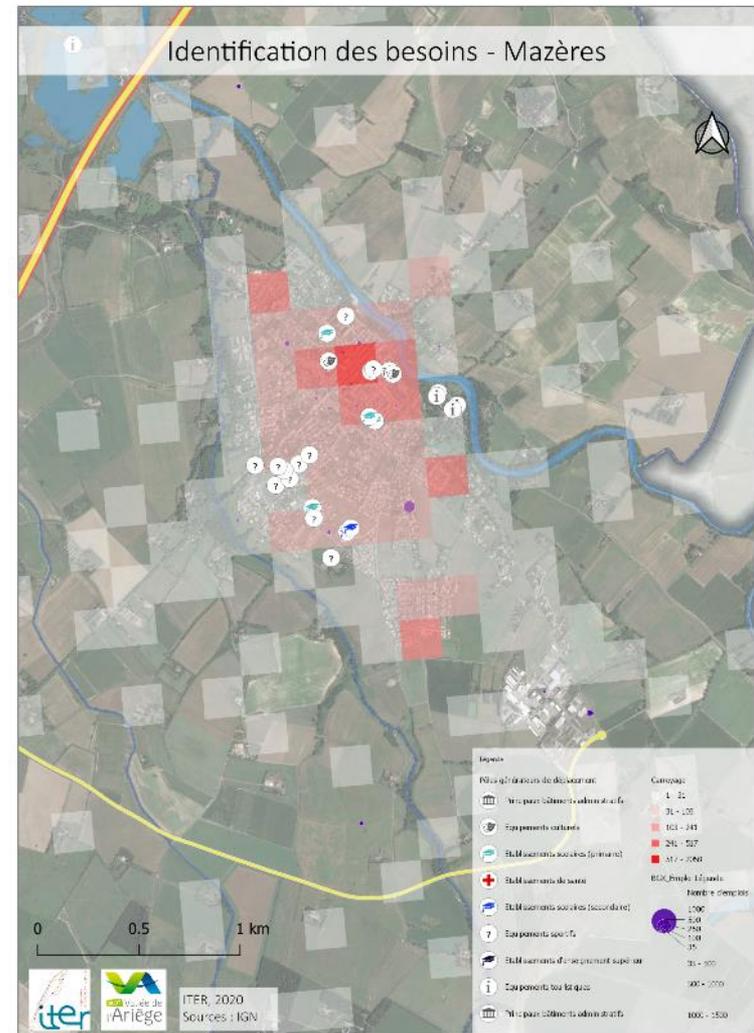
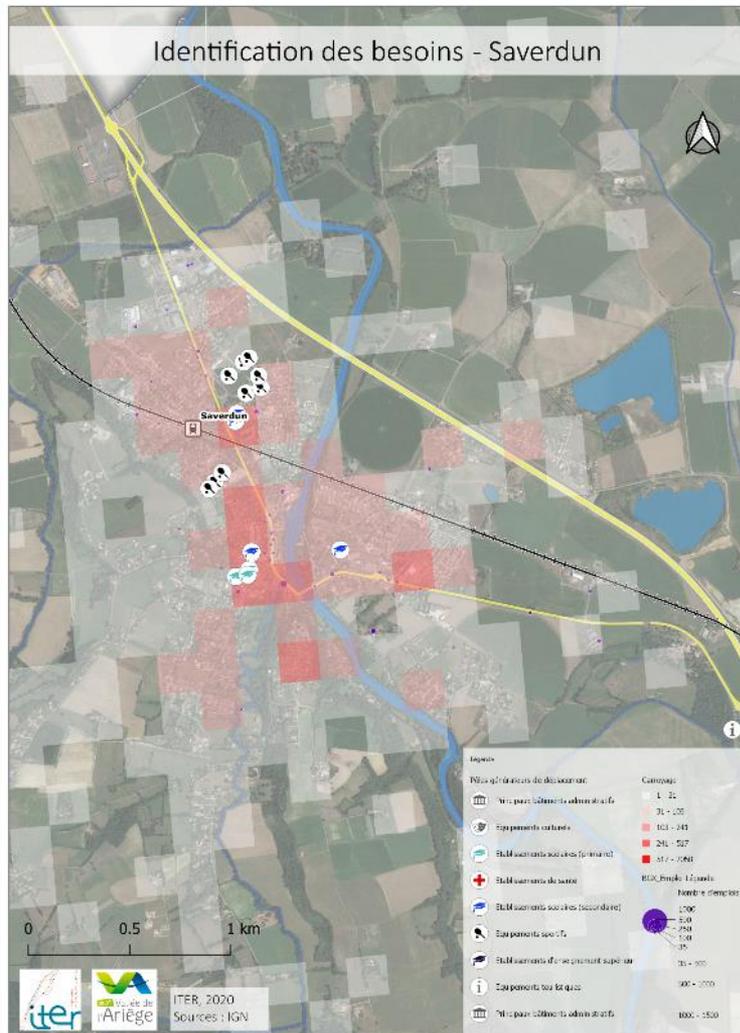


La commune de Tarascon sur Ariège est avant tout équipée de l'Hôpital Jules Rousse en lien avec le CHIVA qui devrait se délocaliser à proximité du Parc de la Préhistoire.

De par ses caractéristiques topographiques et de son attractivité touristique, Tarascon-sur-Ariège bénéficie d'un nombre relativement important d'équipements d'hébergement (campings, hôtels...).

En revanche, on constate un déficit en termes de bâtiments administratifs et d'établissements scolaires du secondaire et supérieur qui expliquent ses liens forts avec les deux autres EPCI.

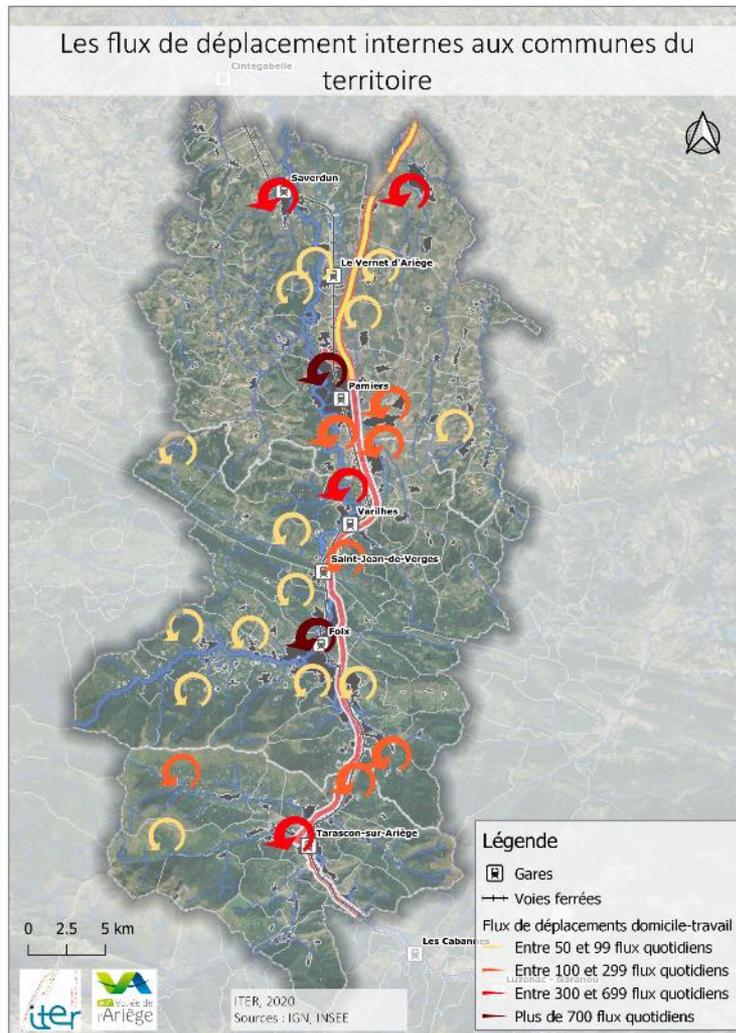
2.4 - Pôles générateurs de déplacements – zoom sur Saverdun - Mazères



Partie 2 - Les besoins de mobilité du territoire et le potentiel cyclable/marche à pied

1. La répartition démographique
2. La localisation des emplois
3. Les pôles générateurs
- 4. Les mobilités liées au travail**
5. L'offre de mobilité du territoire
6. La synthèse des besoins exprimés lors de l'enquête en ligne et des ateliers
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

2.4 - Des déplacements internes de courtes distances propices au développement du vélo



Source : Insee 2014

Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 50) qui ont lieu à l'intérieur des communes du territoire.

Bien que ces flux ne représentent que 30% des déplacements quotidiens des Français, cet indicateur reste structurant pour comprendre la structuration d'un territoire car il s'agit d'une mobilité « contrainte » se déroulant la plupart du temps sur une même plage horaire (heures de pointe).

Les communes de Pamiers et de Foix sont celles qui cumulent le plus de flux quotidiens internes :

- 3 500 flux domicile-travail quotidiens sur la commune même de Pamiers,
- 2 100 flux domicile-travail quotidiens sur la commune même de Foix,

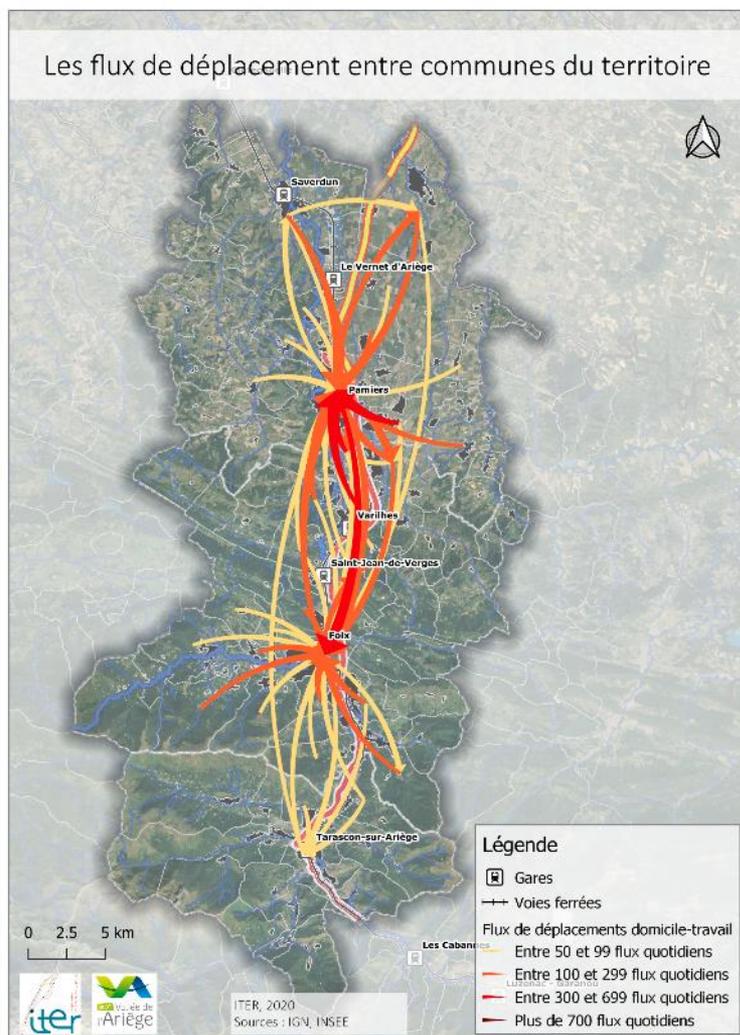
Les communes situées sur le corridor Pamiers-Foix* centralisent 7 100 flux quotidiens internes.

On observe ensuite des polarités secondaires sur les communes intermédiaires : Saverdun (650), Mazères (630), Tarascon-sur-Ariège (550) et Varilhes (330).

→ Il existe des besoins de déplacement internes importants qui se caractérisent généralement par des courtes distances propices au développement des modes actifs.

*Benagues, Crampagna, Ferrières-sur-Ariège, Foix, Loubières, Montgailhard, Pamiers, Rieux-de-Pelleport, Saint-Jean-de-Verges, Saint-Jean-du-Falga, La Tour-du-Crieu, Varilhes, Vernajoul, Verniolle

2.4 - Des flux massifs d'échange entre les communes sur le corridor Pamiers-Foix



Source : Insee 2014

Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 50) qui ont lieu entre les communes du Syndicat de SCoT.

Les flux les plus importants sont avant tout ceux qui relient Pamiers à Foix puis les flux venant des communes périphériques voisines jusqu'à Pamiers.

De manière générale, on remarque une forte polarité de déplacements sur l'axe Pamiers – Foix.

On dénombre plus de 5 800 flux quotidiens en échange sur le corridor Pamiers-Foix* (dans les deux sens).

➔ Sur le corridor Pamiers-Foix, de nombreux déplacements d'échange de courtes distances sont observés. Ils se situent dans le périmètre de pertinence du vélo. Au delà, l'enjeu des modes actifs se situe davantage sur l'amélioration des conditions d'intermodalité train/vélo.

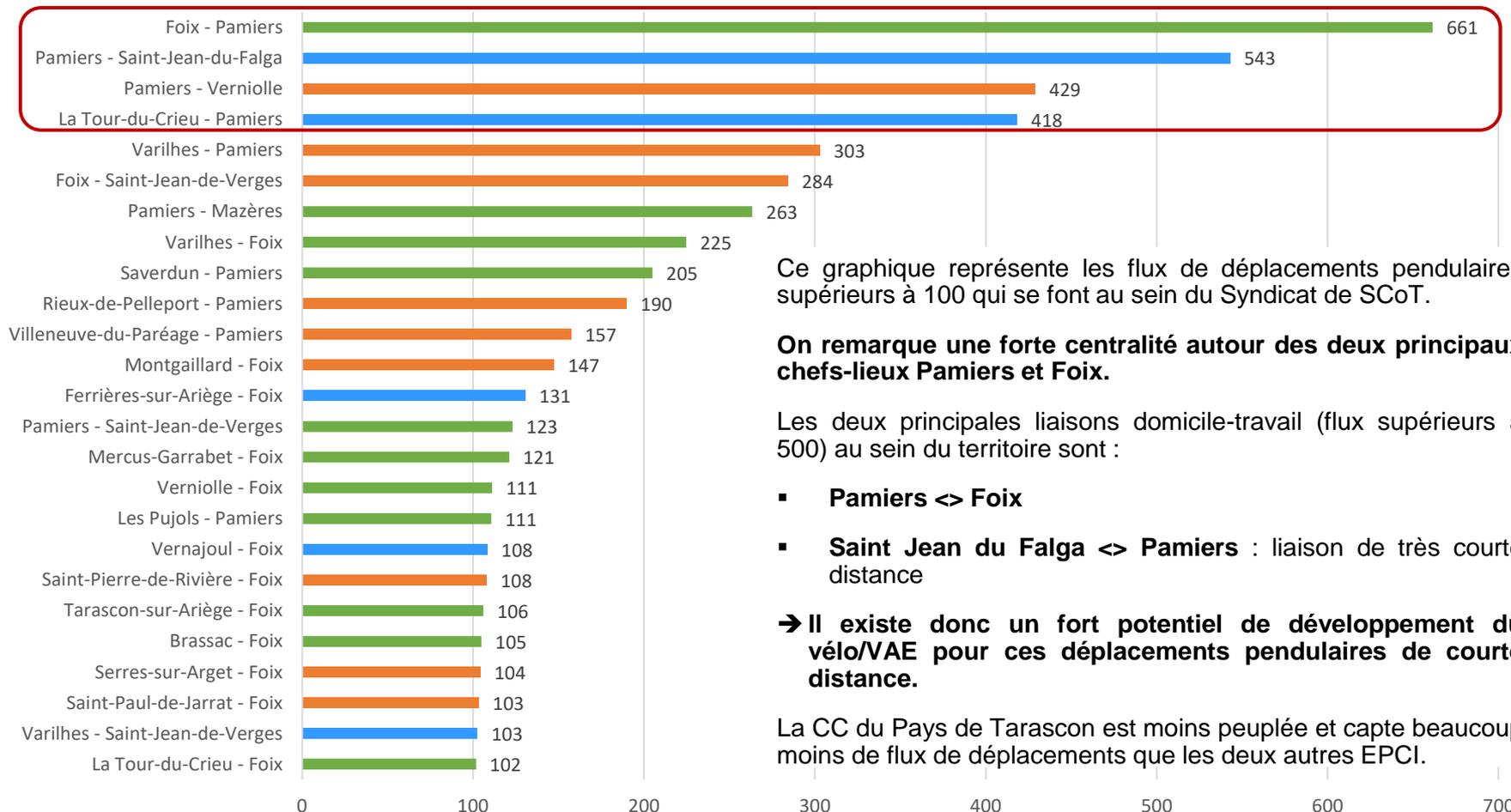
**Benagues, Crampagna, Ferrières-sur-Ariège, Foix, Loubières, Montgaillard, Pamiers, Rieux-de-Pelleport, Saint-Jean-de-Verges, Saint-Jean-du-Falga, La Tour-du-Crieu, Varilhès, Vernajoul, Verniolle*

2.4 - Volumes de flux domicile-travail supérieurs à 100

Bleu : liaison inférieure à 5km
Orange : liaison entre 5 et 10km
Vert : liaison supérieure à 10km

Les principaux flux domicile-travail **entre les communes** du territoire (supérieurs à 100, **en échange dans les deux sens**)

Données Insee 2015, base des flux supérieurs à 100



Ce graphique représente les flux de déplacements pendulaires supérieurs à 100 qui se font au sein du Syndicat de SCoT.

On remarque une forte centralité autour des deux principaux chefs-lieux Pamiers et Foix.

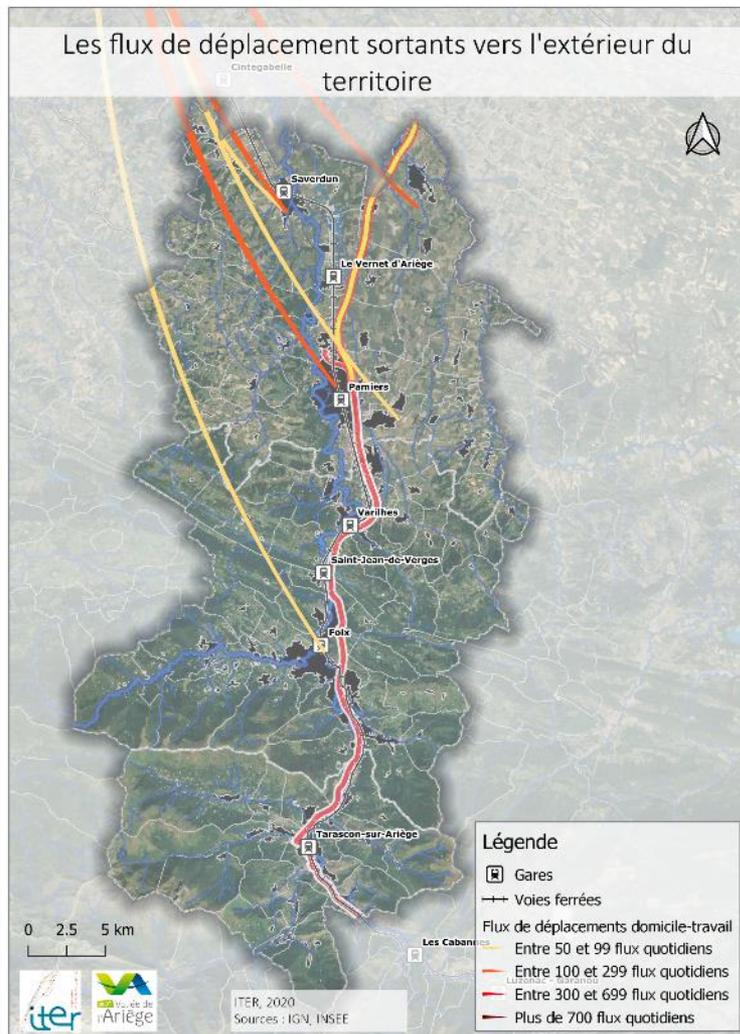
Les deux principales liaisons domicile-travail (flux supérieurs à 500) au sein du territoire sont :

- **Pamiers <> Foix**
- **Saint Jean du Falga <> Pamiers** : liaison de très courte distance

→ Il existe donc un fort potentiel de développement du vélo/VAE pour ces déplacements pendulaires de courte distance.

La CC du Pays de Tarascon est moins peuplée et capte beaucoup moins de flux de déplacements que les deux autres EPCI.

2.4 - Des déplacements extérieurs polarisés par la métropole toulousaine



Source : Insee 2014

Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 50) qui ont lieu avec l'extérieur : qu'ils soient entrants ou sortants.

Pour les déplacements sortants du territoire du Syndicat mixte, 32% sont à destination de Toulouse Métropole. Les flux les plus importants se font depuis Mazères, Pamiers et Saverdun vers Toulouse.

Pour les **déplacements entrants** dans le territoire les flux les plus importants correspondent aux flux :

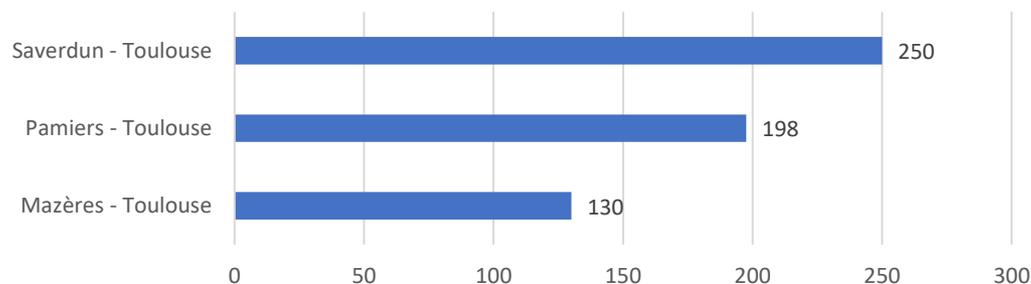
- depuis Toulouse et Lavelanet vers Foix,
- depuis Auterive et Toulouse vers Pamiers.

→ Compte tenu des liens importants entre le territoire et la métropole Toulousaine, l'enjeu du Plan Vélo se situe également sur l'amélioration des conditions de l'intermodalité train-vélo.

2.4 - Des déplacements extérieurs polarisés par la métropole toulousaine

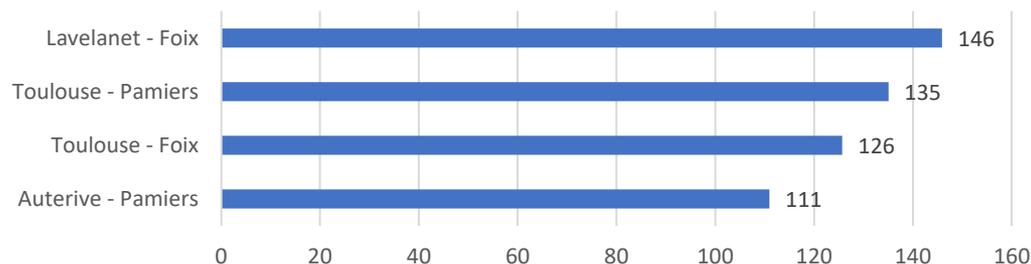
Les principaux flux domicile-travail **sortants** du territoire (supérieurs à 100)

Données Insee 2015



Les principaux flux domicile-travail **entrants** dans le territoire (supérieurs à 100)

Données Insee 2015



Ces deux graphiques représentent uniquement les flux supérieurs à 100 sortants du territoire puis entrants dans le territoire.

Les flux sortants sont systématiquement à destination de Toulouse.

Les flux entrants un peu sont moins liés à la métropole toulousaine, avec des flux en provenance d'autres communes ariégeoises ou limitrophes à la Haute Garonne (Lavelanet et Auterive).

2.4 - Synthèse du fonctionnement des déplacements domicile-travail par EPCI

	CC Portes d'Ariège Pyrénées	Agglo Foix-Varilhes	CC Pays de Tarascon-sur-Ariège
Déplacements internes aux communes	Des besoins massifs de déplacements internes sur Pamiers (3 485), Saverdun (649), Mazères (626) puis en second lieu sur La Tour du Crieu, St Jean du Falga et Verniolle	Des besoins massifs de déplacements sur Foix (2 152) et Varilhes (333) puis en second lieu sur St Jean de Verges et Saint Paul de Jarrat	Des besoins de déplacements sur Tarascon (544 flux quotidiens) puis sur Mercus-Garrabet (164) et Saurat (113)
Déplacements entre les communes	Des déplacements intenses depuis les communes périphériques en rabattement sur Pamiers et Foix Un corridor Pamiers <> Foix très emprunté dans les deux sens		Des déplacements depuis Tarascon vers les deux chefs lieux (Pamiers et Foix)
Déplacements sortants de l'EPCI	Un nombre important de déplacements vers Toulouse depuis Pamiers, Saverdun, Mazères et La Tour du Crieu	Des déplacements depuis Foix vers Toulouse	/
Déplacements entrants dans l'EPCI	Des flux extérieurs principalement à destination de Pamiers depuis Toulouse et Auterive (en majorité)	Des flux exclusivement à destination de la commune de Foix depuis Toulouse et Lavelanet principalement	/

Partie 2 - Les besoins de mobilité du territoire et le potentiel cyclable/marche à pied

1. La répartition démographique
2. La localisation des emplois
3. Les pôles générateurs
4. Les mobilités liées au travail
- 5. L'offre de mobilité du territoire**
6. La synthèse des besoins exprimés lors de l'enquête en ligne et des ateliers
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

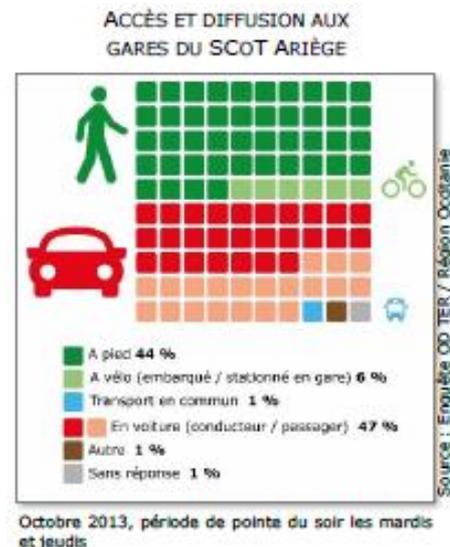
2.5 - Usages des transports collectifs et enjeux d'intermodalité

Le Syndicat de SCoT de la Vallée de l'Ariège compte **7 gares ou haltes ferroviaires** du nord au sud : Saverdun, Le Vernet d'Ariège, Pamiers, Varilhes, Saint Jean de Verges, Foix et Tarascon sur Ariège. Les gares de Pamiers, Foix et Saverdun étant les plus fréquentées du territoire (cf. slide suivante).

Même si le train est actuellement majoritairement utilisé pour les trajets en direction de l'agglomération toulousaine il semble tout aussi pertinent pour les déplacements internes au sein du territoire du Syndicat du SCoT. **La ligne TER traverse en effet le territoire sur un axe Nord-Sud parallèle à la RN20 ce qui lui permet d'avoir un potentiel de captation important : 32% de la population se situe à moins de 15 min en vélo d'une gare du territoire et 14% à moins de 15min à pied** (source : PGD).

De plus, on remarque que les modes actifs (vélo et marche à pied) sont déjà utilisés dans 50% des cas pour un accès en gare (la voiture étant utilisée dans 47% des cas).

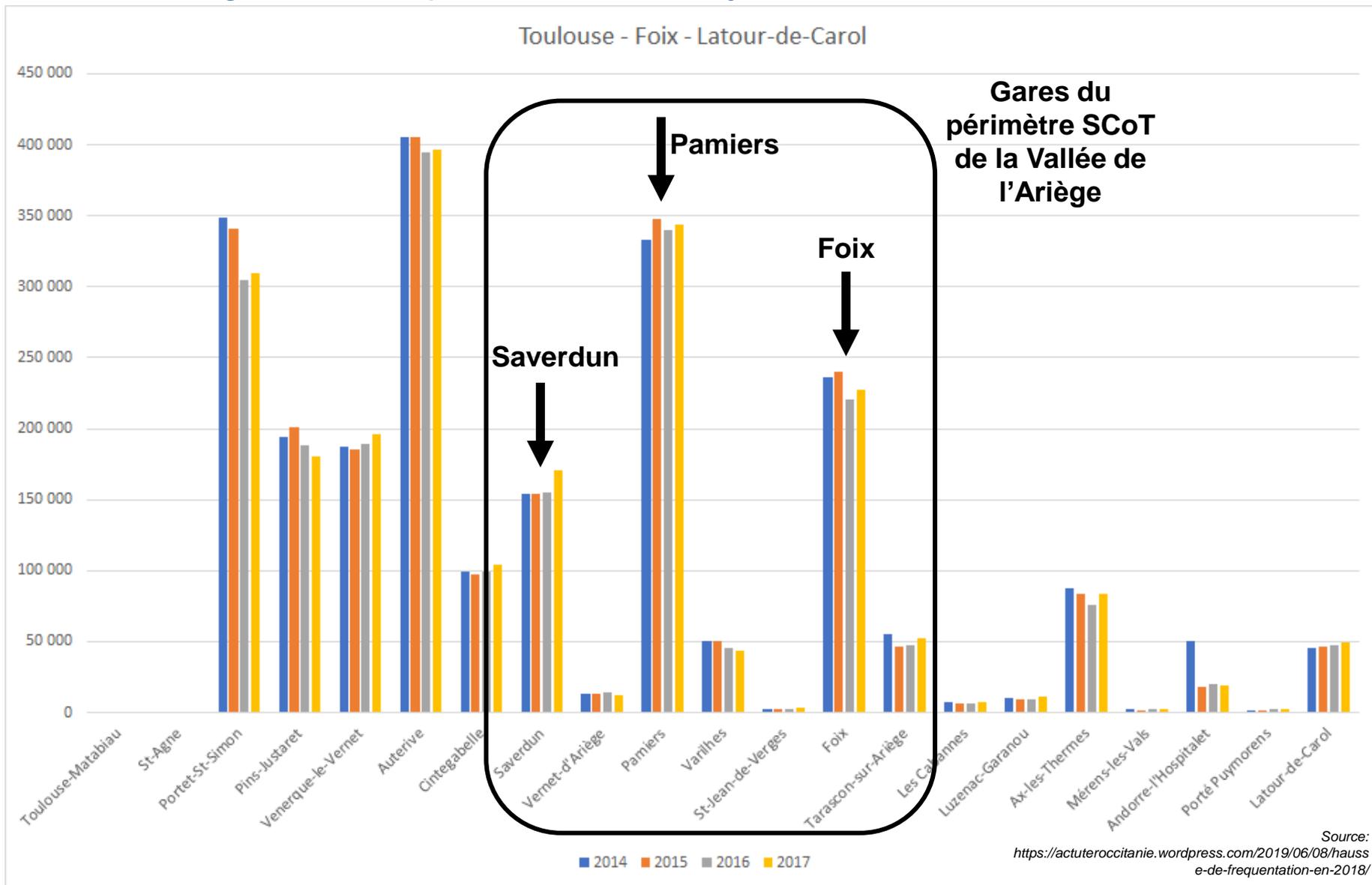
L'amélioration des conditions d'accès en gares aux mobilités actives est un enjeu majeur qui permettrait d'augmenter le nombre de déplacements réalisés en intermodalité et d'éviter la saturation des parkings en gare. Cela passe notamment par la sécurisation des cheminements piétons aux abords des gares, la création d'aménagements cyclables directs, sécurisés, jalonnés, mais aussi par la mise en place d'une offre de stationnement pour vélos adaptée et sécurisée.



Fréquentation en gares	Total voyageurs 2018	Total voyageurs 2018 + non voyageurs 2018
Saverdun	128 348	160 435
Vernet d'Ariège	8 373	8 373
Pamiers	267 380	334 225
Varilhes	33 531	33 531
Saint Jean de Verges	2 218	2 218
Foix	181 705	227 132
Tarascon sur Ariège	41 781	41 781

Source : <https://ressources.data.sncf.com/>

2.5 - Usages des transports collectifs et enjeux d'intermodalité



2.5 - Usages des transports collectifs et enjeux d'intermodalité

En complément de cette connexion avec les gares ou haltes ferroviaires du territoire, **le vélo/VAE semble également pertinent en connexion avec les autres offres en transports collectifs régulières du territoire à savoir :**

- les lignes régulières du réseau liO,
- les lignes régulières du réseau F'BUS de l'Agglo Foix-Varilhes,
- les navettes urbaines régulières de Pamiers,
- la navette de Saverdun.

Détail des lignes sur la page suivante.

La Région souhaite améliorer ces conditions d'intermodalité en inscrivant dans ses futurs cahiers des charges de transport, la nécessité de mettre en place des rack vélo sur les autocars permettant aux cyclistes d'embarquer leurs vélos à bord orienté davantage durant la période estivale à vocation loisirs/ tourisme.

Concernant la politique d'embarquement à bord des trains, il est aujourd'hui possible d'emporter son vélo à bord des TER. Néanmoins, les emplacements prévus ne sont pas réservés à l'avance et sont limités. Par ailleurs, la ligne TER du territoire connaît une saturation importante aux heures de pointe et la solution de l'embarquement du vélo à bord ne semble pas être une solution suffisamment pertinente pour permettre d'envisager un report modal de masse.



Réseau FBUS – Agglo Foix-Varilhes

2.5 - Usages des transports collectifs et enjeux d'intermodalité

	Numéro de lignes	Axes	Tarifcation
Ligne de cars TER gérée par la Région	Trains régionaux	Toulouse – Latour-de-Carol	/
Lignes régulières régionales en autocar - Réseau Lio	318	Mazères - Toulouse	2€ à l'unité, 15€ 10 voyages (carte pastel), 40€ abonnement mensuel (-50% jeunes -26ans)
	319	Saverdun - Toulouse	
	450	Pamiers - Lavelanet - Monségur	
	451	Lavelanet - Foix	Tarification unique 1€ ticket à l'unité
	453	Tarascon - Foix (CHIVA) - Pamiers	
	454	Foix - Saint Giron	
Lignes régulières du Réseau F'BUS - Pays Foix-Varilhes	1	Parvis – ZAC Permilhac	0,85€ à l'unité, 6,20€ 10 tickets, 16,50€ abonnement mensuel et 10€ l'abonnement mensuel jeunes -26ans
	2	Parvis – LEP Durroux - Parvis	
	3	Parvis – Place Cadirac - Parvis	
	5	Parvis – Mairie de Montgaillard - Caussou	
Lignes à la demande du Réseau F'BUS - Pays Foix-Varilhes	4	Cimetière – Rte de l'Herm – Parvis – Le Cussol	
Lignes permanentes sans réservation - Navettes urbaines de Pamiers	3 express	Centre ville 3 pigeons – Gare SNCF (correspondance avec les trains)	Gratuit
	5 cœur de ville	Centre ville 3 pigeons – Gare SNCF – Centre ville 3 pigeons	
Lignes TAD avec réservation - Navettes urbaines de Pamiers	1 bouton d'or	Centre ville 3 pigeons – Liberté – Centre ville 3 pigeons	
	2 Gloriette	La Gloriette – Centre ville 3 pigeons	
	4 bouchonne	Bouchonne – Centre ville 3 pigeons	
Navette Saverdun	/	Centre ville – zones commerciales – Gare SNCF	

2.6 – Loi d’Orientation des Mobilités et Intermodalité Vélo/ TC

La loi d’orientation des mobilités détaille 3 articles intéressants au sujet de l’intermodalité Vélo/ Transports collectifs :

1. Stationnements sécurisés des vélos dans les pôles d’échange multimodaux et les gares

Art. L. 1272-1.-Les gares de voyageurs, les pôles d’échanges multimodaux et les gares routières identifiées dans les conditions prévues aux articles L. 1272-2 et L. 1272-3 sont équipés de stationnements sécurisés pour les vélos avant le 1er janvier 2024 [..]

Cet article doit faire l’objet d’un décret d’application dans le courant de l’année 2020.

2. Transport de vélos dans les trains

Art. L. 1272-5.-Les matériels neufs et rénovés affectés à la réalisation des services ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur les infrastructures appartenant à l’État et à ses établissements publics ainsi que ceux affectés aux réseaux d’Ile-de-France, de Corse et de Provence-Alpes-Côte d’Azur, à l’exception des services urbains, prévoient des emplacements destinés au transport de vélos non démontés. Ces emplacements ne peuvent restreindre l’accès des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Un décret définit le nombre minimal d’emplacements à prévoir en fonction des matériels concernés et des services auxquels ils sont affectés. Il précise les exceptions dérogeant à cette obligation générale ainsi que les conditions de sa mise en œuvre.

Cet article doit faire l’objet d’un décret d’application dans le courant de l’année 2020.

3. Transport de vélos dans les autocars

Art. L. 1272-6.-A compter du 1er juillet 2021, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l’exception des services urbains, sont équipés, à leur mise en service, d’un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. Les autorités mentionnées aux articles L. 1231-1, L. 1231-3 ou L. 1241-1 peuvent déroger à cette obligation, sur décision motivée, pour les services qu’elles organisent. [..]

Cet article ne fait pas l’objet de transcription réglementaire pour les services routiers organisés par les régions.

Partie 2 - Les besoins de mobilité du territoire et le potentiel cyclable/marche à pied

1. La répartition démographique
2. La localisation des emplois
3. Les pôles générateurs
4. Les mobilités liées au travail
5. L'offre de mobilité du territoire
- 6. La synthèse des besoins exprimés lors de l'enquête en ligne et des ateliers**
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

2.6 – L'enquête en ligne en quelques chiffres



Un total de 728 réponses exploitées dont 640 (soit 88%) réponses à l'échelle du SCoT avec une répartition hétérogène en fonction de l'EPCI de résidence :

- Agglo Foix-Varilhes (389 réponses),
- CC Portes d'Ariège Pyrénées (212 réponses),
- CC Pays de Tarascon (39 réponses).

Sur l'échantillon général des répondants (728), 523 personnes ont recours à la voiture en tant que mode principal.



Sur l'échantillon général des répondants (728), 116 personnes ont recours au vélo/VAE en tant que mode principal et 296 personnes l'utilisent de manière plus ponctuelle (pas en tant que mode principal).

2.6 - Synthèse des besoins exprimés dans l'enquête en ligne

Les besoins des utilisateurs actuels de la voiture :

Distances parcourues : pour le motif travail-études, près de 31% des distances parcourues par les utilisateurs de la voiture sont inférieures à 8km ce qui est non négligeable dans la perspective d'identifier le potentiel de report modal.

Propension au changement : **60% des utilisateurs actuels de la voiture (en tant que mode principal) se disent prêts à utiliser davantage le vélo à assistance électrique (VAE) pour leurs trajets du quotidien (318 personnes sur 523)**. Sur ces 318 personnes, 67% sont des actifs en emploi.

Pour le motif travail, 226 personnes utilisent aujourd'hui la voiture pour se rendre sur Pamiers ou Foix depuis l'une des communes du périmètre SCoT. Demain, les deux tiers (149) seraient prêts à utiliser le VAE pour ce même trajet.

→ Des potentiels importants de report modal vers le VAE notamment pour les trajets réalisés en direction de Pamiers et Foix.

Mesures d'incitation : parmi les personnes n'utilisant jamais le vélo (de manière régulière ou ponctuelle), 83% envisagent de l'utiliser davantage à condition que des mesures soient mises en place : création d'aménagements et d'équipements de qualité (46%), incitations financières (35%).

Partie 2 - Les besoins de mobilité du territoire et le potentiel cyclable/marche à pied

1. La répartition démographique
2. La localisation des emplois
3. Les pôles générateurs
4. Les mobilités liées au travail
5. L'offre de mobilité du territoire
6. La synthèse des besoins exprimés lors de l'enquête en ligne et des ateliers

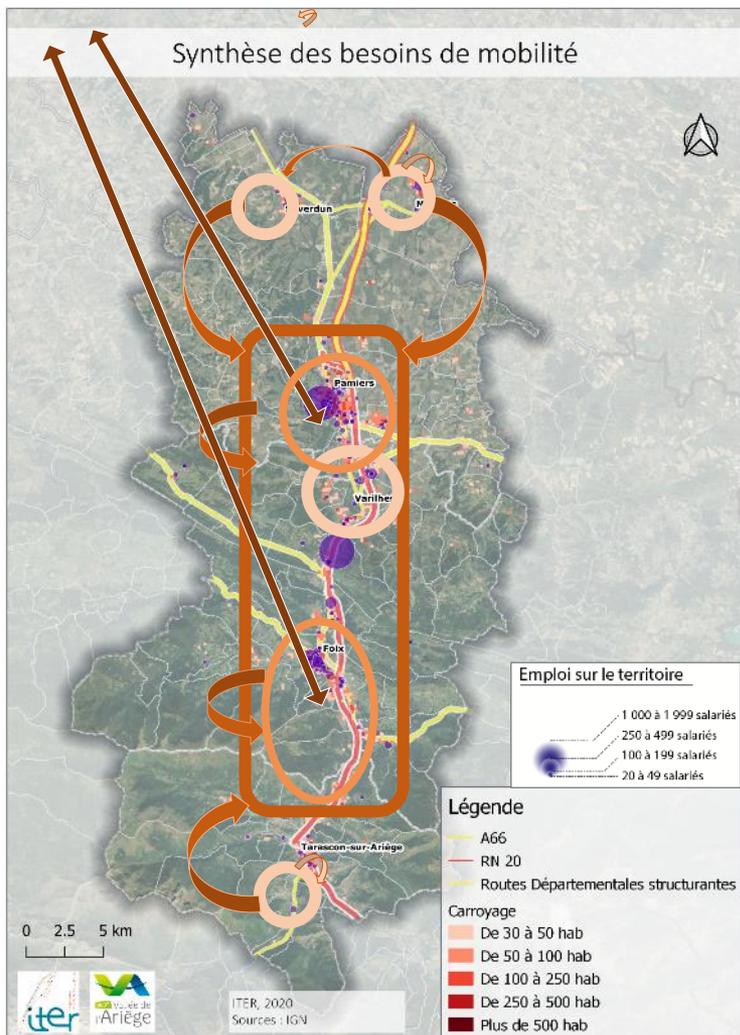
7. Les enjeux pour le Plan Vélo

2.7 - Les enjeux pour le Plan Vélo du Syndicat de SCoT

Les principaux enseignements à retirer du diagnostic des besoins et par conséquent les enjeux cyclables associés sont :

- Une structure territoriale claire qui identifie très nettement des corridors de déplacements majeurs,
- Un potentiel cyclable important au sein des principales polarités urbaines et de leur continuum urbain qui justifie d'engager une politique cyclable ambitieuse.
- Un enjeu d'amélioration des conditions de rabattement vers les gares du territoire afin de faciliter les trajets intra-territoriaux mais aussi avec la métropole toulousaine. Cet enjeu renvoie également à une bonne gestion des parcelles foncières à bord des gares en évitant une extension des stationnements automobiles.
- Une volonté très claire exprimée par les citoyens d'engager le territoire dans une dynamique d'amélioration des conditions de mobilité et en particulier des mobilités actives.
- Des espaces à fort potentiel « vélo » qui se positionnent globalement en cohérence avec les pôles touristiques du territoire. Cet aspect constitue donc un enjeu de faire du Plan Vélo un outil participant à la dynamique touristique du territoire.
- Des espaces à la topographie trop accidentée ou à la densité démographique/ d'emploi trop faible pour considérer un potentiel cyclable important qui nécessitent d'envisager d'autres solutions de mobilité (covoiturage, transport collectif, transport solidaire, ...) et un travail de sensibilisation sur la cohabitation des différents modes sur la voirie.
- Un Plan Vélo pouvant constituer un outil déterminant au service de la valorisation d'une part de l'identité du territoire « Vallée de l'Ariège » dont le bassin de mobilité s'affranchit des limites intercommunales et d'autre part, son attractivité résidentielle et économique dans un contexte probable d'exode urbain des grandes métropoles.

2.7 - Synthèse des besoins de mobilité



Des besoins de déplacements pendulaires importants internes aux communes de Pamiers et de Foix qui nécessitent de s'interroger sur la mise en place d'aménagements, de stationnement et de services dédiés au vélo.

Un **corridor Pamiers – Foix** qui centralise les fonctions principales du territoire et sur lequel les besoins de mobilité pendulaire sont forts (près de 13 000 flux quotidiens internes et entre les communes) nécessite de mener une réflexion sur des **solutions de mobilité multimodales** : mobilités actives (vélo, marche à pied), offre ferroviaire...

Des besoins de déplacements de très courtes distances au niveau des polarités internes (Saverdun, Mazères, Varilhes-Verniolle et Tarascon) pour lesquels il existe un potentiel important de report modal vers les mobilités actives.

Des liens intenses avec la Métropole Toulousaine qui nous amènent à réfléchir sur des solutions de mobilité performantes et attractives en intermodalité.

Partie 3 - Etat du réseau actuel et 1^{ère} approche prospective



Dessinons un avenir qui a du sens.

Objectif de cette 3^{ème} partie

Cette partie doit permettre :

- d'une part, de qualifier le réseau actuel et recenser les projets cyclables envisagés à court et moyen terme afin d'identifier le degré actuel de prise en compte des mobilités cyclables sur le territoire,
- d'autre part, d'exprimer les attentes des partenaires/ citoyens d'une politique cyclable à l'échelle du Syndicat de SCoT au travers de l'identification des corridors prioritaires et secondaires,
- enfin, de qualifier, dans ces corridors, les points durs/ bonnes pratiques afin d'anticiper les efforts qui seront à consentir pour satisfaire ces attentes.

L'objectif étant de proposer une première approche sommaire des axes à aménager qui sera mise en perspective en synthèse du document avec les besoins de mobilité identifiés préalablement.

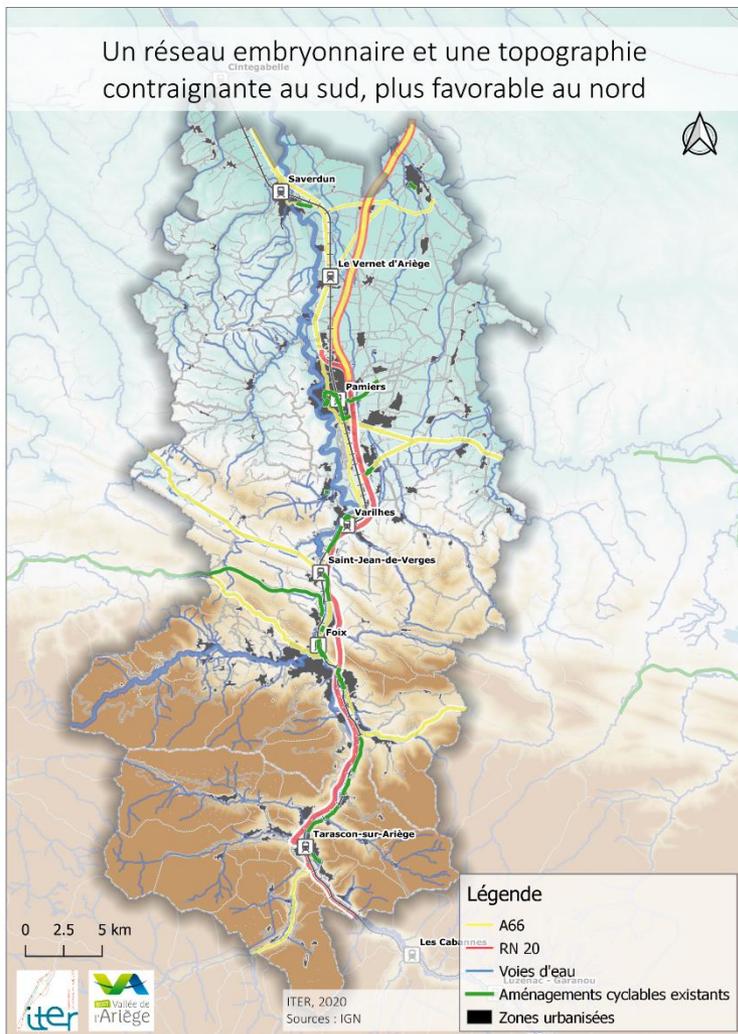
L'analyse se décompose en 7 sous-parties :

1. L'état actuel des équipements cyclables et du degré de cyclabilité
2. Les projets cyclables des partenaires
3. Les corridors et points durs d'usage du vélo identifiés en atelier
4. L'analyse objective par l'audit terrain des points durs/ bonnes pratiques
5. Les enjeux environnementaux
6. Les souhaits d'amélioration au travers de l'enquête et des ateliers
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

Partie 3 - Etat du réseau actuel et 1^{ère} approche prospective

- 1. L'état actuel des équipements cyclables et du degré de cyclabilité**
2. Les projets cyclables des partenaires
3. Les corridors et points durs d'usage du vélo identifiés en atelier
4. L'analyse objective par l'audit terrain des points durs/ bonnes pratiques
5. Les enjeux environnementaux
6. Les souhaits d'amélioration au travers de l'enquête et des ateliers
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

3.1 - Un réseau quasi inexistant, contraint par le relief



Les aménagements cyclables sécurisés sont peu nombreux et disparates sur le territoire du Syndicat de SCoT.

La seule continuité cyclable d'envergure est la V81 entre Vernajoul et Saint-Girons. Les travaux du Pont de l'écho n'étant pas achevés, cette voie n'est pas connectée à Foix. De plus, son tracé est clairement orienté pour les cyclotouristes et ne pourra pas, ou peu, servir aux cyclistes du quotidien du secteur.

Pamiers travaille également à l'aménagement de la V81 pour relier Mirepoix à terme (Route de Belpech, travaux en cours à l'automne 2020). Toutefois, la question de l'entrée de ville Est de Pamiers n'est pas solutionnée, malgré cet aménagement.

Entre Tarascon et Montgailhard, un aménagement existe, mais la bande centrale circulée est trop large et les voies cyclables sur les côtés sont trop étroites pour garantir la sécurité des cyclistes. De plus, cet aménagement s'interrompt régulièrement : à chaque traversée de village, (où des zones 30 plus ou moins bien aménagées prennent le relais), et, plus problématique, en pleine section courante, peu après une sortie de virage, entre Saint-Paul-de-Jarrat et Garrabet.

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

3.1 - Le degré de cyclabilité du territoire

La « cyclabilité » du réseau viaire du périmètre SCoT de la Vallée de l'Ariège permet d'identifier la capacité d'accueil théorique, estimer selon la topographie, la hiérarchisation du réseau, la vitesse réglementaire et la présence d'aménagements cyclables (indépendamment de leur qualité).

Cette analyse permet une première lecture de l'état du réseau qui est à compléter par une analyse qualitative au travers de l'audit terrain et de l'expertise d'usager (ateliers).

La méthodologie employée pour définir le degré de cyclabilité des infrastructures du territoire croise plusieurs éléments :

- L'estimation théorique du volume de véhicules motorisés sur la base de la hiérarchisation du réseau viaire de l'IGN.
- La vitesse réglementaire maximale autorisée de la circulation des voies qui renvoie à la notion de sécurité.
- Les aménagements vélos dédiés qui permettent de venir nuancer les deux premiers critères de vitesse et de trafic en sécurisant le trajet. A ce stade de l'analyse, ce critère n'intègre aucune analyse qualitative d'aménagement, de continuités, ...
- La pente de la voirie qui renvoie à la facilité d'usage avec un vélo.

L'ensemble de l'analyse a été réalisé en cas d'usage d'un vélo classique et d'un vélo à assistance électrique (VAE). Le critère discriminant entre les deux modes est la pente, moins impactante pour un VAE.

Les critères déterminants le degré de cyclabilité des infrastructures du réseau

Critères	Source	Classification
Trafic	BD Topo	2*2 voies ou nationales
		route secondaires
		route tertiaires
		Chemin
Vitesse	BD Topo	>80
		80
		70
		50
		30 20
Aménagement	OSM	Piste séparée
		Piste ou bande
		Autre
Pente	QGIS	<6%
		>6%

Classification des voies

Vélo sans AE	VAE
Bonne	
Moyenne	
Mauvaise	

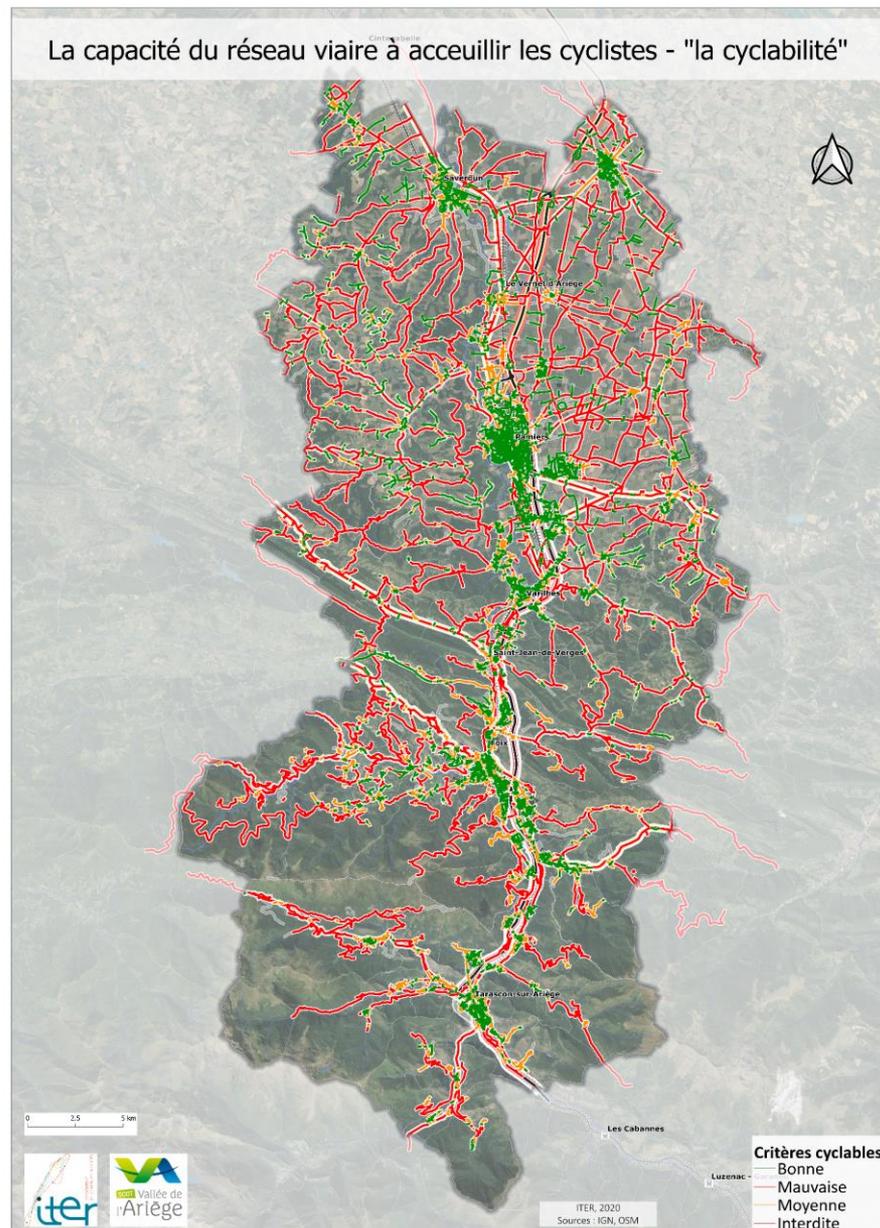
3.1 – Un réseau viaire inhospitalier pour les cycles

L'état de l'analyse « quantitative » de la cyclabilité du territoire fait apparaître une majorité de voies peu favorables à l'accueil des vélos à l'exception des principales centralités urbaines du périmètre SCoT.

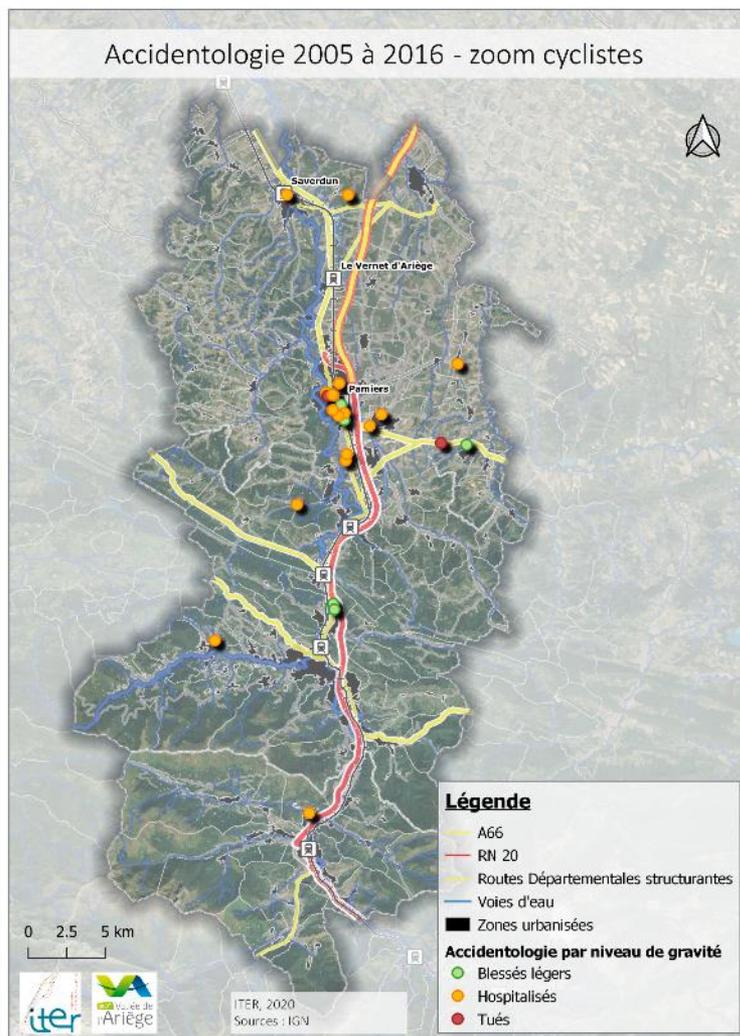
Ce constat, qui sera à nuancer par le complément d'autres analyses qualitatives, s'explique en raison :

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

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



3.1 – Une faible accidentologie des vélos qui renvoie davantage à un usage très faible de ce mode



Les données de cette carte sont issues des fichiers BAAC où les forces de l'ordre répertorient les accidents corporels au niveau national. Cette donnée ne comprend pas les accidents n'ayant pas entraîné la mobilisation de la police.

En ce qui concerne l'accidentologie impliquant les cyclistes entre 2005 à 2016, 24 accidents ont été répertoriés sur le territoire (sur 454 tous modes au total). Parmi ces accidents :

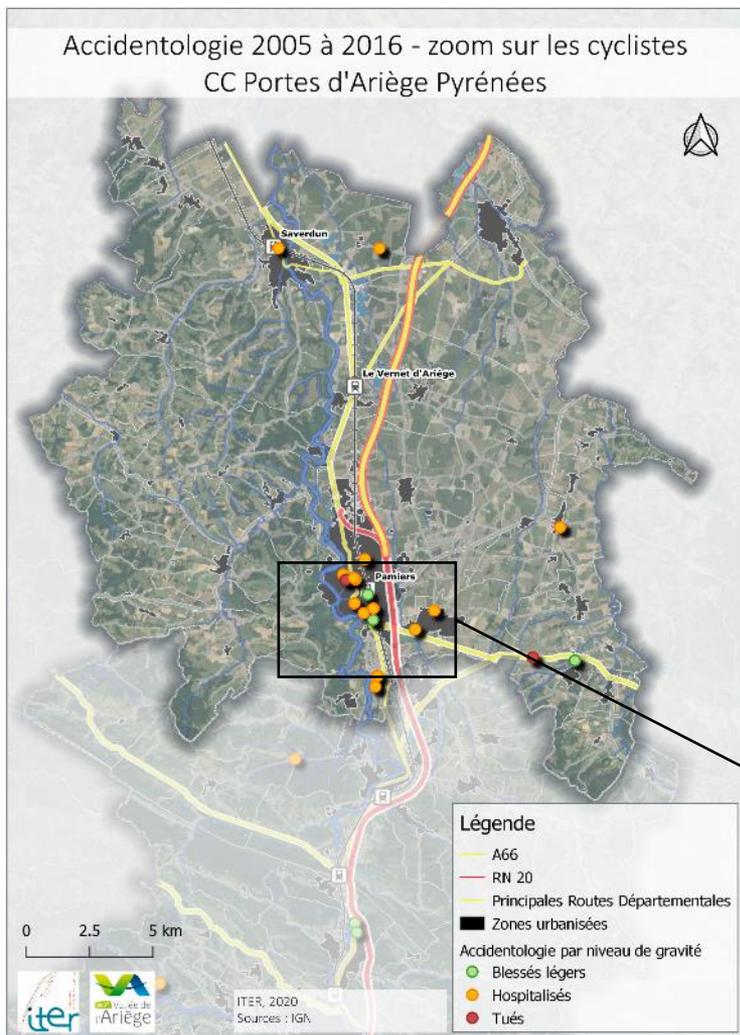
- 7 ont créé des blessures légères aux personnes impliquées,
- 17 ont engendré une hospitalisation,
- 2 le décès d'une ou plusieurs personne(s).

Le nombre d'accidents recensés semble très faible et peut s'expliquer de plusieurs manières :

- Soit, les accidents n'ont pas entraîné de dommages corporels et n'ont donc pas été pris en compte par les forces de l'ordre : le nombre réel d'accidents serait donc sous-évalué.
- Soit, le faible nombre d'accidents est lié à une faible pratique cyclable sur le territoire.

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

3.1 - Accidentologie modes actifs – zoom sur les cyclistes – CC Portes d’Ariège Pyrénées

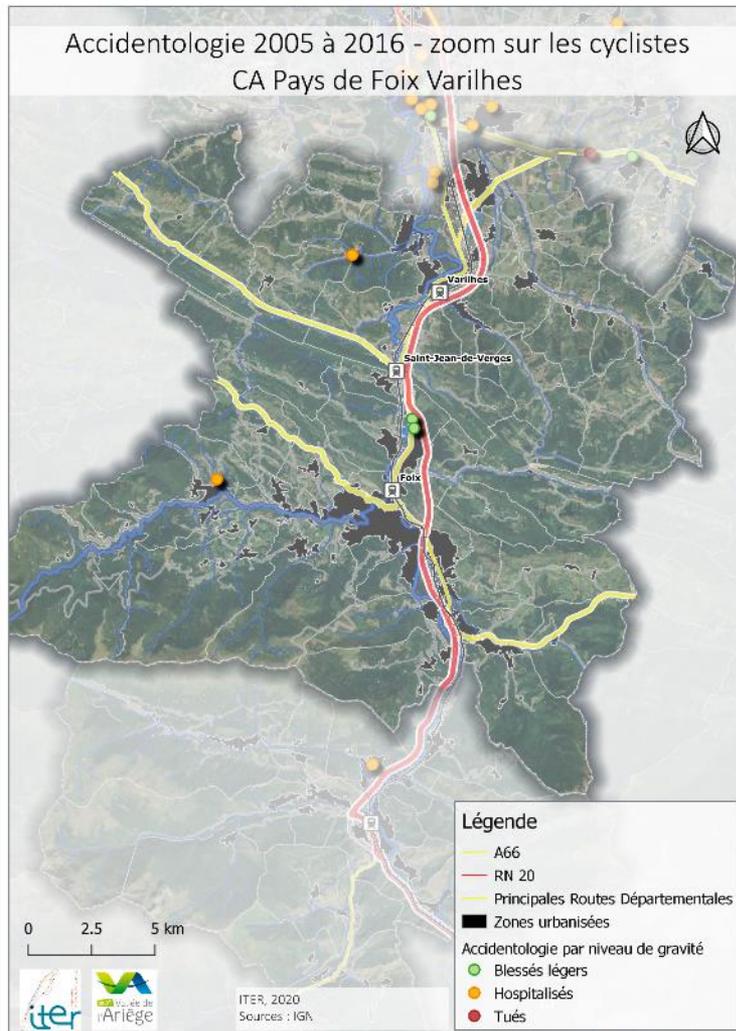


19 accidents sur les 24 répertoriés se sont déroulés sur la CC Portes d’Ariège Pyrénées. Parmi ces 19 accidents, 10 ont eu lieu sur la commune de Pamiers.

- 3 ont créé des blessures légères aux personnes impliquées,
- 14 ont engendrés une hospitalisation,
- 2 le décès d’une ou plusieurs personne(s).



3.1 - Accidentologie modes actifs – zoom sur les cyclistes – Agglo Foix-Varilhes



4 accidents sur les 24 répertoriés se sont déroulés sur l'Agglo Foix-Varilhes dont 2 sur la commune de Foix.

- 2 ont créé des blessures légères aux personnes impliquées,
- 2 ont engendrés une hospitalisation.

3.1 - Accidentologie modes actifs –zoom sur les cyclistes – CC Pays de Tarascon



1 seul accident sur les 24 s'est déroulé sur la CC Pays de Tarascon. Celui-ci a eu lieu sur la commune d'Arignac et a provoqué une hospitalisation de la personne concernée.

La Communauté de Communes du Pays de Tarascon est marquée par une topographie moins favorable à la pratique du vélo par rapport aux deux autres EPCI. En effet, cette CC constitue la partie la plus montagneuse du territoire.

Partie 3 - Etat du réseau actuel et 1^{ère} approche prospective

1. L'état actuel des équipements cyclables et du degré de cyclabilité
- 2. Les projets cyclables des partenaires**
3. Les corridors et points durs d'usage du vélo identifiés en atelier
4. L'analyse objective par l'audit terrain des points durs/ bonnes pratiques
5. Les enjeux environnementaux
6. Les souhaits d'amélioration au travers de l'enquête et des ateliers
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

3.2 - Les projets cyclables sur le territoire

L'identification des projets cyclables envisagés à court et moyen terme doit permettre d'identifier le degré actuel de prise en compte des mobilités cyclables sur le territoire.

L'objectif est également de comprendre en quoi chacun de ces projets permet d'apporter, en partie, des réponses aux besoins identifiés en première partie du présent document.

Plusieurs projets cyclables ont été recensés sur le territoire à différentes échelles :

- les projets à grande échelle : véloroute V81 et voie mobilité active de la Haute Ariège,
- les projets à l'échelle du Département (SDIC, comité de traverse, ...),
- les projets et études vélos à l'échelle du Syndicat de SCoT,
- les projets à l'échelle des EPCI membres,
- les projets à l'échelle communale.



3.2 - Les projets cyclables sur le territoire

Plan Régional Vélo

La Région Occitanie a engagé un travail d'élaboration d'un Plan Vélo à l'échelle de son territoire.

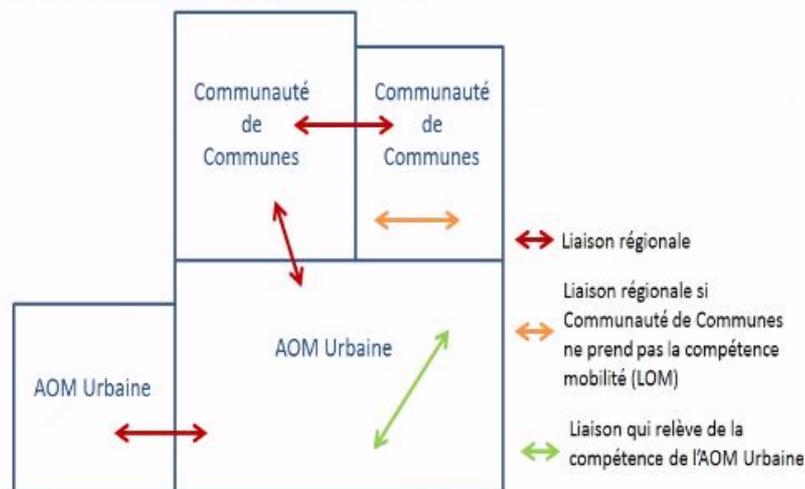
La LOM est venue élargir les compétences de la Région notamment pour intervenir sur les questions de mobilités actives. Cela ne signifie pas nécessairement que la Région va créer des pistes cyclables d'autant qu'elle n'est pas identifiée comme gestionnaire de voirie mais ce Plan Vélo doit permettre de fixer un cadre à une stratégie de co-financement d'infrastructures/ services dédiés à la promotion du vélo.

L'objectif régional est de développer des itinéraires sécurisés en privilégiant des co-financement d'aménagements en site propre sur des liaisons dont le besoin est avéré : moins de 5km ou 15km pour le VAE, potentiel flux domicile travail, rabattement vers les gares, ...).

La Région envisage également d'engager un travail sur les itinéraires loisirs/ tourisme (véloroutes et voies vertes) afin de valoriser le patrimoine régional.

Enfin, une volonté de faciliter l'intermodalité entre le Vélo et le Train/car est envisagé au travers d'expérimentation (réservation préalable) et d'amélioration des conditions de stationnement vélo en gare.

Où s'exerce la compétence de la Région ?



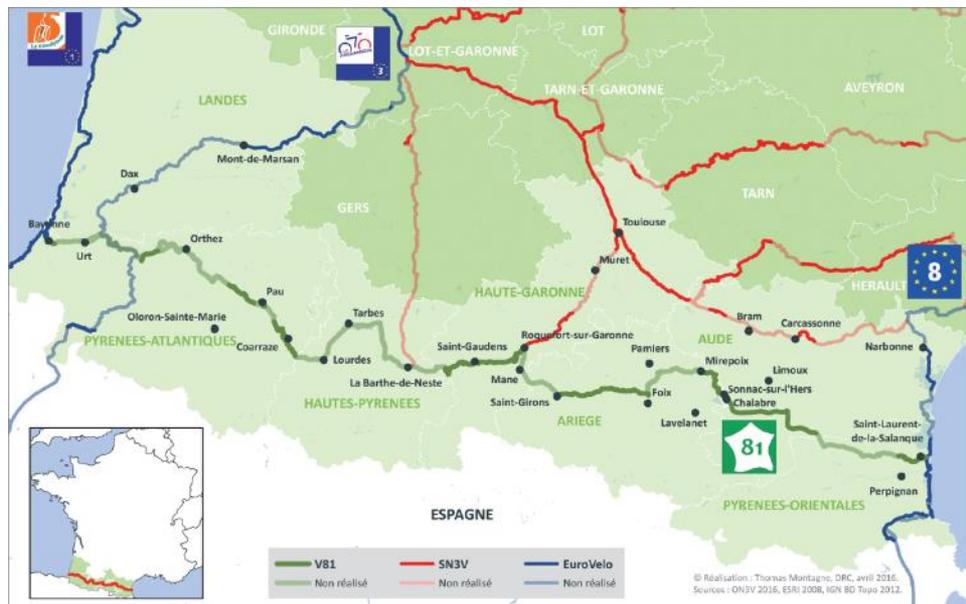
3.2 - Les projets cyclables sur le territoire

Les projets à une échelle large : Véloroute V81

Initialement étudié pour développer la pratique du cyclotourisme, ce projet d'envergure a également vocation à servir pour d'autres types de déplacements en assurant un maillage avec les autres itinéraires cyclables du territoire.

L'itinéraire du Piémont Pyrénéen, la V81 est un circuit structurant, continu, accessible à tous entre Bayonne et Perpignan qui traverse six départements et se connecte à trois itinéraires européens et 2 itinéraires nationaux. Elle sillonne le territoire de la Vallée des Gaves d'Est en Ouest. Plusieurs tronçons ont déjà été aménagés notamment à l'ouest entre Foix et Saint Giron sur une ancienne voie ferrée (40km) et à l'est entre Lavelanet et Mirepoix.

➔ Ce projet répond en partie aux besoins de mobilité identifiés sur le corridor Pamiers-Foix.



3.2 - Les projets cyclables sur le territoire

Les projets à une échelle large : La VMA de la Haute Ariège

La voie active de la Haute Ariège est un projet de liaison douce d'une trentaine de kilomètres parcourant les Vallées d'Ax par la Vallée de l'Ariège entre Sinsat et forges d'Orlu et parallèle à la RN20. Cette voie verte traverse les centres-villes de 14 communes.

Cette liaison de promenade et de découverte s'adresse à un large public (familles, locaux, sportifs, touristes...) et doit permettre de valoriser et dynamiser le territoire d'un point de vue touristique (desserte de nombreux points d'intérêt touristique et de loisirs).

Cette voie verte s'adresse donc en premier lieu à des usages cyclosporifs/touristiques mais doit également répondre à des usages utilitaires (alternative de desserte des lieux de vie du quotidien : commerces, écoles ...). Par ailleurs, pour faciliter l'accès de cet itinéraire aux usagers, il est prévu une connexion aux gares SNCF (Les Cabannes, Luzenac-Garanou et Ax-les-thermes) avec un fléchage vers plusieurs parkings le long de l'itinéraire pour favoriser l'intermodalité.

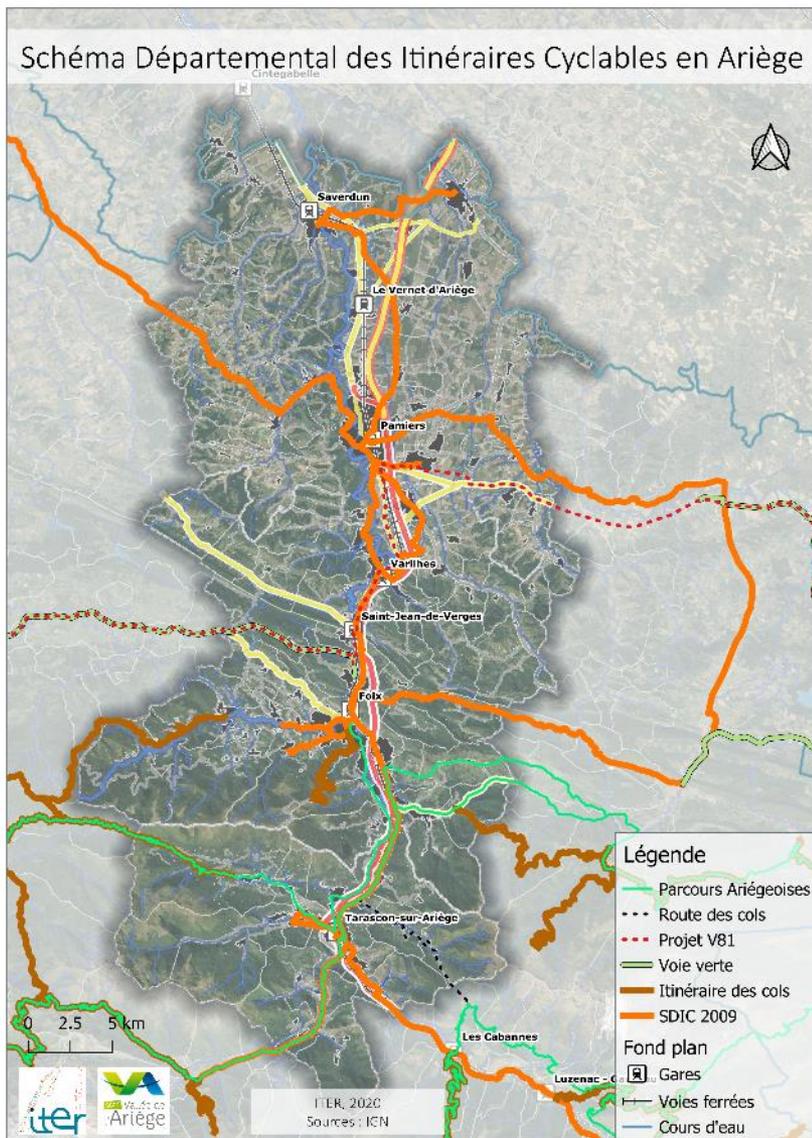


Les trois enjeux fondamentaux de ce projet sont : l'attrait (paysager, desserte des sites touristiques), la sécurité et l'accessibilité.

Plusieurs solutions ont été étudiées pour le tracé de cet itinéraire prenant en compte les contraintes topographiques, environnementales et budgétaires. Le tracé définitif se décompose en 5 sections aménagées de manière différente en fonction de leur nature : voies vertes, zones 30, voies partagées, chemins empierrés, etc.

➔ **Ce projet répond aux besoins de déplacements du sud du territoire en lien avec son besoin de valorisation d'un point de vue touristique.**

3.2 - Les projets cyclables sur le territoire



Politique cyclable du Département

Le Conseil départemental de l'Ariège a approuvé son **Schéma Départemental Vélo et Voie Verte en janvier 2009**. Cette étude visait à mettre en évidence des itinéraires permettant de faciliter la pratique du vélo pour le tourisme, les loisirs, le sport mais aussi pour certains déplacements utilitaires. En association avec l'Agence de Développement Touristique, le Département a fait évoluer la carte de ce Schéma de 2009.

Le Conseil départemental a approuvé en janvier 2022 un Plan Départemental de Développement des Mobilités Actives afin d'accompagner financièrement et techniquement les territoires, cf p124 et 125.

3.2 - Les projets cyclables sur le territoire

Politique cyclable du Département

Par ailleurs, le Conseil départemental de l'Ariège porte plusieurs actions qui concourent à promouvoir la pratique du vélo sur le territoire : accueil du Tour de France presque chaque année, organisation de la fête du vélo tous les ans au mois de juin, communication régulière sur « L'Ariège aime le vélo », inscription du vélo dans son plan stratégique « Ariège 2030 », lancement du projet « les montagnes ariégeoises » en 2019 qui vise le déploiement du label « Accueil Vélo » ainsi que la promotion de l'offre cyclo sportive et enfin via la mobilisation **d'investissements pour l'aménagement des voies vertes.**

A noter toutefois, que les actions portées par le Département répondent avant tout à des besoins de déplacements liés au tourisme et aux loisirs.



3.2 - Les projets cyclables sur le territoire

Etudes mobilité en cours sur le périmètre SCoT

L'étude Plan Vélo du SCoT de la Vallée de l'Ariège s'inscrit dans une **volonté de la part des élus de faire de la mobilité un axe majeur de développement du territoire et de son attractivité**. Deux autres projets mobilité en cours de déploiement sur le territoire s'inscrivent dans cette dynamique: une étude AOM Val d'Ariège et une étude globale PEM (Pôles d'Echange Multimodal).

- **Le Syndicat de SCoT de la Vallée de l'Ariège a été retenu par la démarche France Mobilités pour étudier la faisabilité juridique, technique et financière de la création d'une ou plusieurs autorités organisatrices de la Mobilité (AOM) sur le périmètre de la Vallée de l'Ariège.** En effet, aujourd'hui, seule l'Agglo Foix-Varilhes dispose de la compétence d'AOM pour mettre en place des services de mobilité sur son périmètre. L'étude, lancée en octobre 2019, doit permettre d'étudier les structures envisageables en matière de gouvernance à l'échelle du Syndicat de SCoT Vallée de l'Ariège et ses différents membres mais aussi évaluer les conséquences organisationnelles, financières et juridiques des différents scénarii étudiés.
- Dans le cadre de son Plan Global des Déplacements (PGD), le Syndicat a identifié trois gares regroupant les conditions nécessaires pour candidater au Plan Régional PEM. **Les gares de Saverdun, Varilhes et Tarascon sur Ariège font donc l'objet d'une étude PEM lancée par la Région Occitanie en appui de l'ARAC Occitanie.** L'objectif étant de faciliter l'accès de ces trois gares aux modes de déplacements alternatifs : transports collectifs, vélo/VAE, marche à pied, covoiturage, etc. Cette étude est également portée sur les gares ou haltes sur le périmètre de la CC Haute Ariège.

3.2 - Les projets cyclables sur le territoire

Projets vélo sur le périmètre SCoT

Plusieurs communes sont concernées par des projets d'aménagements cyclables soit en cours de réflexion soit en cours de réalisation sur le périmètre SCoT de la Vallée de l'Ariège.

La plupart de ces projets s'inscrivent à une échelle plus large que celle de la commune afin d'assurer une continuité des déplacements sur tout le périmètre SCoT et au-delà. A ce stade, ces itinéraires répondent davantage à des problématiques locales des communes plutôt qu'à une stratégie globale à l'échelle des EPCI ou du Syndicat de SCoT.

➔ **Ces projets répondent en partie aux besoins de déplacements identifiés au niveau des polarités internes (Pamiers, Foix, Saverdun, Mazères ...) et réalisés sur de très courtes distances.**

EPCI	Territoire concerné	Axe / Aménagement	Description du projet	Etat d'avancement
CC PAP	Saint-Quirc et Lissac	Ecole St-Quirc <> Ecole Lissac	Regroupement Pédagogique Intercommunal (incluant aussi les communes de Canté et Labatut)	Etude CAUE
	Mazères	Centre <> limite communale ZA niveau échangeur A66	S'inscrit dans le cadre de la révision du PLU	Emplacement réservé prévu
	Saverdun	Dans la continuité de Mazères vers zone commerciale nord Plan Cyclable de la commune	S'inscrit dans le cadre de la révision du PLU	
	Pamiers	Limite zone urbain Pamiers <> LEAP (lycée)	Connexion du LEAP au centre de Pamiers	Chantier en cours
	Pamiers	Schéma de déploiement des itinéraires cyclables et de mobilité durable	Continuité du maillage ville de Pamiers	
CA PFV	Foix	Pont de l'Echo	Connexion voie verte Vernajoul <> Foix. Projet de traverser le quartier des Brulhol pour arriver à la gare.	Travaux commencés, fin prévue en février 2021
	Foix	PEM <> Champ de mars	Concours d'architecture pour requalifier la liaison PEM <> Pont Vieux, redonner le caractère zone de rencontre de la rue Delcassé, travailler sur la traversée des Allées de Villote	Importance de l'enjeu de connecter le PEM au centre-ville.
	Montgailhard	Liaison village <> groupe scolaire/crèche intercommunale		2 options étudiées
	Etude CAUE - Foix-Montgailhard-St Paul de Jarrat	Aborde la question des accès aux piétons et aux cyclistes	Requalification de la traverse d'agglomération des communes de Foix, Montgailhard et Saint-Paul-de-Jarrat en articulation avec l'élaboration des plans locaux d'urbanisme en cours sur chacune des communes.	
CC PT	Tarascon, Ussat et Ornolac-Ussat-les-bains	Voie verte Tarascon <> Ussat-les-Bains	Etude de faisabilité	

Partie 3 - Etat du réseau actuel et 1^{ère} approche prospective

1. L'état actuel des équipements cyclables et du degré de cyclabilité
2. Les projets cyclables des partenaires
- 3. Les corridors et points durs d'usage du vélo identifiés en atelier**
4. L'analyse objective par l'audit terrain des points durs/ bonnes pratiques
5. Les enjeux environnementaux
6. Les souhaits d'amélioration au travers de l'enquête et des ateliers
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

3.3 – Méthode de travail pour les ateliers de concertation

Les objectifs des ateliers de concertation sont :

- d'affiner la lecture des besoins et attentes,
- d'identifier les points forts et points faibles du réseau existant pour cibler les axes à auditer lors du terrain,
- de confirmer les potentiels et prioriser les axes majeurs et secondaires,
- d'appréhender les facteurs de succès du Plan Vélo selon les participants.

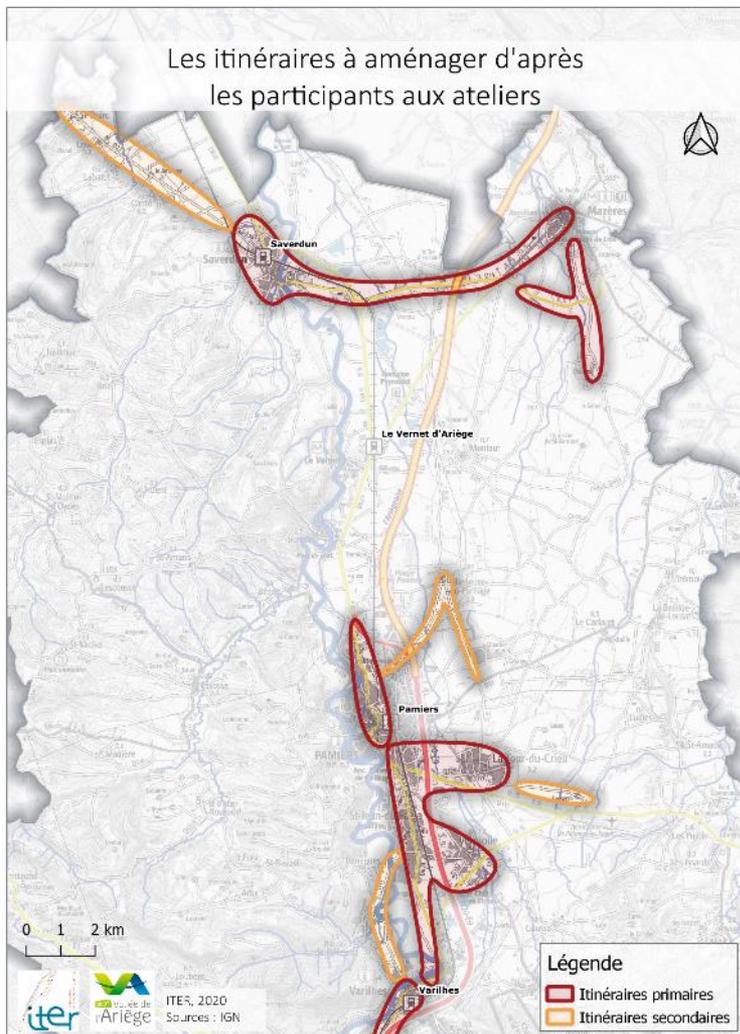
C'est un exercice de construction collective, dont le résultat est empreint des prismes avec lesquels les participants pratiquent et vivent le territoire. L'objectif est de recueillir le ressenti des participants quant à la pratique du vélo, et non de disposer d'une vision technique « objective » sur les aménagements (l'expertise technique se faisant en phase d'audit terrain).

Plusieurs dizaines de personnes ont participé aux ateliers à Tarascon, Montgailhard et Pamiers. Après une rapide présentation du contexte territorial, les participants ont travaillé collectivement sur carte pour :

- déterminer les corridors d'intérêts primaires et secondaires pour les cyclistes du quotidien,
- identifier les aménagements existants et les points durs.

En fin d'atelier, un exercice individuel de prospective était proposé aux participants en leur demandant ce qui ferait de ce Plan Vélo, une réussite.

3.3 - Synthèse des ateliers – les itinéraires privilégiés – CC Portes d'Ariège Pyrénées



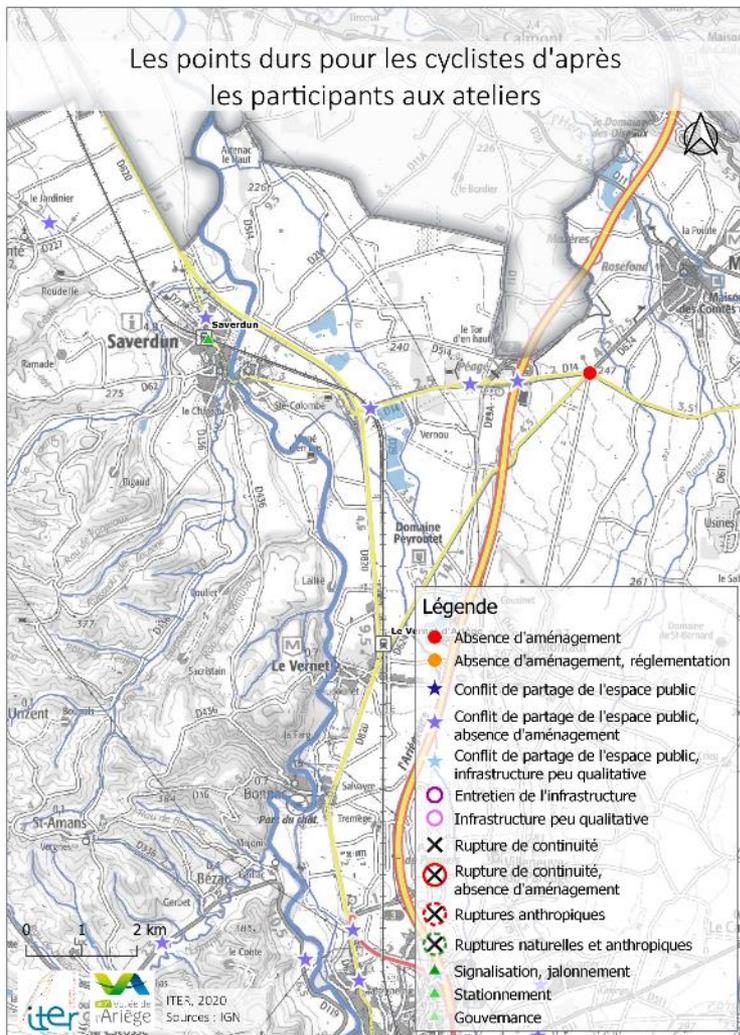
La Communauté de communes Portes d'Ariège Pyrénées est séparée en deux pôles distincts par les participants : Pamiers et son agglomération et le Pôle secondaire de Saverdun – Mazères.

Les participants aux ateliers ont plébiscité l'aménagement de liaisons vers la Tour du Crieu, Saint Jean du Falga et son prolongement sur Verniolle (dont Delta Sud) et sur Varilhes (périmètre de l'Agglo Foix-Varilhes), en cohérence avec l'axe Pamiers – Foix identifié précédemment. Ainsi, la demande d'aménagement de liaisons au nord se limite au quartier nord de Pamiers, sans même atteindre la limite de la commune.

Les itinéraires privilégiés entre Saverdun et Mazères et depuis Mazères sont en lien avec les zones d'emplois sur ce secteur et le rabattement sur la gare de Saverdun.

Les itinéraires secondaires desservent des zones moins peuplées et relativement éloignées des centralités du territoire.

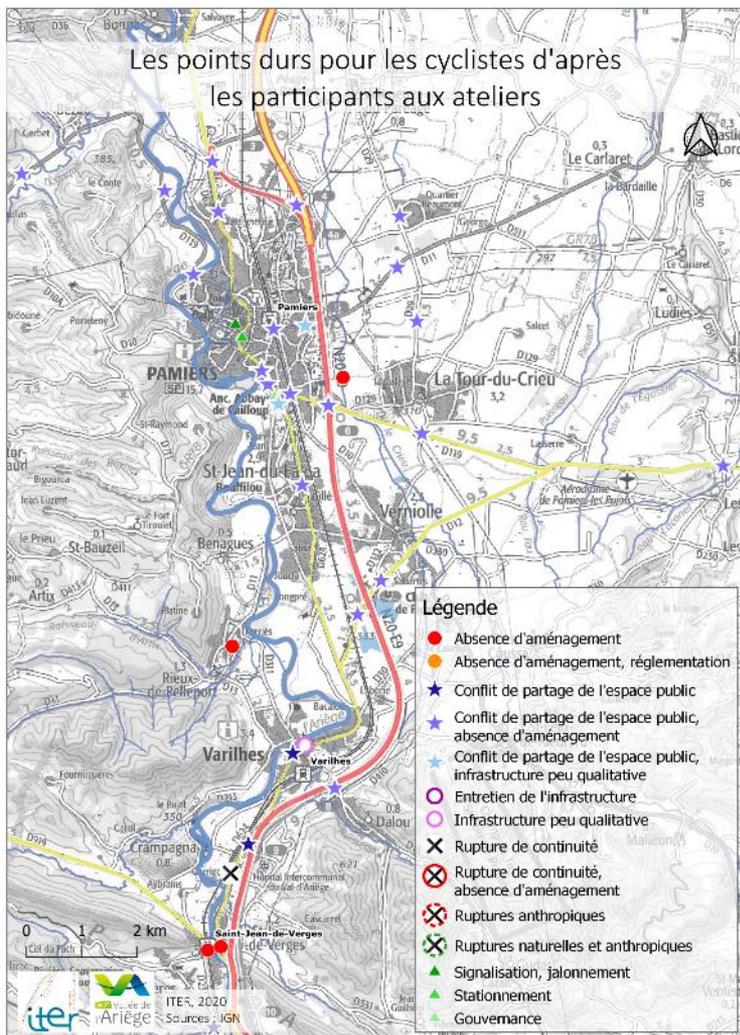
3.3 - Synthèse des ateliers – les points durs – CC Portes d’Ariège Pyrénées



Les points durs exprimés par les participants aux ateliers sur le secteur nord de la CCPAP sont principalement en lien avec l'absence d'aménagement sur des voiries où la vitesse élevée (D624 et D14) et sur des intersections (giratoire d'accès à l'échangeur et aux zones d'activités) ou ponts (franchissement de l'A66 et de la voie ferrée).

L'absence de stationnement sur Saverdun a également été mentionnée.

3.3 - Synthèse des ateliers – les points durs – CC Portes d'Ariège Pyrénées



Pour les participants aux ateliers, il y a un manque généralisé de stationnement, notamment abrités (commerces) et sécurisés.

Les infrastructures existantes sont jugées globalement peu sécurisées et sources de conflits de partage de l'espace public.

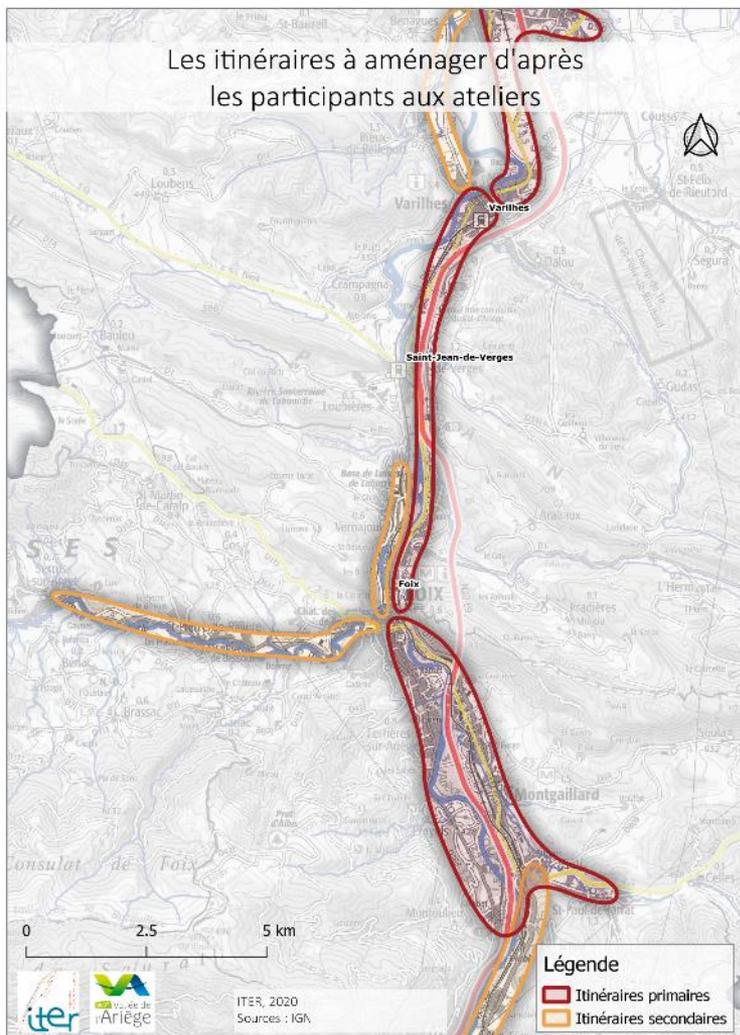
De nombreux conflits sont également engendrés par l'absence d'infrastructures.

L'accès à la gare et au centre-ville (et à Aubert & Duval) est compliqué. Que ce soit depuis le sud ou l'est du territoire (où les densités de population sont les plus fortes), il n'y a pas d'aménagement sécurisé et continu. C'est une situation particulièrement problématique pour accéder aux emplois et commerces du centre-ville ainsi qu'à la gare.

L'absence d'alternative à la D624 (hormis la RN20) pour traverser Pamiers du Nord au Sud est une réelle difficulté. Si des aménagements existent et d'autres peuvent être créés le long de la voie ferrée, ils ne connectent pas directement les principaux bassins d'emplois et les zones les plus densément peuplées.

Par contre, la zone commerciale au Sud Est de Pamiers-Saint Jean du Falga pourrait être aisément rendue accessible pour les habitants de La Tour-du-Crieu.

3.3 - Synthèse des ateliers – les itinéraires privilégiés – Agglo Foix-Varilhes



Selon les participants, les itinéraires primaires et secondaires se recoupent. Tous mentionnent les liaisons à Montgailhard et à Saint Jean de Verges comme essentielles.

Les liaisons Saint Jean de Verges – Varilhes, Montgailhard – Saint-Paul-de-Jarrat et Foix – Ferrières sont considérées comme des liaisons d'intérêt primaire ou secondaire selon les participants.

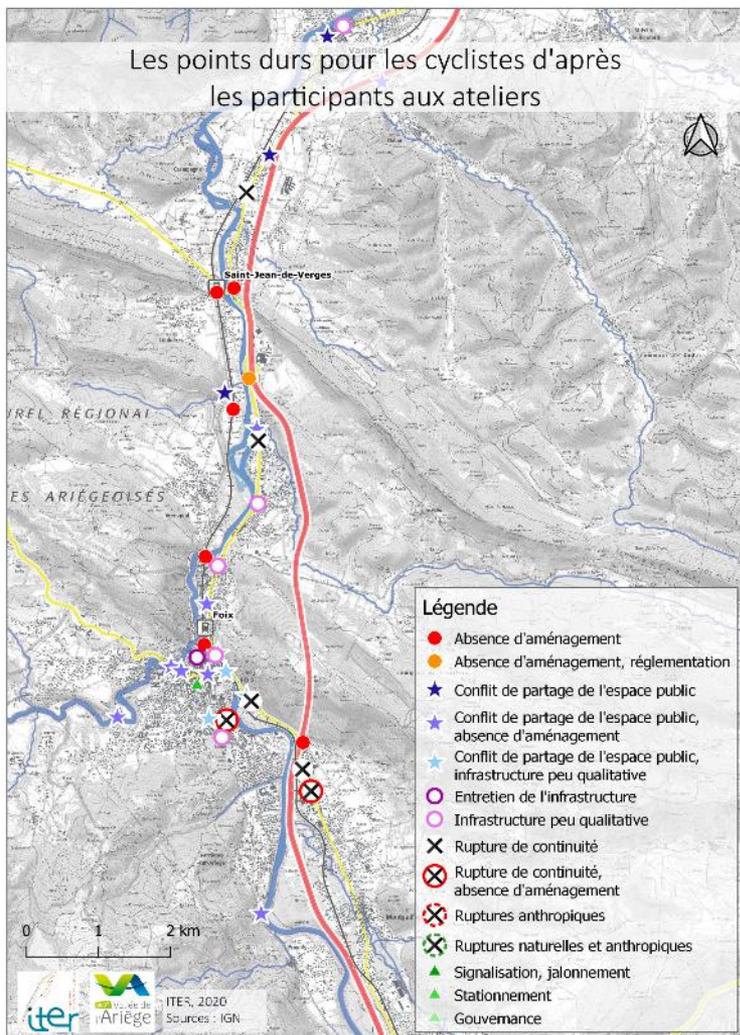
Les liaisons vers Saint-Pierre-de-Rivière, voire Serres-sur-Arget et la base de loisirs de Labarre à Foix par la rive gauche de l'Ariège sont des liaisons d'intérêt secondaire.

La liaison Foix – Montgailhard constitue un fort enjeu pour l'ensemble des participants. Toutefois, il y a de fortes divergences sur l'itinéraire à aménager pour matérialiser cette liaison.

Il sera nécessaire d'arbitrer entre gestion de la topographie et degré de sécurité de l'infrastructure pour réaliser cette liaison (tout en intégrant les questions de faisabilité financière, environnementale et d'insertion paysagère).

La liaison vers le nord du territoire est privilégiée par la rive droite de l'Ariège, en cohérence avec les usages du quotidien ciblés par ce schéma (concentration des activités et de l'habitat en rive droite).

3.3 - Synthèse des ateliers – les points durs – Agglo Foix-Varilhes



Les participants s'accordent sur le manque de stationnement généralisé sur le territoire, notamment sur la ville de Foix. Les doubles sens cyclables existent, mais leur signalisation n'est pas suffisante (pas de panneaux pour les automobilistes dans le sens unique).

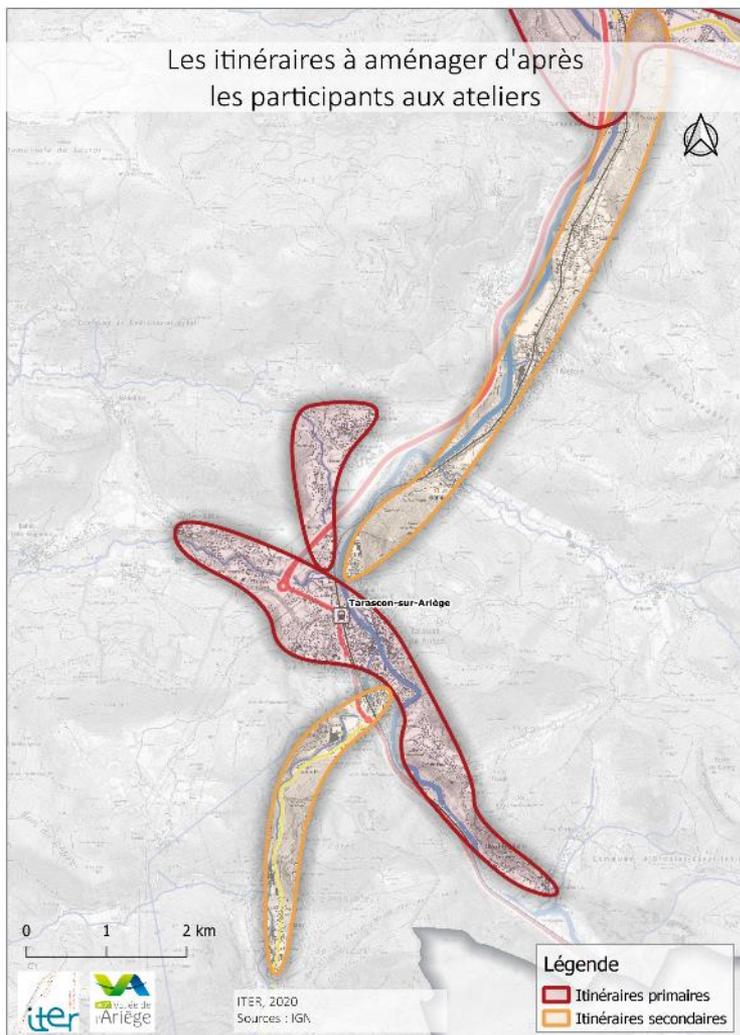
De façon plus spécifique, les participants ont mis en avant de nombreux points de conflit de partage de l'espace public avec les modes motorisés, en lien avec l'absence d'infrastructure ou la présence d'une infrastructure peu qualitative (pont de "l'hippodrome" par exemple).

La question de l'accès à la gare est particulièrement critique. Si l'aménagement du Pont de l'Echo permettra de faciliter la liaison vers la V81, la liaison entre la gare et le centre-ville s'avère particulièrement compliquée et dangereuse. Ce doit être un élément central du Plan Vélo pour les participants.

Les participants ont également évoqué de manière plus spécifique la question de l'accès au CHIVA (Saint Jean de Verges) et à la zone d'activités Delta Sud (Verniolle) et l'enjeu d'améliorer leur desserte en modes actifs.

Au nord du territoire, les points durs reflètent l'absence d'aménagement cyclable, notamment à Saint-Jean-de-Verges (pont sur l'Ariège, intersection D624 / D631 et accès halte ferroviaire sur Crampagna).

3.3 - Synthèse des ateliers – les itinéraires privilégiés – CC Pays de Tarascon



Tous les participants aux ateliers mettent en avant l'intérêt de la liaison à Ornodac-Ussat-les-Bains, et, au-delà, Sinsat et la Communauté de communes de la Haute-Ariège.

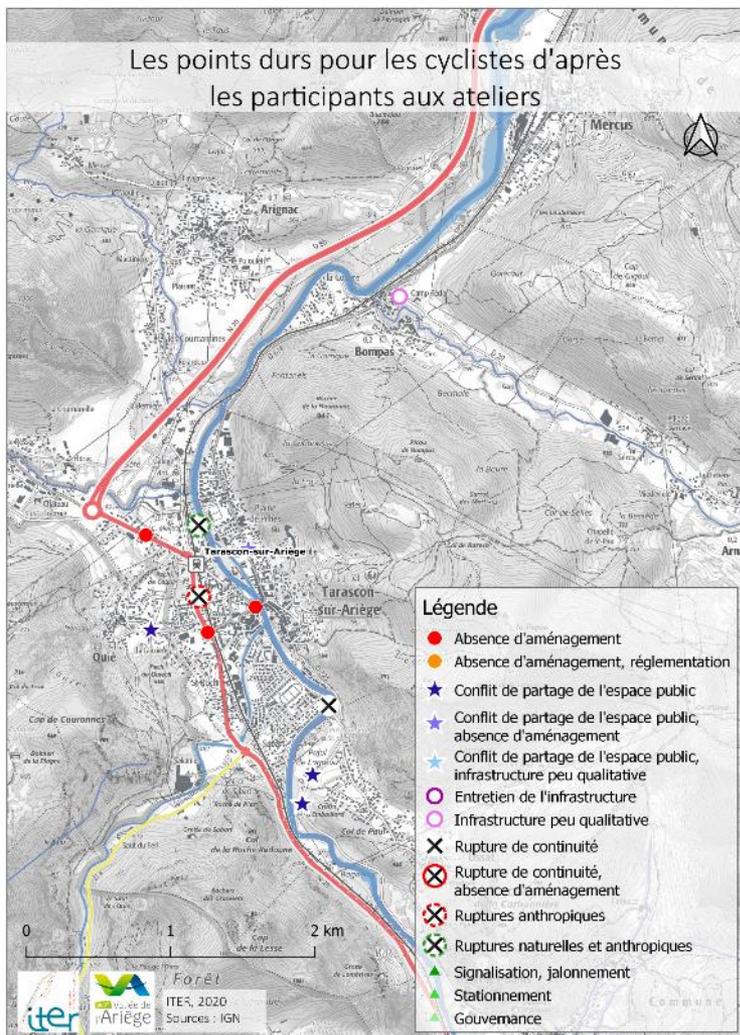
Cependant, les avis divergent sur l'itinéraire à privilégier : via la D123, plate, mais circulée ou via Ussat, pour desservir le village, malgré la topographie plus contraignante.

Tous les participants s'accordent également sur la nécessité de mieux aménager Tarascon : accès à la gare, traversée de l'Ariège et de la RN 20, accès à Quié, etc. Dans une optique d'amélioration de l'intermodalité, les accès à la gare ont été mis en avant (absence d'aménagement sécurisé).

Les itinéraires jusqu'à Surba, Banat et Arignac n'ont pas fait consensus sur leur degré d'importance malgré la future localisation de l'hôpital de Tarascon à proximité du Parc de la Préhistoire.

Enfin, la liaison jusqu'à Mercus-Garrabet, voire Saint-Paul-de-Jarrat a été jugée pertinente pour tous les participants, mais à un degré secondaire. Il a été relevé que cette voie est déjà beaucoup utilisée par les cyclistes, malgré son aménagement perfectible.

3.3 - Synthèse des ateliers – les points durs – CC Pays de Tarascon



Les principales difficultés exprimées par les participants aux ateliers sont :

- Des ruptures de continuité cyclable :
 - fin de l'aménagement le long de l'Ariège au niveau du pont (D123)
 - naturelles et anthropiques : faisceau des voies ferrées et Ariège au nord de Tarascon
 - anthropiques : franchissement de la RN 20 et de la voie ferrée au centre de Tarascon.
- Des itinéraires et carrefours non aménagés :
 - RN 20, entre les deux ronds-points au nord de la commune,
 - carrefour au débouché du pont sur l'Ariège
 - rond-point au droit de Super U.
- Des conflits de partage de l'espace public, liés à l'é étroitesse des voies (rue de Keich, etc. en direction de Quié) ou aux vitesses des véhicules motorisés (D123).

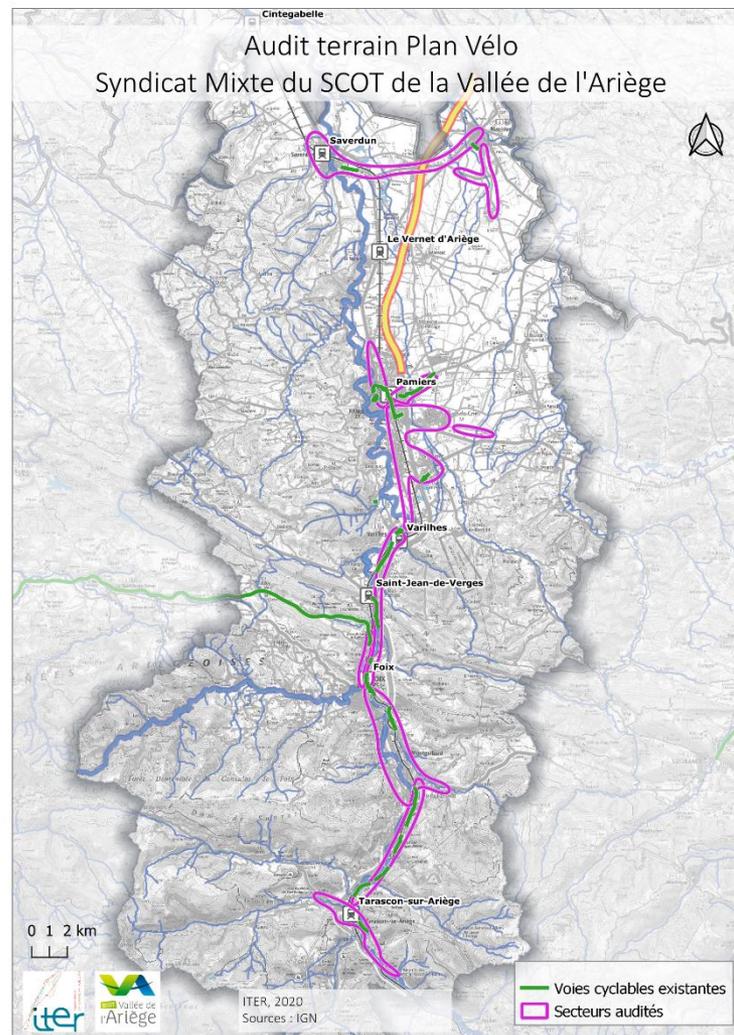
Partie 3 - Etat du réseau actuel et 1^{ère} approche prospective

1. L'état actuel des équipements cyclables et du degré de cyclabilité
2. Les projets cyclables des partenaires
3. Les corridors et points durs d'usage du vélo identifiés en atelier
- 4. L'analyse objective par l'audit terrain des points durs/ bonnes pratiques**
5. Les enjeux environnementaux
6. Les souhaits d'amélioration au travers de l'enquête et des ateliers
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

3.4 – La méthode d'organisation de l'audit terrain

Les secteurs à auditer ont été déterminés sur la base des potentiels de mobilité identifiés en début de diagnostic. Le travail de terrain ayant été mené dans la continuité des ateliers, ceux-ci ont permis d'orienter l'audit sur des éléments spécifiques.

L'exhaustivité n'est pas recherchée. A cette étape de la construction du Plan Vélo, il s'agit d'identifier les infrastructures existantes et les principaux dysfonctionnements pour caractériser les points forts et les points faibles du territoire en matière des politiques cyclables des acteurs locaux ainsi que d'objectiver les éléments recueillis en atelier.



3.4 - Le réseau existant – CC Portes d'Ariège Pyrénées

Il y a très peu d'infrastructures sur le territoire. Celles qui existent sont discontinues et présentent souvent des faiblesses dans leur aménagement, signalisation ou jalonnement.

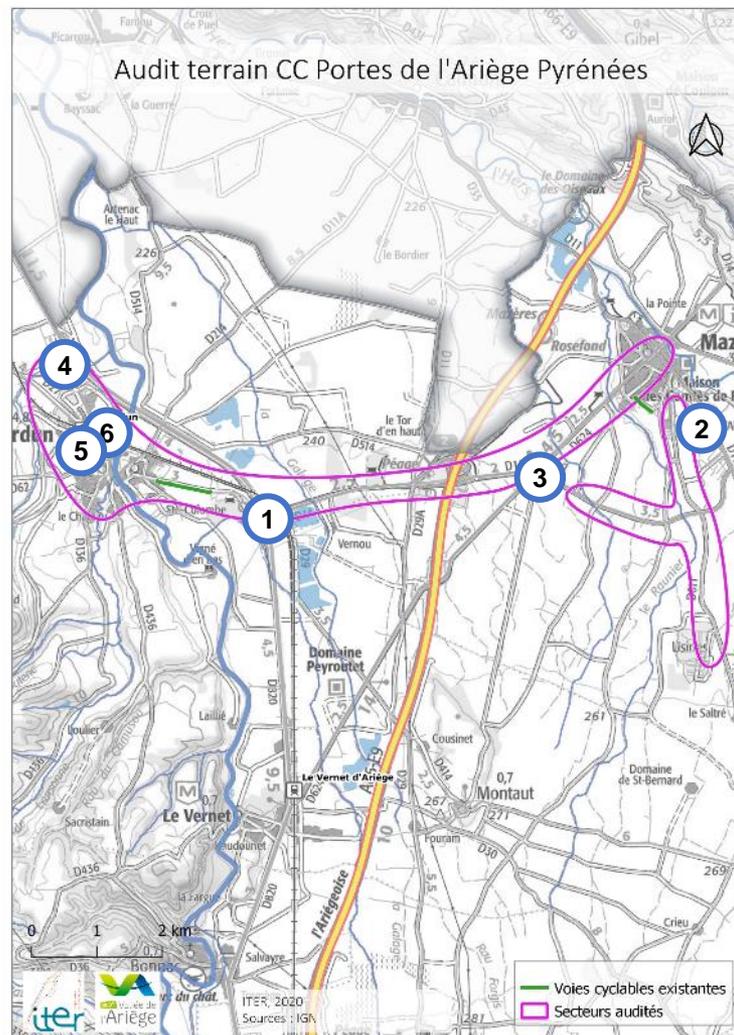
Quelques doubles sens cyclables offrent des itinéraires intéressants au centre-ville de Pamiers, mais sont mal signalés et ne sont pas généralisés, ce qui génère de la confusion pour les automobilistes (dans le sens unique) et les cyclistes (dans le double sens cyclable).

Aubert et Duval (plus gros employeur du territoire) est mal desservi, ainsi que la gare et le centre-ville de Pamiers (pas d'aménagements continus permettant de traverser le centre-ville en desservant la gare). C'est une résultante de l'organisation du réseau viaire de Pamiers, avec peu de voies traversantes directes (nord-sud et est-ouest : les franchissements de la voie ferrée et de la RN20 sont limités).

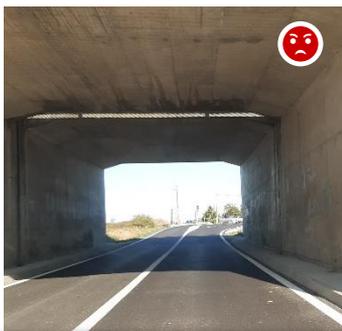
Il n'y a pas de liaisons qualitatives aux communes de La Tour-du-Crieu, Saint-Jean-du-Falga et Verniolle/Varilhes depuis Pamiers, alors que ces trois liaisons cumulent pourtant plus de 1 350 flux domicile-travail quotidiens (tous modes confondus).

Enfin, l'offre de stationnement est quasi inexistante, de même que le jalonnement.

(les numéros sur la carte renvoient aux photos page suivante).



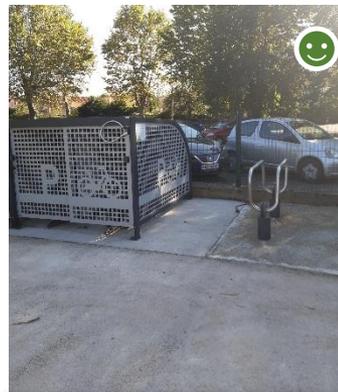
3.4 - Le réseau existant – CC Portes d'Ariège Pyrénées



1 - D14 : pont sous la D820 non aménagé pour les cyclistes



3 – rond-point D14-D624 : non aménagé pour les cyclistes



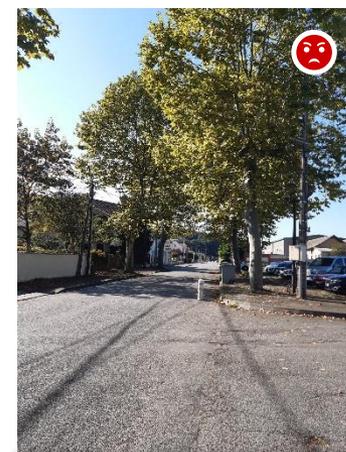
5 – stationnement sécurisé en gare de Saverdun



2 - D11 : absence d'aménagement en direction de la zone d'activités

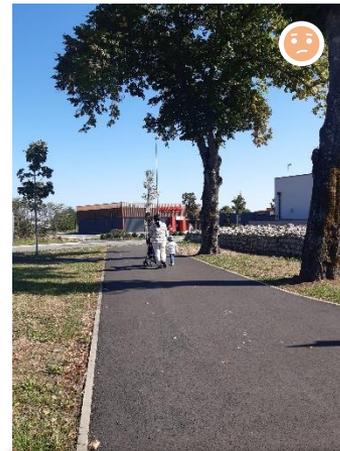
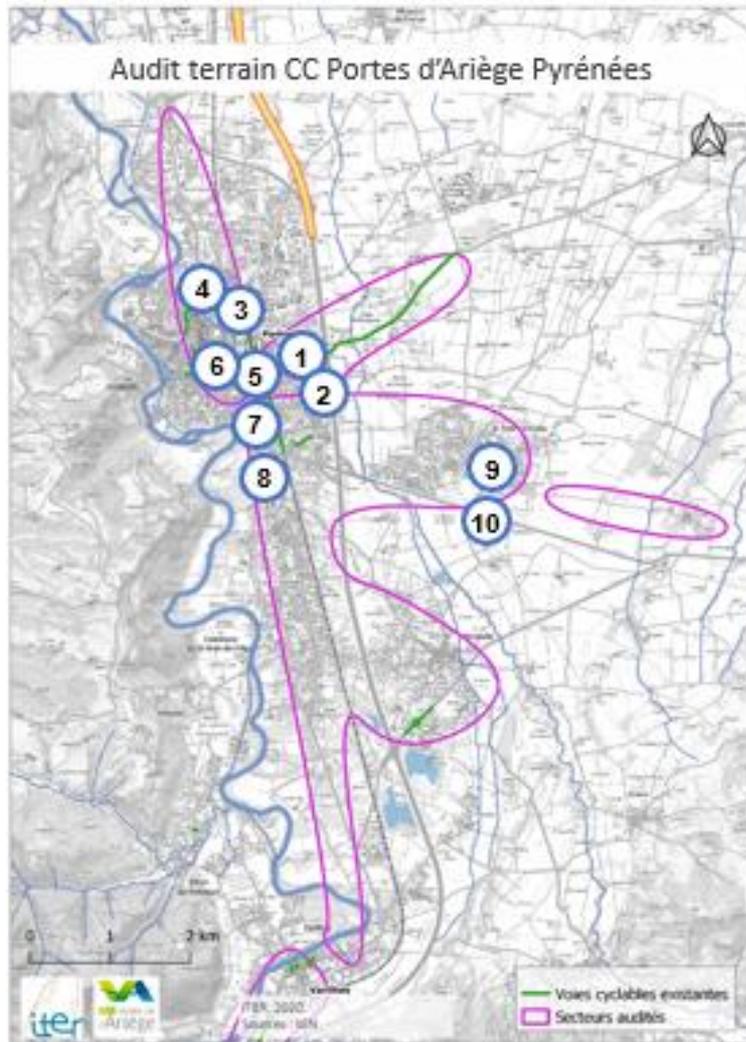


4 – aménagement piétons – cycliste mixte, séparé de la chaussée



6 – Intersection D927 / 62 en accès à la gare non aménagée pour les cyclistes

3.4 - Le réseau existant – CC Portes d'Ariège Pyrénées



1 – Voie cyclable mixte



2 – Itinéraire alternatif potentiel



3 – Voie cyclable mixte et traversée non matérialisée pour les cyclistes



4 – fin abrupte de la piste cyclable

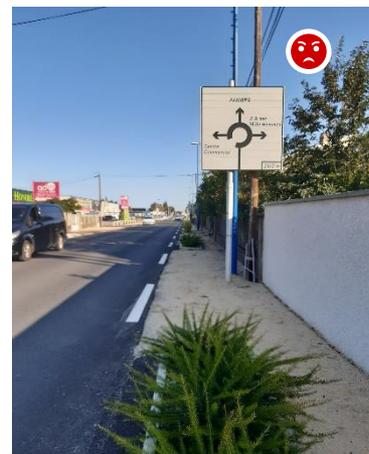
3.4 - Le réseau existant – CC Portes d'Ariège Pyrénées



5 – Stationnement en gare



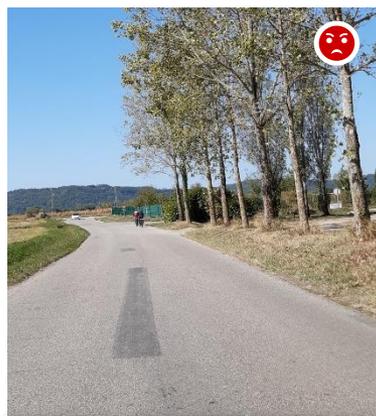
6 – double sens cyclable



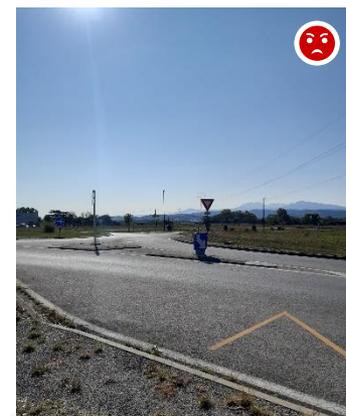
7 – aménagement inutilisable pour les cyclistes, pas confortable pour les piétons



8 – aménagement inutilisable pour les cyclistes, pas confortable pour les piétons

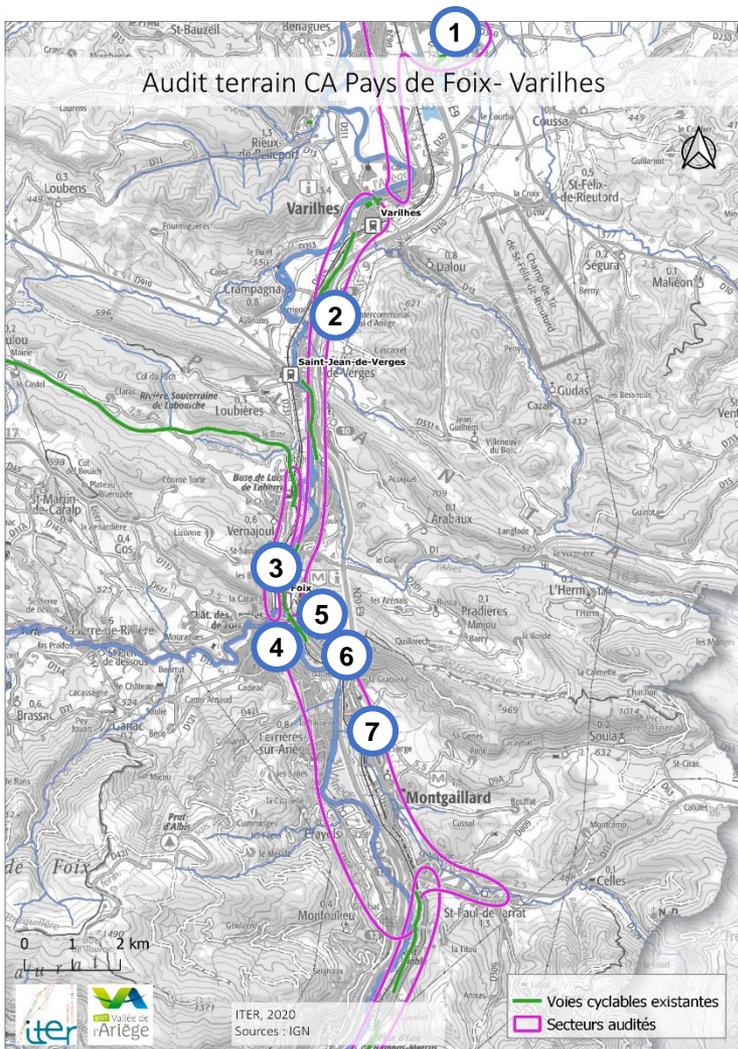


9 – zone 30 chemin de Lasserre non aménagée



10 – rond-point D29-D119 : non aménagé pour les cyclistes (arrêt liO, aire de covoiturage)

3.4 - Le réseau existant – CA Pays de Foix Varilhes



A la confluence de l'Arget et de l'Ariège, Foix hérite d'une situation compliquée, aux débouchés de ces deux vallées : les vois d'accès au Couserans et à la CC du Pays de Tarascon sont limitées et supportent donc du trafic motorisé local et de transit, rendant difficile l'insertion des cyclistes sur les chaussées existantes.

La CAPFV compte peu d'infrastructures cyclables. De plus les aménagements existants sont souvent dangereux (bandes cyclables étroites, au marquage à demi effacé).

Foix et ses communes limitrophes ne sont pas reliées par des aménagements continus.

Il en est de même pour la gare, remettant en cause un fonctionnement intermodal train+ vélo.

Le stationnement et le jalonnement sont également très insuffisants.

3.4 - Le réseau existant – Agglo Foix-Varilhes



1 – entretien de l'aménagement



2 – rond-point D14-D624 : non aménagé pour les cyclistes, fin abrupte de bande cyclable



3 – Gare : offre de stationnement et absence de signalisation du débouché du double sens cyclable



4 – double sens cyclable



5 – bande cyclable trop étroite

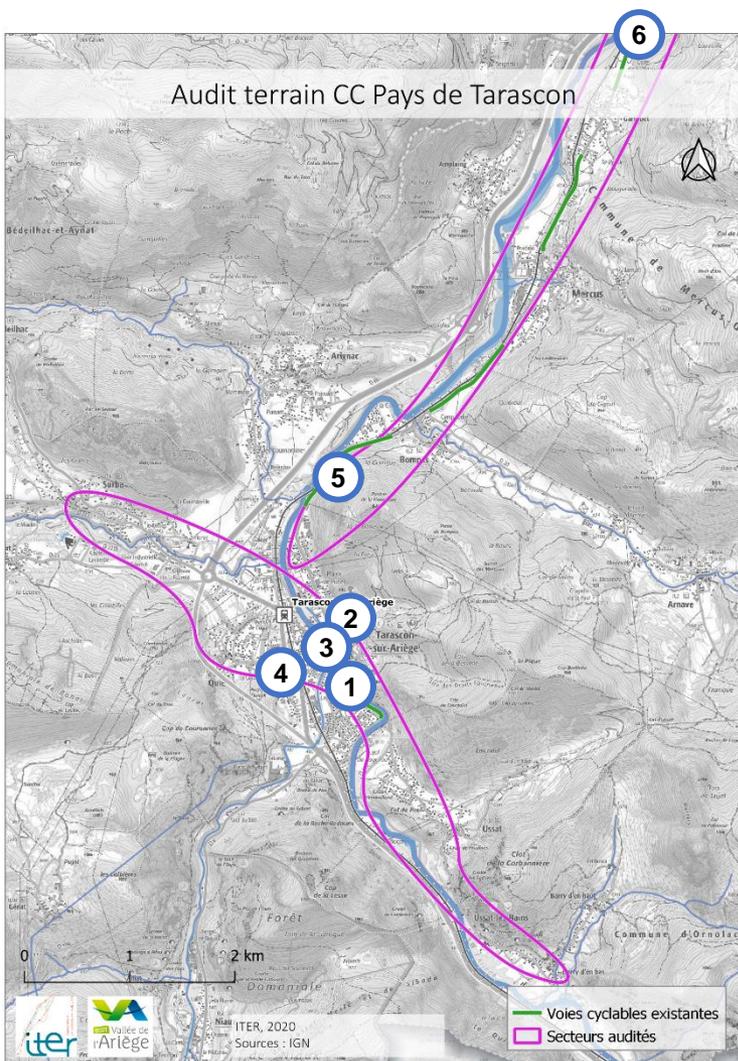


6 – fin de la bande cyclable en virage en montée



7 – bande cyclable trop étroite

3.4 - Le réseau existant – CC Pays de Tarascon



Il y a très peu d'infrastructures sur le territoire :

- Une voie plutôt qualitative le long de l'Ariège, même si l'aménagement est partagé entre les cyclistes et les piétons.
- Un aménagement indéterminé entre Tarascon et Montgailhard, qui offre une alternative à la RN 20 pour rejoindre Foix. Ceci dit, cet aménagement n'est pas suffisamment sécurisé et sécurisant pour inciter des néophytes à l'utiliser.

Globalement, les intersections et notamment les ronds-points, ne sont pas aménagés, créant des ruptures fortes des trajets des cyclistes.

A Tarascon, il n'y a qu'un seul pont pour relier les deux rives de l'Ariège, qui n'est pas aménagé. Les cyclistes sont soit en conflit avec les automobilistes sur la chaussée, soit avec les piétons sur le trottoir.

3.4 - Le réseau existant – CC Pays de Tarascon



1 – piste cyclable séparée et insertion dangereuse sur la chaussée



2 – mobilier de stationnement inadapté



3 – carrefour complexe impliquant un détour pour les cyclistes



4 – rond-point non aménagé pour les cyclistes



5 – quel est cet aménagement ?



6 – Fin d'aménagement cyclable en entrée / sortie de virage

Partie 3 - Etat du réseau actuel et 1^{ère} approche prospective

1. L'état actuel des équipements cyclables et du degré de cyclabilité
2. Les projets cyclables des partenaires
3. Les corridors et points durs d'usage du vélo identifiés en atelier
4. L'analyse objective par l'audit terrain des points durs/ bonnes pratiques
- 5. Les souhaits d'amélioration au travers de l'enquête et des ateliers**
6. Les enjeux environnementaux
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

3.5 - Synthèse des éléments qui constitueraient la réussite du Plan Vélo – CC Portes d'Ariège Pyrénées

“ Les trajets domicile – études à vélo sont de plus en plus nombreux ”

“ On laisse sa voiture au garage toute la semaine ”

“ Les automobilistes respectent les cyclistes qui respectent les piétons ”

“ Le stationnement vélo est généralisé ”

“ Une communication efficace est réalisée à destination de tous les acteurs locaux (écoles, administrations, entreprises...) ”

“ Intermodalité fonctionnelle avec les bus et trains, pour le vélotaf et le vélo loisir / tourisme ”

Pour vous, le Plan Vélo du Syndicat de SCoT est réussi si ?

“ La part modale du vélo a doublé ”

“ Permet une amélioration de la qualité de vie ”

“ La sécurité des cyclistes est assurée ”

“ On se sent en sécurité lorsque l'on se déplace en vélo, y compris les novices ”

“ On peut faire ses courses à vélo ”

3.5 - Synthèse des éléments qui constitueraient la réussite du Plan vélo – CC Portes d'Ariège Pyrénées

“
Diminution de la place
de la voiture en ville
”

“
Prise en considération des avis et attentes
des habitants
”

“
Tous les enfants vont
à pied ou en vélo à
l'école
”

“
Les automobilistes ont compris qu'il faut
partager la route avec d'autres usagers
”

“
On se sent en sécurité lorsque l'on se
déplace en vélo, y compris les novices
”

Pour vous, le
Plan Vélo du
Syndicat Mixte
est réussi si ?

“
Des ateliers de
réparations existent
sur tout le territoire
”

“
Le centre-ville est
beaucoup plus
agréable
”

“
On se sent en sécurité lorsque l'on se
déplace en vélo, y compris les novices
”

“
La signalétique est
claire et visible
”

3.5 - Synthèse des éléments qui constitueraient la réussite du Plan vélo – Agglo Foix-Varilhes

“ Réactualisation du Projet Rand'o fil de l'eau au regard du Plan Vélo ”

“ Les automobilistes dépassent les cyclistes en toute sécurité ”

“ Il y a plus de vélos stationnés que de voitures devant les commerces de proximité ”

“ Permet de désengorger le stationnement auto sur Foix par l'augmentation de l'usage du vélo (laisse plus de places pour les personnes qui viennent en voiture depuis des communes lointaines) ”

Pour vous, le Plan Vélo du Syndicat de SCoT est réussi si ?

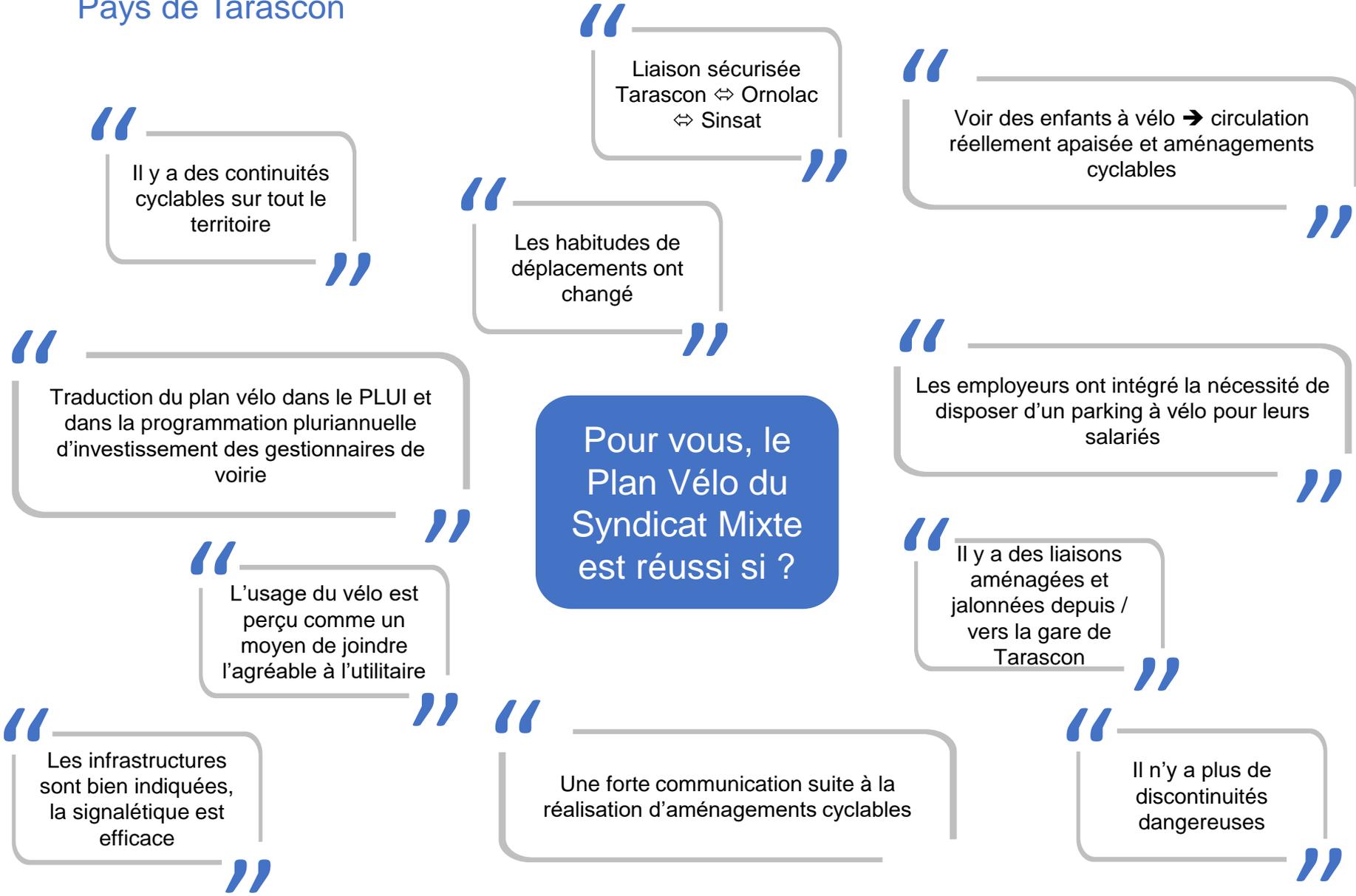
“ Traduire le Plan Vélo dans des Orientations d'Aménagements Programmés des PLU des communes concernées et du futur Plan de Mobilité Agglo ”

“ Relier Pamiers à Foix, avec un aménagement cyclable sécurisé ”

“ Permettre aux habitants du territoire de faire leurs courses sans voitures ”

“ Les aménagements sont bien entretenus ”

3.5 - Synthèse des éléments qui constitueraient la réussite du Plan vélo – CC Pays de Tarascon



3.5 - Synthèse globale des ateliers

Les (nombreux) participants aux ateliers sur le territoire sont d'accord sur plusieurs éléments et n'ont pas de réels points de désaccord :

- la place du vélo comme mode de déplacement pertinent et efficace pour les déplacements du quotidien a minima sur les itinéraires privilégiés, d'intérêt primaire et secondaire,
- la quasi-absence d'infrastructures cyclables sécurisées et continues constituant une réelle alternative à l'utilisation de la voiture,
- la quasi-absence d'offre de stationnement sécurisé,
- l'absence de signalétique homogène sur l'ensemble du territoire,
- les fortes différences d'aménagement des zones de circulation apaisée d'une commune à l'autre (y compris les aménagements récents).

Les attentes principales relèvent de :

- la sécurité des infrastructures,
- la continuité des infrastructures,
- du développement de l'offre de stationnement,
- du jalonnement et de la signalisation routière,
- de la communication...

Ceci afin d'améliorer le cadre de vie des habitants : moins de nuisances liées aux voitures, des aménagements et des fonctionnements urbains plus favorables aux cyclistes et aux piétons (aménagements modes actifs, commerces de proximité, etc.).

3.5 - Synthèse de l'état du réseau actuel selon les répondants à l'enquête

Le réseau actuel vu par les usagers du vélo (réguliers ou ponctuels) : 116 réguliers + 296 ponctuels

1. Les freins à la pratique pour cyclistes

Pour 72% des usagers actuels du vélo, la question des aménagements constitue le premier frein à la pratique sur le territoire :

- 38% pensent qu'il est difficile de circuler en toute sécurité et d'être respecté par les autres usagers.
- 34% estiment qu'il est difficile de circuler sur un réseau aménagé (pistes cyclables, voies vertes, etc).

La question du stationnement est également présente mais dans un second temps : 19% des usagers du vélo considèrent la question du stationnement comme un frein à la pratique sur le territoire.

2. Les difficultés rencontrées sur les aménagements actuels

Les usagers du vélo considèrent que les aménagements actuels sont discontinus (32% de récurrence de l'item) et non adaptés (26% de récurrence de l'item).

Le réseau actuel vu par les usagers de la voiture : 523 personnes (mode principal)

3. Les freins à la pratique pour les non cyclistes

Tout comme les utilisateurs du vélo, les utilisateurs de la voiture identifient deux freins principaux à la pratique du vélo sur le territoire :

- le fait de ne pas pouvoir circuler en toute sécurité et être respecté par les autres usagers,
- le fait de ne pas pouvoir circuler sur un réseau aménagé (pistes cyclables, voies vertes ...).

3.5 - Synthèse de l'enquête FUB

L'enquête baromètre « Parlons vélo » des villes cyclables 2019 était accessible en ligne sur www.parlons-velo.fr de septembre à novembre 2019 et a recueilli près de 185 000 contributions.

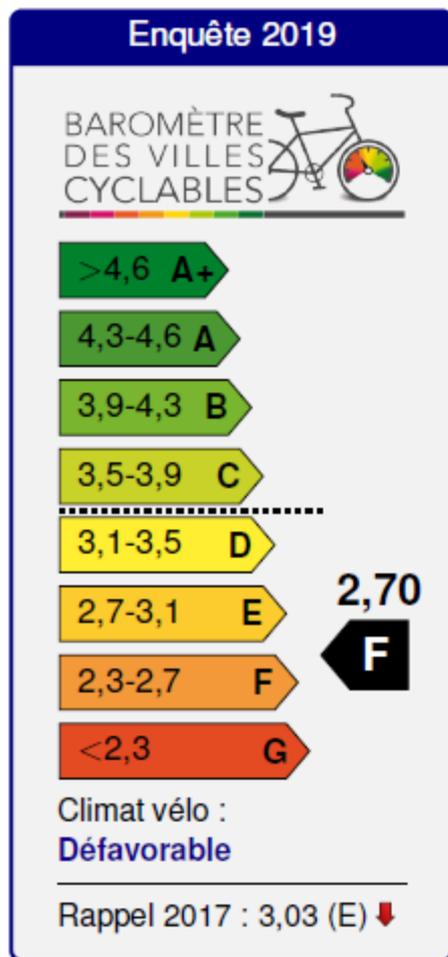
Seules les communes ayant récolté un minimum de 50 réponses de cyclistes ont été classées.

Sur le territoire, seule la commune de Foix a obtenu un nombre de réponses supérieur à 50 lui permettant d'atteindre le classement général.

Le tableau ci-dessous reprend les éléments de réponses sur le réseau cyclable de Foix.

Points forts du réseau actuel	Points faibles du réseau actuel
<ul style="list-style-type: none">▪ Rues en sens unique ouvertes à double sens vélo▪ Sécurité du stationnement▪ Des ateliers ou magasin de réparation▪ Peu de conflits d'usage entre piétons et cyclistes	<p><u>Réseau d'itinéraires</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Itinéraires à vélo rapides et directs à améliorer• Lors de travaux il n'y a pas d'itinéraire alternatif proposé• Entretien du réseau <p><u>Sécurité du réseau</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Pour les enfants ou personnes âgées• Pour traverser un rond-point• Sur les grands axes ou pour rejoindre les communes voisines• Trafic motorisé gênant <p>Louer un vélo longue durée est complexe</p>

3.5 - Synthèse de l'enquête FUB 2019

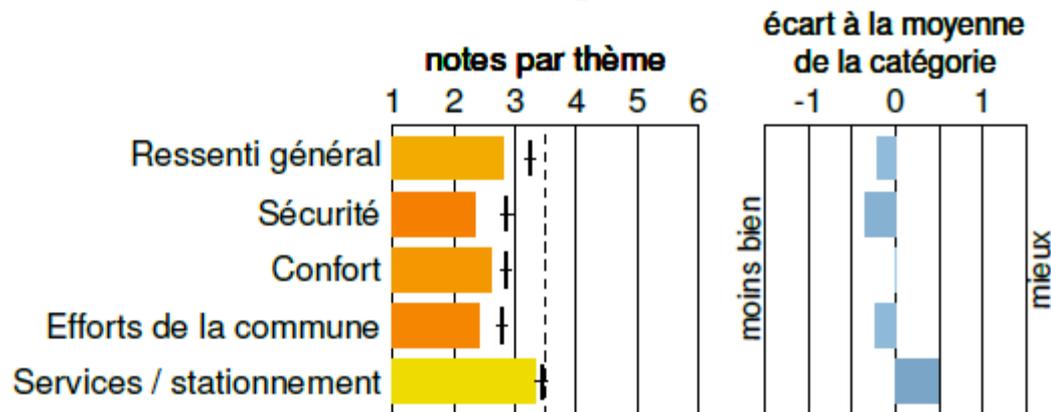


Foix (09)

Réponses valides : 117, soit 12,2 pour 1000 habitants.

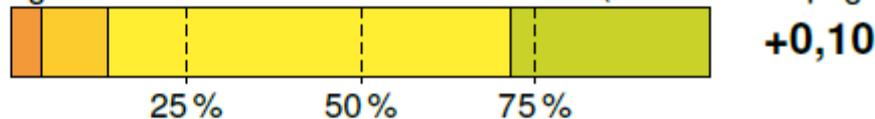
Catégorie : moins de 20 000 habitants.

Note moyenne des communes de la catégorie : 2,75.



Dans tous les graphiques, les croix † indiquent la note obtenue au baromètre 2017

Progression ressentie entre 2017 et 2019 (voir dernière page) :



Partie 3 - Etat du réseau actuel et 1^{ère} approche prospective

1. L'état actuel des équipements cyclables et du degré de cyclabilité
2. Les projets cyclables des partenaires
3. Les corridors et points durs d'usage du vélo identifiés en atelier
4. L'analyse objective par l'audit terrain des points durs/ bonnes pratiques
5. Les souhaits d'amélioration au travers de l'enquête et des ateliers
- 6. Les enjeux environnementaux**
7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo



3.6 – Les enjeux environnementaux

Le schéma cyclable est un document de planification qui intègre entre autres des propositions d'aménagement. A ce titre, il peut avoir un **impact sur un certain nombre d'enjeux environnementaux du territoire**. Et il doit éventuellement aussi décliner des ambitions de moyen ou long terme issues d'autres documents, comme le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires).

Il s'agit ici de mettre en évidence **comment le Plan Vélo se positionne par rapport aux différents enjeux environnementaux**, de manière générale. Cela permettra, en particulier lors de l'élaboration des tracés de voies cyclables, de mettre en œuvre des stratégies d'évitement en priorité : éviter les principales zones à enjeux pour ce qui concerne les nouveaux aménagements.

Les enjeux environnementaux

Les enjeux environnementaux sur lequel le schéma cyclable peut avoir un impact sont les suivants, identifiés au travers du SCOT :

- Zones à enjeux de nature et de biodiversité
 - 40 ZNIEFF (principalement au sud)
 - 1 ZICO
 - 4 sites Natura 2000
 - 8 arrêtés de protection de biotope
 - 31 communes du SCOT sur le PNR des Pyrénées Ariégeoises
- Zones à enjeux pour l'eau
 - Réservoirs biologiques
 - Milieux humides

A noter : ces éléments ont servi de base pour définir la trame verte et bleue du territoire.



3.6 – Les enjeux environnementaux

Un enjeu non pris en compte à l'époque de la réalisation du SCOT est celui de la trame sombre, c'est-à-dire l'attention portée à la diminution de la pollution lumineuse, pour pouvoir permettre la vie et les déplacements des espèces nocturnes. Le PNR (Parc Naturel Régional) dispose d'une stratégie de trame sombre. Au-delà du périmètre du PNR, il sera intéressant de mettre en place une stratégie homogène pour tout le Schéma Cyclable, sur ce sujet comme sur d'autres.

On peut en déduire les contraintes à prendre en compte au niveau de chaque enjeu pour l'élaboration du Schéma Cyclable :

- Nulle = pas de contrainte
- Faible = contrainte légère
- Moyenne = contrainte nécessitant un travail de prise en compte, mais pas d'impossibilité
- Forte = contrainte forte pouvant mener à une impossibilité

En outre, ces contraintes peuvent jouer sur deux volets :

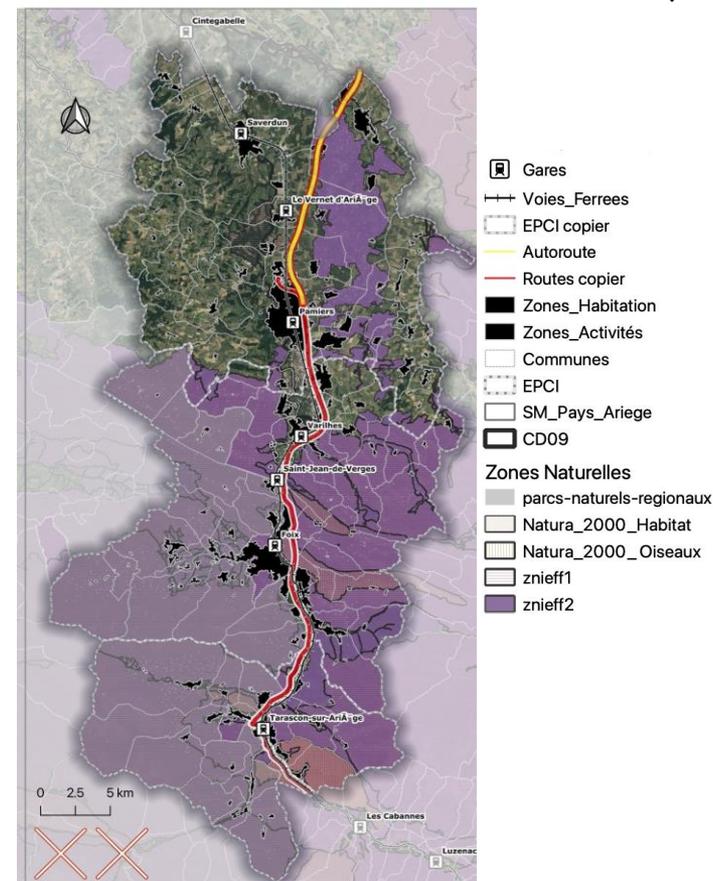
- la création d'infrastructures : travaux d'aménagements pouvant induire d'une part des nuisances locales, d'autre part des modifications de long terme (défrichage par exemple) ;
- leur utilisation : impact sur l'environnement local dû à la fréquentation saisonnière importante d'une piste cyclable par exemple.

Le tableau de la page suivante synthétise les enjeux et les contraintes qualitatives qu'il sera nécessaire de prendre en compte dans l'élaboration du Schéma.

3.6 – Les enjeux environnementaux



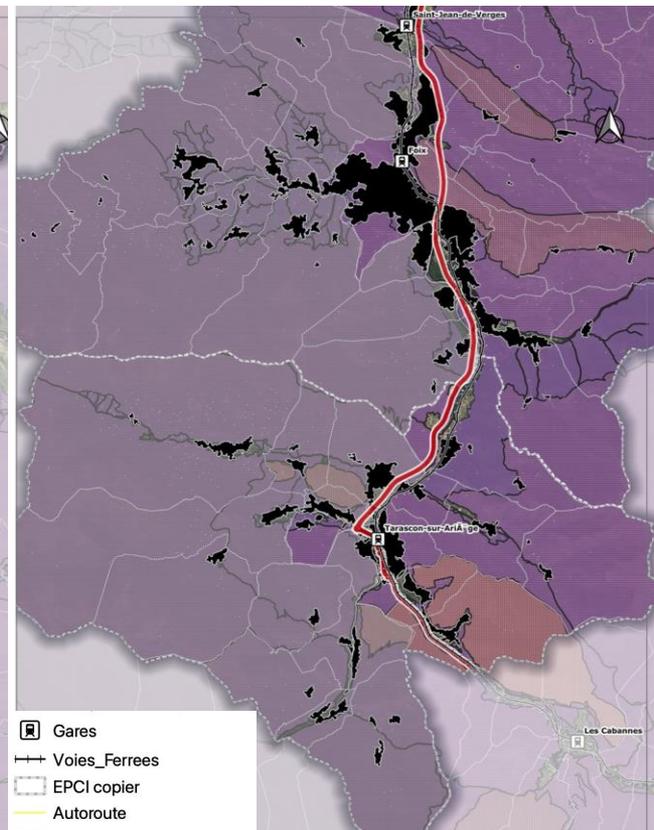
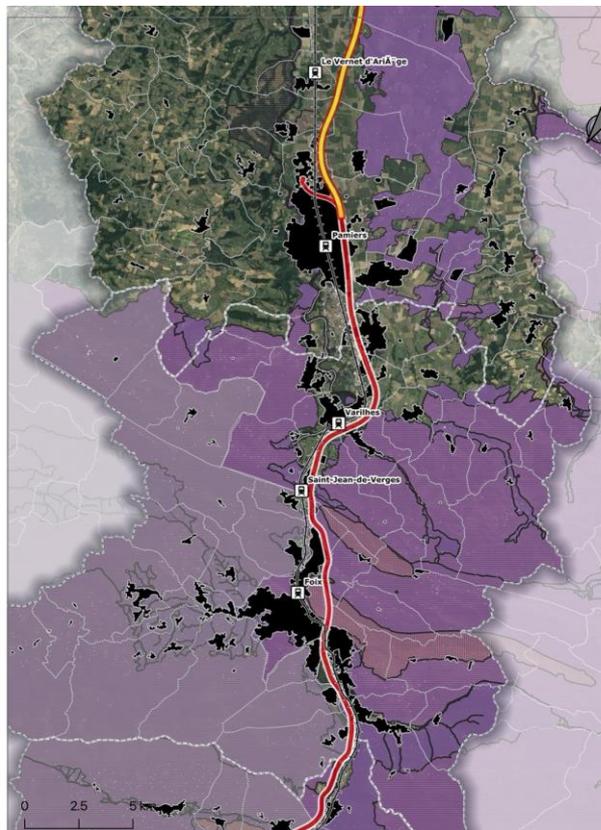
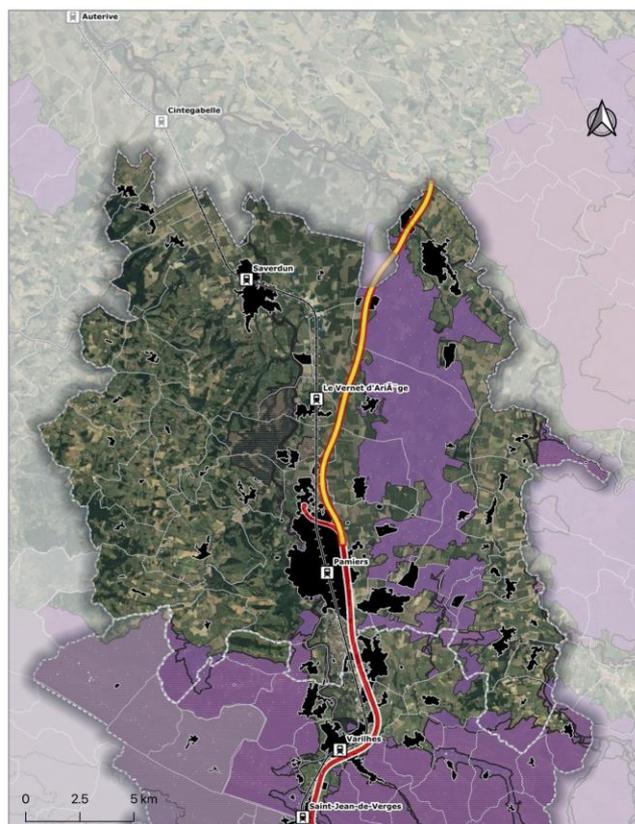
Enjeu	Commentaire	Contrainte aménagement	Contrainte fonctionnement
ZNIEFF	Pas d'obligation de réglementation particulière	Faible	Faible
ZICO	Pas d'obligation de réglementation particulière	Faible	Faible
NATURA 200	Évaluation d'incidence à réaliser	Moyenne	Moyenne
PNR	Concertation à mener	Faible	Faible
Arrêté de protection de biotope	Interdiction de travaux	Fort	Fort
Réservoirs biologiques	Relatif au cours d'eau	Non concerné	Non concerné
Milieux humides	Objectif de préservation	Moyenne	Moyenne
Trame sombre	Objectif du PNR sur la diminution de l'éclairage nocturne	Nul si piste non éclairée	Faible si piste non éclairée



Contraintes :

- **Nulle** = pas de contrainte
- **Faible** = contrainte légère
- **Moyenne** = contrainte nécessitant un travail de prise en compte, mais pas d'impossibilité
- **Fort** = contrainte forte pouvant mener à une impossibilité

3.6 – Les enjeux environnementaux – zoom EPCI



- Gares
- Voies_Ferrees
- EPCI copier
- Autoroute
- Routes copier
- Zones_Habitation
- Zones_Activités
- Communes
- EPCI
- SM_Pays_Ariege
- CD09
- Zones Naturelles**
- parcs-naturels-regionaux
- Natura_2000_Habitat
- Natura_2000_Oiseaux
- znieff1
- znieff2



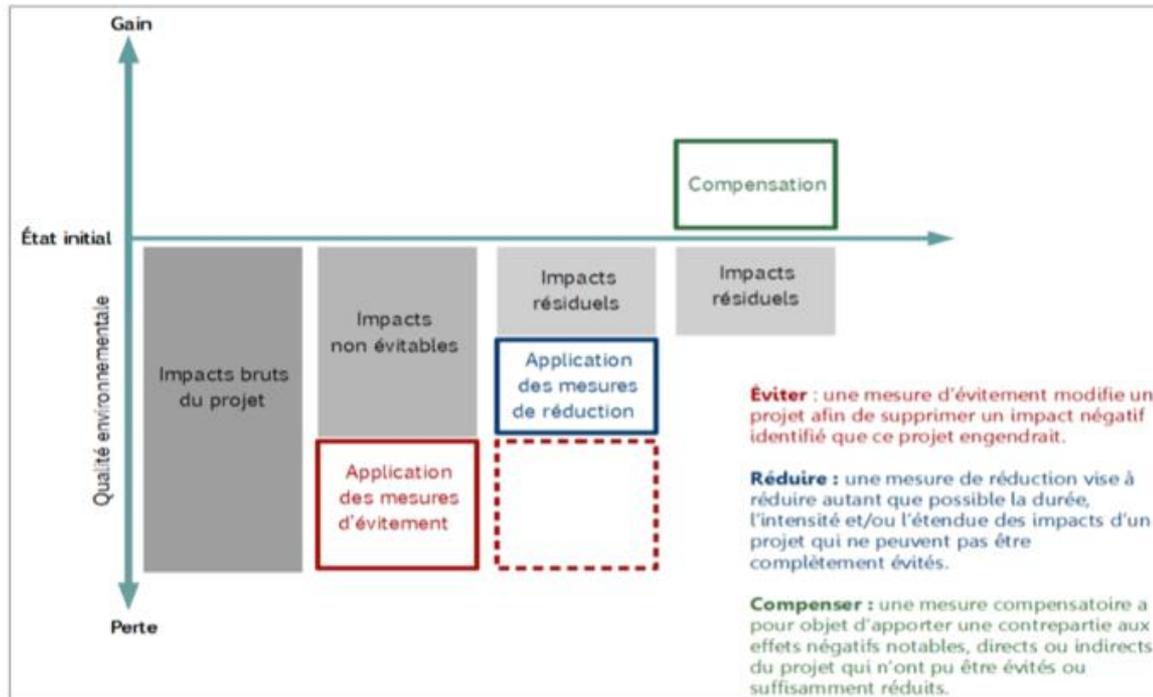
3.6 – Les enjeux environnementaux

Le principe **ERC [Eviter-Réduire-Compenser]** est destiné à :

- Eviter les atteintes à l'environnement en premier lieu.
- Réduire ensuite les atteintes qui n'ont pu être suffisamment évitées.
- Compenser enfin les effets notables qui n'ont pu être évités, ni suffisamment réduits.

Il a été introduit dans le droit français par la loi relative à la protection de la nature en 1976 et est renforcé par deux textes en 2016, la loi de reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages et l'ordonnance sur l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

Le principe ERC peut impliquer pour tout projet d'aménagement des coûts supplémentaires, en lien avec le volet compensation. En effet, si des impacts n'ont pu être suffisamment évités ou réduits, il peut être nécessaires de réaliser ou de financer une compensation écologique. Celle-ci sera en première approche proportionnelle à la surface artificialisée lors du projet. Son coût variera en fonction de la qualité écologique des espaces considérés, et de leurs enjeux.



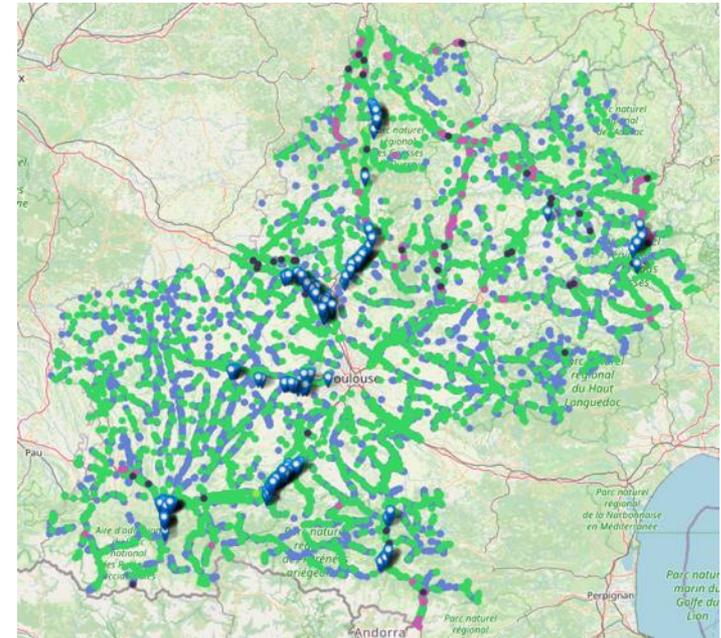


3.6 – Les enjeux environnementaux

La **loi montagne** est relative au développement et à la protection de la montagne. L'urbanisme est soumis à des règles strictes : préservation des terres agricoles cultivables, urbanisation en continuité des bourgs existants, inconstructibilité des rives de lacs, interdiction des routes touristiques nouvelles au dessus de la limite forestière. L'article L342-20 du Code du tourisme peut amener une servitude dans des domaines nordiques ou skiables pour laisser le passage à des pistes de loisirs non motorisés.

Via Fauna est un projet de la Fédération régionale de la chasse d'Occitanie visant à améliorer les connaissances sur d'éventuelles ruptures de continuité écologiques liées à l'implantation d'infrastructures linéaires de transport, de type autoroute ou les lignes ferroviaires.

Le projet prend la forme de cartographie permettant d'identifier les principaux corridors écologiques et de localiser les risques.



Plateforme Via Fauna – Visualisation des ouvrages routiers, ferroviaires et hydrauliques



3.6 – Les enjeux environnementaux

Les risques

Par ailleurs, le schéma directeur cyclable peut aussi être concerné par la question des risques, afin que les aménagements soient pensés pour être les plus pérennes possibles. Les risques présents sur le territoire qui peuvent avoir un impact sont les suivants :

- Risque inondation
- Risque mouvement de terrain
- Risque incendie
- Risque sismique (faible à modéré)
- Rupture de barrage
- Risque avalanche

Contraintes :

- **Nulle** = pas de contrainte
- **Faible** = contrainte légère
- **Moyenne** = contrainte nécessitant un travail de prise en compte, mais pas d'impossibilité
- **Forte** = contrainte forte pouvant mener à une impossibilité

Risque	Commentaire	Contrainte aménagement	Contrainte fonctionnement
Risque inondation	Concerne les aménagements en zone inondable.	Forte	Faible
Risque mouvement de terrain	Peut induire des choix pour la pérennité des aménagements.	Faible	Nulle
Risque incendie	Peut être augmenté par la fréquentation de zones devenues plus accessibles.	Faible	Moyen – si forte fréquentation
Risque sismique (faible à modéré)	Pour la pérennité des aménagements	Faible	Nulle
Rupture de barrage	Concerne les aménagements en zone de risque.	Faible	Nulle
Risque avalanche	Concerne les aménagements en zone de risque, mais faible influence vu la saisonnalité.	Faible	Nulle



3.6 – Les enjeux environnementaux

Les ambitions environnementales

Enfin, au-delà des obligations à respecter relatives à l'environnement et identifiées dans le SCOT, la réglementation s'est enrichie depuis son élaboration du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires), en cours de finalisation qui fixe les **objectifs de long terme pour la région Occitanie, l'objectif de 0 artificialisation nette à l'échelle régionale à 2040**. En parallèle, l'**ambition de Région à Énergie Positive (REPOS) à 2050 implique de diminuer de 40% les consommations d'énergie, dont celle des déplacements motorisés**.

Ambition	Commentaire	Contribution du schéma directeur
Zéro artificialisation nette	Contribution a priori négative, mais qui dépend fortement du tracé éventuel de nouveaux itinéraires, ainsi que de leur qualité (perméabilité, réversibilité...).	Faible Négative
REPOS	Contribution positive par l'offre nouvelle de mobilité décarbonée, pour les habitants comme pour le tourisme.	Faible Positive

Partie 3 - Etat du réseau actuel et 1^{ère} approche prospective

1. L'état actuel des équipements cyclables et du degré de cyclabilité
2. Les projets cyclables des partenaires
3. Les corridors et points durs d'usage du vélo identifiés en atelier
4. L'analyse objective par l'audit terrain des points durs/ bonnes pratiques
5. Les souhaits d'amélioration au travers de l'enquête et des ateliers
6. Les enjeux environnementaux
- 7. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo**

3.7 - Les enjeux pour le Plan Vélo du Syndicat

Les principaux enseignements à retenir de l'état des infrastructures et des perspectives et donc conséquent des enjeux associés pour le Plan Vélo sont :

- le volume, le positionnement et la qualité/sécurité des aménagements existants sur le territoire ne permettent pas d'être un support suffisant au développement massif de l'usage du vélo,
- des projets d'aménagements « vélo » qui devraient, en cas de réalisation, améliorer les conditions d'usage mais qui répondent en majorité à des problématiques locales et non à une stratégie globale et cohérente,
- une stratégie départementale d'aménagements cyclables qui pourrait répondre à certains besoins de mobilité (même si les besoins visés sont en priorité ceux Loisirs et touristiques) mais dont la réalité de mise en œuvre reste à confirmer,
- des corridors de déplacements à aménager clairement identifiés dont le fort niveau de consensus reflète :
 - d'une part, une volonté partagée d'engager le territoire dans une stratégie ambitieuse,
 - d'autre part, un souhait de voir se concrétiser rapidement l'amélioration des conditions en concentrant l'énergie nécessaire au Plan Vélo sur les seuls axes à fort potentiel d'usage.
- Compte tenu des points durs/ noirs identifiés dans les corridors à fort potentiel, la sécurisation des conditions d'usage du vélo devra nécessairement faire appel à l'ensemble des registres d'une politique cyclable : aménagement d'itinéraires dédiés, réglementation, aménagement de carrefours, signalétique, ...

Partie 4 - La promotion de de la politique cyclable



Dessignons un avenir qui a du sens.



Objectif de cette 4^{ème} partie

Au-delà des besoins de mobilité et des infrastructures dédiées, l'analyse de l'ensemble des autres composantes d'une politique cyclable vise à identifier les atouts/ faiblesses d'une mise en œuvre future d'un Plan Vélo à l'échelle du Syndicat de SCoT.

Ainsi, cette partie permet de mettre en exergue:

- les dispositifs facilitant l'accès à l'usage du vélo qu'ils soient nationaux ou locaux,
- les services vélos présents sur le territoire et l'organisation de la gouvernance « vélo » actuelle, et son accompagnement financier,
- l'identification des « bonnes » pratiques qui peuvent être recensées sur des territoires comparables.

Quatre sous-parties permettent d'aboutir à l'objectif :

1. Les dispositifs et services vélos présents sur le territoire
2. La gouvernance « vélo » actuelle
3. Les bonnes pratiques recensées par ailleurs
4. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

Partie 4 - La promotion de la politique cyclable

- 1. Les dispositifs et services vélos présents sur le territoire**
2. La gouvernance « vélo » actuelle
3. Les bonnes pratiques recensées par ailleurs
4. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

4.1 - Politiques existantes de promotion de l'usage du vélo

A l'échelle nationale et régionale

Des aides financières existent actuellement pour permettre de financer l'achat d'un vélo :

- **Une aide nationale de l'Etat « bonus vélos à assistance électrique »** : cette subvention est versée en complément d'une aide locale avec un plafond fixé au plus faible des deux montants suivants : soit 20% du coût d'achat TTC du vélo soit à **200€**. Pour obtenir cette aide, il est nécessaire d'être majeur, de vivre en France et des conditions de ressources sont applicables.
- **Une aide de la Région Occitanie « Eco-chèque mobilité - achat d'un vélo à assistance électrique »** : cette aide peut être cumulable avec l'aide accordée par l'Etat et est plafonnée à **200€**. De la même manière, cette aide est versée sous plusieurs conditions (majorité, résidence principale en Occitanie et conditions de ressource).

Pour ces deux subventions, le vélo doit avoir été acheté après le 1^{er} juillet 2020 et la demande envoyée dans les 6 mois suivants l'acquisition.

- Pour compléter son « éco-chèque mobilité – achat d'un vélo à assistance électrique », la Région a récemment mis en place un « **Bonus forfait mobilité durable** » (pour les salariés dont l'entreprise a mis en place le forfait mobilité durable) et qui **prend en charge 50 à 80% de l'achat d'un vélo** selon les conditions suivantes :
 - Pour l'achat d'un vélo à assistance électrique :
 - 80 % de l'achat d'un VAE, plafonnée à 400 € pour une personne non imposable,
 - 50 % de l'achat d'un VAE, plafonnée à 250 € pour une personne imposable.
 - Pour l'achat d'un vélo classique :
 - 80 % de l'achat d'un vélo, plafonnée à 240 € pour une personne non imposable,
 - 50 % de l'achat d'un vélo, plafonnée à 150 € pour une personne imposable.

Le bonus forfait mobilité durable de la Région Occitanie est cumulable avec l'aide accordée par l'Etat et avec le forfait mobilité durable versé par l'employeur au salarié dans le secteur privé (initialement plafonné à 400€ et récemment passé à 500€).

4.1 - Politiques existantes de promotion de l'usage du vélo

Appels à projet, programmes de financement

Par ailleurs, l'Etat à travers l'ADEME a lancé depuis plusieurs années l'**appel à projet Vélo & Territoires** afin d'encourager les territoires à s'investir sur la question des mobilités actives. Suite à l'engouement des territoires pour cet appel à projet, le **programme AVELO** a été mis en place en 2019 pour permettre « d'accompagner les territoires dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables pour développer l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien. » Un programme AVELO2 a été décidé début octobre 2020 par l'ADEME (avec le même type d'actions que pour AVELO1). Un appel à projet sera publié début 2021 avec 25 millions d'euros d'aide prévus sur 4 ans.

En 2018, le Gouvernement a lancé son **appel à projet « Continuités cyclables »** afin de soutenir le développement d'itinéraires continus de manière homogène sur tous les territoires. Ce programme de financement « fonds mobilités actives » avait été relancé une seconde fois pour l'année 2020.

Le **programme ALVEOLE** porté par le Ministère de la Transition Ecologique en partenariat avec la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) finance également plusieurs actions permettant de valoriser l'usage du vélo : coup de pouce remise en selle, coup de pouce réparation 50€ (prolongé jusqu'en mars 2021) et le coup de pouce vélo stationnement pour financer jusqu'à 60% la mise en place de stationnement sécurisé pour les vélos.



4.1 - Politiques existantes de promotion de l'usage du vélo

A l'échelle locale

Au niveau du Syndicat mixte du SCoT de la Vallée de l'Ariège, aucune aide supplémentaire n'est aujourd'hui proposée par les collectivités locales. Néanmoins, les collectivités locales en France ont la possibilité de proposer des aides supplémentaires à celles de l'Etat ou de la Région pour promouvoir et encourager davantage le développement du vélo sur leur territoire.

Pour l'achat d'un VAE

	Personne imposable	Personne non imposable
Travaille dans le secteur privé	400 € (forfait annuel mobilité durable de l'employeur)	400 € (forfait annuel mobilité durable de l'employeur)
	250 € (bonus forfait mobilité durable de la Région)	200 € (bonus de l'Etat)
	Soit jusqu'à 650 € d'aide à l'achat et utilisation d'un VAE	400 € (bonus forfait mobilité durable de la Région) Soit jusqu'à 1000 € d'aide à l'achat et utilisation d'un VAE
Travaille dans le secteur public	200 € (forfait annuel mobilité durable de l'employeur)	200 € (forfait annuel mobilité durable de l'employeur)
	250 € (bonus forfait mobilité durable de la Région)	200 € (bonus de l'Etat)
	Soit jusqu'à 450 € d'aide à l'achat et utilisation d'un VAE	400 € (bonus forfait mobilité durable de la Région) Soit jusqu'à 800 € d'aide à l'achat et utilisation d'un VAE

← Passé à 500€

Pour l'achat d'un vélo classique

	Personne imposable	Personne non imposable
Travaille dans le secteur privé	400 € (forfait annuel mobilité durable de l'employeur)	400 € (forfait annuel mobilité durable de l'employeur)
	150 € (bonus forfait mobilité durable de la Région)	240 € (bonus forfait mobilité durable de la Région)
	Soit jusqu'à 650 € d'aide à l'achat et utilisation d'un vélo classique	Soit jusqu'à 640 € d'aide à l'achat et utilisation d'un vélo classique
Travaille dans le secteur public	200 € (forfait annuel mobilité durable de l'employeur)	200 € (forfait mobilité durable de l'employeur)
	150 € (bonus forfait mobilité durable de la Région)	240 € (bonus forfait mobilité durable de la Région)
	Soit jusqu'à 350 € d'aide à l'achat et utilisation d'un vélo classique	Soit jusqu'à 440 € d'aide à l'achat et utilisation d'un vélo classique

← Passé à 500€

4.1 - Politiques existantes de promotion de l'usage du vélo

A l'échelle locale

D'autres mesures de promotion du vélo sur le territoire ont toutefois été instaurées. On recense en effet, un nombre important de services aux usagers proposant de la vente, de la location et de la réparation. L'ensemble des services recensés sur le territoire sont listés dans le tableau de la page suivante.

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

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



En 2017, la Maire de Saverdun a lancé un projet ambitieux de promotion du vélo sur sa commune. **L'opération « vélo récup' en liberté »** propose de récupérer des vélos non utilisés à la déchetterie pour les réparer, les customiser aux couleurs de la ville puis de les remettre en service gratuitement pour les habitants de la commune. Le projet a d'ailleurs été récompensé par le Prix « Territoria d'Or ».

Sur la commune de Pamiers, l'association « Regards de femmes » propose également des ateliers d'apprentissage et de réparations de vélo aux femmes et aux enfants. L'objectif étant de récupérer des vélos (via des dons notamment ...), de les réparer avec l'aide de bénévoles puis de les prêter une fois opérationnels.

4.1 - Politiques existantes de promotion de l'usage du vélo

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

Partie 4 - La promotion de de la politique cyclable

1. Les dispositifs et services vélos présents sur le territoire
- 2. La gouvernance « vélo » actuelle**
3. Les bonnes pratiques recensées par ailleurs
4. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

4.2 - La gouvernance actuelle et donc l'animation de la politique cyclable

Politique cyclable du Département

Actuellement, 3 directions et 4 services sont impliqués sur la thématique vélo :

- DAME - Direction de l'aménagement et de l'environnement, Service aménagement urbain et déchets : soutien les projets de requalification de traversée des communes, au Plan Vélo SCoT
- DAE - Direction de l'aménagement et de l'environnement, Service agriculture / espace rural : en charge de l'aménagement des voies vertes,
- DDET - Direction développement territorial, de l'économie et du tourisme : promotion du tourisme à vélo, animation de développement des ZAE (traitement des questions d'accessibilité alternative à la VP)
- DRD - Direction des routes départementales : aménagement et entretien du réseau viaire du CD09 principalement dédié aux modes motorisés.

Le Département de l'Ariège a mis en œuvre des comités de traverse d'agglomération permettant de concerter les aménagements réalisés dans les cœurs de ville.

Le rôle du Département dans la mise en œuvre du Plan Vélo du SCoT de la Vallée de l'Ariège sera prépondérant. Par conséquent, un enjeu majeur pour la réussite du Plan Vélo sera de l'intégrer dans l'ensemble des décisions d'aménagement en tant que principal gestionnaire de voirie mais aussi en tant qu'expert des sujets d'aménagements de voirie.

4.2 - La gouvernance actuelle et donc l'animation de la politique cyclable

Politique cyclable du Département

- **Plan Départemental de Développement des Mobilités Actives**, délibéré le 10 janvier 2022
 - Au-delà des schémas départementaux des voies vertes et des itinéraires cyclables, le Département de l'Ariège souhaite développer la pratique du vélo sur l'ensemble des territoires. Trois niveaux d'intérêts sont visés :
 - Grands axes itinérants d'intérêt infra régional
 - Liaisons d'intérêt départemental
 - Maillage d'intérêt plus local
 - Pour cela deux modes d'action :
 - Une réalisation sous maîtrise d'ouvrage directe pour un certain nombre d'itinéraires, dans le prolongement du programme des voies vertes
 - Un accompagnement financier ainsi qu'un appui technique de type ingénierie territoriale.

4.2 - La gouvernance actuelle et donc l'animation de la politique cyclable

Politique cyclable du Département

- Plan Départemental de Développement des Mobilités Actives, délibéré le 10 janvier 2022

Modalités d'intervention en agglomération

PRIORITE 1	PRIORITE 2
Itinéraire en site propre	Itinéraire en site partagé
Itinéraires et axes principaux (traversée de bourgs, centre ville/pôle multimodal) Le Département apporte un financement à la réalisation d'itinéraires en site propre, sur la totalité de la liaison concernée (1) Ces voies de circulation douce sont réservées à un usage non motorisé.	Itinéraires et rues secondaires (quartiers/centres villes, centres villes/centres commerciaux...) Le Département apporte son soutien à la réalisation d'itinéraires en site partagé à circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aires piétonnes, chemins ruraux ou communaux...).
Taux de subvention HT (2)	
- Etudes : 80 % (*)	50 % (*)
- Acquisition : 80 % (*)	50 % (*)
- Travaux : 30 % (*)	15 % (*) (* jusqu'à
Nature des travaux	
* Piste cyclable * Voie Verte <u>Sont exclus :</u> * Voies partagées	* Jalonement cyclable * Equipement de sécurité (croisements...) <u>Sont exclus :</u> * Bandes cyclables * Chaucidou * Autre équipement non sécurisant pour les cyclistes

(1) des sections de voirie partagée mais en circulation apaisée sont admis dans le parcours si une impossibilité technique avérée est démontrée par le maître d'ouvrage.

Modalités d'intervention hors agglomération

1 - Contribution financière indirecte du Département	2 - Accompagnement financier du Département
↓	↓
Travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Département	Travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage commune/communauté de communes
Objectifs	
* Porter les travaux, au titre de la contribution du département à la réalisation de la voie, dans le but de faciliter la mise en œuvre de l'ouvrage (résorption de points noirs routiers, portion de voie en site propre...)	* Aider tous travaux d'aménagement de voie de circulation douce, y compris les études préliminaires et les acquisitions foncières * Soutenir les maîtrises d'ouvrage locales
Modalités - opérations subventionnables	
Les opérations subventionnables sont définies par le Plan Départemental des Mobilités Actives comme suit :	
une fiche technique produite en Annexe II (cahier des charges Hors Agglomération) précise les modalités de mise en œuvre, les normes techniques à respecter.	
Taux de subventions (HT)	
* Etudes	100 % Département
* Acquisitions foncières	100 % Département
* Travaux	100 % Département
	50 % (*) 50 % (*) 30 % (*) (* jusqu'à
Nature des travaux	
* Voies vertes / ou parties * Section de voie dédiée * Résorption de points noirs routiers	<u>En site propre</u> * Voies vertes/pistes cyclables (ensemble des travaux) <u>En site partagé</u> Uniquement jalonement, signalétique spécifique, équipements de sécurité Sont exclus : - Bandes cyclables - Chaucidou - Autre équipement sécurisant pour les usagers

4.2 - La gouvernance actuelle et donc l'animation de la politique cyclable

Le cadre réglementaire actuel définit de nombreux acteurs pouvant intervenir sur le sujet du vélo que ce soit en matière d'aménagements, de service vélo, de la définition de stratégie globale ou encore d'accompagnement. **Cette situation constitue un enjeu majeur dans le développement d'une politique cyclable cohérente à l'échelle des trois EPCI de la Vallée de l'Ariège.**

Les acteurs publics compétents en matière de mise en œuvre de politique cyclable

- 1. Aménagement (infrastructures/ stationnement)**
 - **Toutes les communes - 97 communes**
par l'intermédiaire de leur compétence voirie
 - **Le Département de l'Ariège**
Par l'intermédiaire de sa compétence voirie
 - **Les EPCI CA PV et CC PAP**
*Sur certaines voiries
« communautaires »*
- 2. Service vélo**
 - **La Région**
En qualité d'AOM Régionale
 - **L'Agglo Foix-Varilhes**
En qualité d'AOM locale

Les acteurs publics compétents en matière de définition de la stratégie Vélo

- **Toutes les communes - 97 communes**
par l'intermédiaire de leur compétence voirie
- **Le Département de l'Ariège**
Par l'intermédiaire de sa compétence voirie
- **La Région**
En qualité d'AOM Régionale
- **Les EPCI**
Par l'intermédiaire de leurs différentes compétences
- **Le Syndicat SCoT de la Vallée de l'Ariège**

Les acteurs clés pouvant participer/ accompagner les acteurs compétents

- **Le Syndicat SCoT de la Vallée de l'Ariège**
Au travers de ses statuts qui lui permettent d'intervenir sur toute étude en lien avec le SCoT donc la mobilité
- **L'Agence de Développement Touristique du Département**
Par l'intermédiaire de sa capacité à fédérer les différents acteurs du tourisme
- **l'Etat et l'ADEME**
Par l'intermédiaire de ses différents dispositifs de co-financement
- **Associations locales.**

Partie 4 - La promotion de la politique cyclable

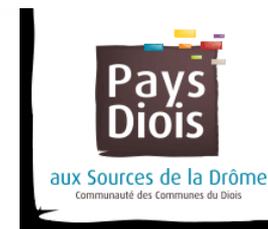
1. Les dispositifs et services vélos présents sur le territoire
2. La gouvernance « vélo » actuelle
- 3. Les bonnes pratiques recensées par ailleurs**
4. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo

4.3 – Les bonnes pratiques recensées par ailleurs

Afin d'enrichir la réflexion, un **benchmark** a été réalisé par la Maison du Vélo de Toulouse permettant d'avoir des retours d'expériences d'autres territoires ayant fait le choix de déployer un Plan Vélo à l'échelle d'un territoire de projet. Ce benchmark s'appuie sur l'expérience de 4 territoires ruraux de montagne présentant des caractéristiques similaires à celles du SCoT de la Vallée de l'Ariège :

- Savoie Mont Blanc, une marque pilotée par les départements de la Savoie et de la Haute-Savoie,
- Le Pays Diois, dans le département de la Drôme,
- La Vallée des Gaves, dans le département des Hautes-Pyrénées,
- Le Luberon entre les Alpes de Haute Provence et le Vaucluse.

**SAVOIE
MONT
BLANC**



4.3 - Les bonnes pratiques recensées par ailleurs

1 – La Haute-Savoie, un département engagé pour le vélo

- Le Département de la Haute-Savoie a décidé de consacrer plus de 9 M€ à sa politique vélo pour l'année 2020.
- Afin de faciliter l'accès à vélo aux collèges, il co-finance avec les collectivités les projets de développement d'itinéraires cyclables.
- Afin de sécuriser la pratique du vélo sur son réseau routier, il réalise des aménagements cyclables sur les principales routes départementales (marquage ...).
- 5 véloroutes/voies vertes sont en cours de réalisation dans les vallées.
- Un engagement en faveur de la mise en place de la marque « Accueil Vélo ».
- 3 itinéraires cyclables en boucle labélisés « vélo et fromages » en 2020 (label national),
- Cofinancement itinéraires VTT (itinérance + boucles + descente, avec remontées mécaniques ou car),
- Subventionnement des clubs et des meilleurs jeunes (route, VTT, BMX...),
- Un Plan de Déplacement d'Administration ambitieux : flotte de vélos dont 35 VAE, stationnement vélo sécurisé sur les sites, mise en place de l'IKV (indemnité kilométrique vélo), ateliers de réparation, formations remise en selle, marquage bicycode.

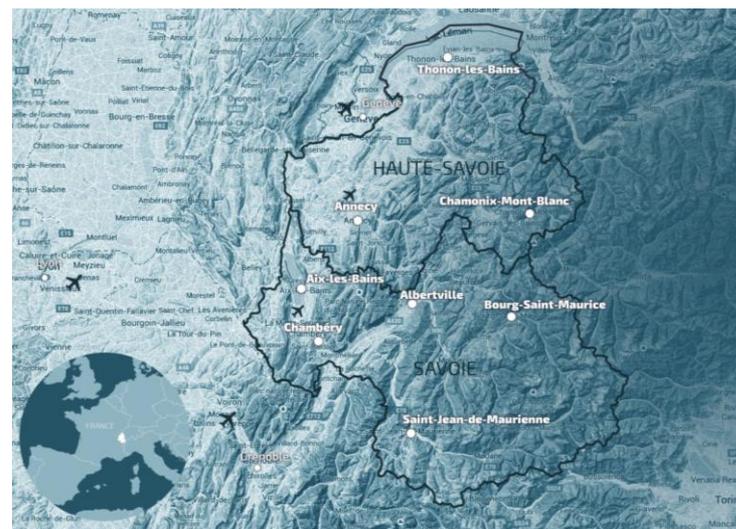


4.3 - Les bonnes pratiques recensées par ailleurs

1 - Savoie Mont Blanc, une nouvelle appellation pour désigner une seule et même destination touristique des départements de la Savoie et de la Haute-Savoie

Intérêts :

- Les départements de la Savoie et de la Haute Savoie se sont associés pour créer la **marque « Savoie Mont Blanc »** afin de promouvoir de manière conjointe le tourisme à l'échelle nationale et internationale.
 - Quelques intercommunalités très mobilisées,
 - Villes très dynamiques, y compris de taille comparable (Montmélian...)
 - Savoie Mont Blanc : une zone de montagne avec fonds de vallée urbains, parfois industriels.
 - Une image essentiellement sportive (Etape du Tour Mondovélo, Critérium du Dauphiné, Coupe de France de VTT descente ...) mais d'autres pratiques en plein essor : vélo loisirs, vélo quotidien ...
 - Une quadruple approche vélo : mobilité à vélo / véloroutes, voies vertes et pistes cyclables / grands cols / parcours VTT, Cf. Aperçu du site touristique grand public (interdépartemental) : <https://www.savoie-mont-blanc.com/Preparer-son-sejour/Activites-et-detente>
- Des choix d'itinéraires par longueur, dénivelé, type d'infrastructure, type de pratique.
- Recensement des aménagements et services vélos (location ...),



4.3 - Les bonnes pratiques recensées par ailleurs

1 - Savoie Mont Blanc : l'agence écomobilité



L'agence écomobilité Savoie Mont Blanc est, à l'origine, une association chambérienne de 20 à 30 salariés, devenue SPL (société anonyme de droit privé) interdépartementale, avec intercommunalités, 35 salariés et ,6 M€ CA.

- **Gouvernance de la SPL** : 11 collectivités actionnaires : Région Auvergne Rhône Alpes, 2 Syndicats de Pays, 4 Communautés d'Agglomération et 4 Communautés de Communes.
- Fonction initiale : gestion de la vélo-station de Chambéry
 - stationnement sécurisé,
 - location longue durée de vélos pour adultes et enfants, remorques et VAE en durée limitée (vendus par les enseignes locales),
 - vélo-école,
 - plans de déplacements et challenges inter-employeurs/écoles
 - opérateur de covoiturage,
 - accompagnement des publics précaires,
 - projets "bouger sur prescription", avec partenaires santé (maladie chronique, âge, handicap, précarité, sédentarité),
 - information / sensibilisation / animation.
- Missions actuelles :
 - Appui aux collectivités (diagnostics, projets, exploitation),
 - Services vélo (Aix-les-Bains, Chambéry, Montmélián), dont "guichet unique" aides à l'achat de vélos + location/prêt de vélos adaptés PMR,
 - Scolaires (pédibus/vélobus, défis, projets...),
 - Salariés (plans de mobilité, challenges...),
 - Mobilité solidaire (programme Mobijob, avec WeMoov ; bilans...),
 - Bouger sur prescription,
 - Mise en place/animation/promotion voiture partagée (covoiturage organisé et spontané, autopartage).

4.3 - Les bonnes pratiques recensées par ailleurs

2 - Le Pays Diois, dans le département de la Drôme

- Présence de la véloroute «vélodrôme » dans la partie aval de la vallée (avec retour possible en canoë) et reliée à la Via Rhôna (itinéraire cyclable de 815 km entre le lac Léman et la méditerranée).
Cf. www.velo-drome.com + CD26 précurseurs (aménagement routes, plans de mobilité collèges...),
- Présence de l'association Dromolib, agence de mobilité sur la Drôme rurale (location de VAE, vélo-école, atelier mobile...)
Cf. <https://dromolib.fr>
- Focus sur la location de VAE de la Communauté de Communes Val de Drôme :
 - Caractéristiques de la CC : 30 000 habitants avec 2 villes de plus de 6 000 habitants en vallée du Rhône. Un taux de motorisation de 92,3% dont multi motorisation (2 voitures) à 50 %. Une part modale vélo à 2,3 % et 7 déplacements sur 10 se font en voiture (distance moyenne 22 km/j).
 - 90 % des usagers du service ne se déplaçaient pas à vélo avant (et 97 % néophytes VAE).
 - Profils des usagers : entre 30 et 75 ans, 65 % de femmes, catégories socio-professionnelles diversifiées.
 - Les livraisons des vélos se font dans les communes (demandes même en hiver).
 - Des usages variés : 40 % balades, 27 % domicile-travail, 18 % courses et soins, 9 % dépose enfants, 7 % activités.
 - Observation d'une baisse des départs en voiture pour le motif loisirs (randonnées...)
 - Attentes particulières : forte demande sur les aménagements, des exigences sur la puissance/ l'autonomie, la location longue durée (> 6 mois) (aujourd'hui : 20 €/15 j renouvelable 1 fois), assurance (Gritchen)
 - Risque : le service dépend entre autres du bénévolat et des élus locaux.



4.3 - Les bonnes pratiques recensées par ailleurs

3 - La vallée des Gaves, dans le département des Hautes-Pyrénées

La Vallée des Gaves est située dans le département des Hautes-Pyrénées au sud de Lourdes. C'est sur ce territoire que l'on retrouve **la voie verte des gaves entre Lourdes et Pierrefitte-Nestalas** en passant par Argelès-Gazost. Cette voie verte de 17,5km a été aménagée sur une ancienne voie ferrée. En 2005, elle a reçu le **label « tourisme et handicap »** (signalétique en braille, bornes sonores en 3 langues...) et a été prolongée jusqu'à Cauterets, en piste gravillonnée VTT et piétons, plus raide.

Le long de cette voie verte, au niveau de l'ancienne gare d'Argelès-Gazost, a été installée une borne de réparation vélo avec un point d'eau potable et point d'information pour les cyclistes.

Cet axe s'adresse avant tout à une pratique cyclo sportive (VTT, tourisme ...) plus qu'à une pratique quotidienne en raison d'un manque de continuité cyclable sur les territoires limitrophes.



4.3 - Les bonnes pratiques recensées par ailleurs

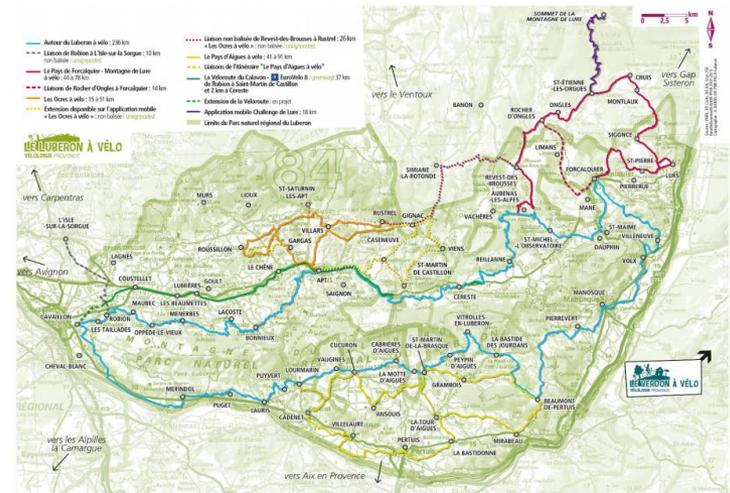
4 - Le Luberon entre les Alpes de Haute-Provence et le Vaucluse

Intérêts :

- Zone de moyenne montagne avec petites villes en fonds de vallée et tourisme.
- Une approche orientée loisirs et tourisme, originale :
 - Voie verte Cavailon – Apt : partie de l'itinéraire La Méditerranée à vélo,
 - Très gros travail de structuration des prestataires touristiques (précurseurs du label Accueil vélo).
- Une culture vélo induite, influant sur les pratiques quotidiennes, mais surtout contagion positive par extension au PNR voisin (Verdon) et le grand détour de l'EuroVélo 8 (Méditerranée à vélo) pour profiter de ces acquis.

L'association pionnière Vélo loisir Provence :

- Promeut des itinéraires : voie verte ; en boucle ; en boucles non-jalonnées (topo depuis hébergements partenaires),
- Labélise et valorise 9 catégories de professionnels : Hébergements, Loueurs/Réparateurs, OTSI, Point Info Tourisme, Sites de visite, activités de loisirs et caves ; Transporteurs ; Restaurants et bars ; Producteurs et artisans ; Accompagnateurs ; Agences de voyages,
- **Résultat : se positionne comme l'une des principales destinations vélo en France.**



Partie 4 - La promotion de la politique cyclable

1. Les dispositifs et services vélos présents sur le territoire
2. La gouvernance « vélo » actuelle
3. Les bonnes pratiques recensées par ailleurs
- 4. La synthèse générale et les enjeux pour le Plan Vélo**

4.4 - Les enjeux pour le Plan Vélo du Syndicat de SCoT

Les principaux enseignements à retenir des initiatives déjà présentes sur le territoire et la manière dont elles sont « managées » révèlent les enjeux suivants pour le Plan Vélo :

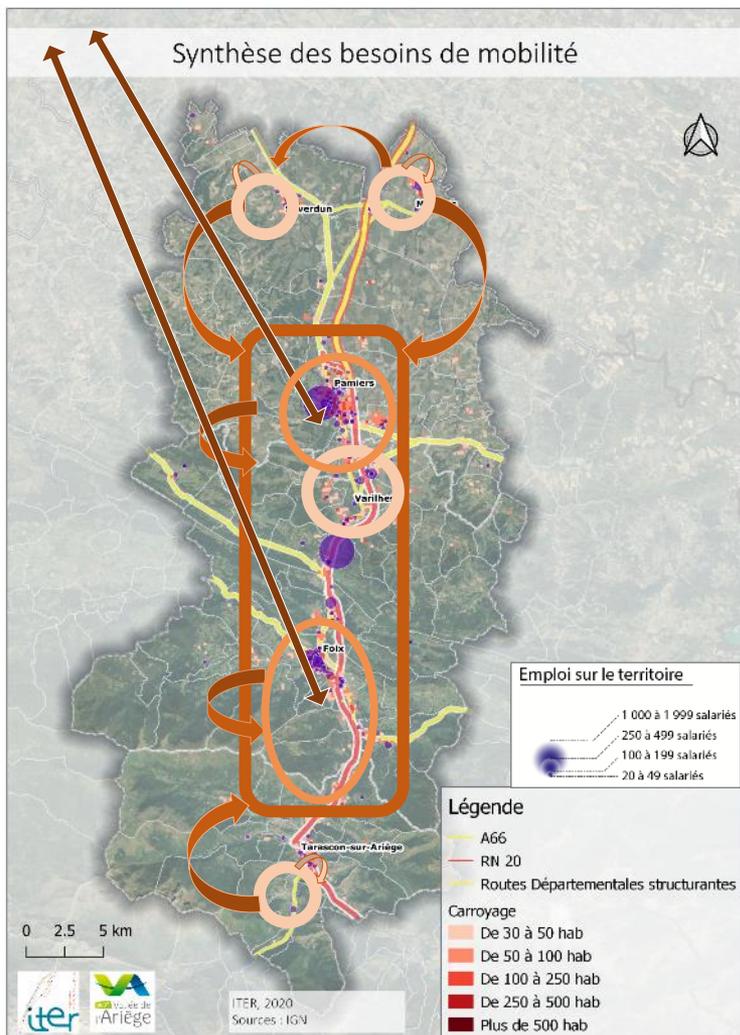
- des initiatives publiques dans certaines communes qui confirment, au même titre que les quelques aménagements existants, une prise de conscience pour proposer des alternatives à l'usage de la voiture individuelle. En revanche, l'absence d'aménagements dédiés en réduit considérablement la portée.
- un contexte national avec des dispositifs incitatifs qui pourraient accompagner efficacement la stratégie « vélo » souhaitée à l'échelle du Syndicat de ScoT et de ses EPCI membres.
- une gouvernance actuelle émiettée en matière de pilotage d'une politique cyclable qui peut constituer un frein à l'émergence d'une stratégie ambitieuse compte tenu de la diversité et le volume des acteurs potentiels. Dans le cadre du Plan Vélo, il conviendrait de clarifier les rôles de chacun et d'engager les différents acteurs dans un plan partagé pour une mise en œuvre facilitée ainsi que les moyens techniques et financiers rattachés.

Partie 5 - Mise en perspective des enjeux de mobilité et proposition d'une première stratégie



Dessinons un avenir qui a du sens.

5 - Rappel des enjeux de besoins de mobilité



Des besoins de déplacements pendulaires importants internes aux communes de Pamiers et de Foix qui nécessitent de s'interroger sur la mise en place d'aménagements, de stationnement et de services dédiés au vélo.

Un **corridor Pamiers – Foix** qui centralise les fonctions principales du territoire et sur lequel les besoins de mobilité pendulaire sont forts (près de 13 000 flux quotidiens internes et entre les communes) nécessite de mener une réflexion sur des **solutions de mobilité multimodales** : mobilités actives (vélo, marche à pied), offre ferroviaire...

Des besoins de déplacements de très courtes distances au niveau des polarités internes (Saverdun, Mazères, Varilhes-Verniolle et Tarascon) pour lesquels il existe un potentiel important de report modal vers les mobilités actives.

Des liens intenses avec la Métropole Toulousaine qui nous amènent à réfléchir sur des solutions de mobilité performantes et attractives en intermodalité.

5 – Des objectifs qui fixent la stratégie d'un 1^{er} Plan Vélo

Le Plan Vélo engagé par le Syndicat de SCoT à l'échelle de l'ensemble des collectivités de la Vallée de l'Ariège doit permettre d'engager le territoire dans la mise en œuvre d'une politique cyclable actualisée et rénovée qui pourrait répondre aux objectifs suivants :

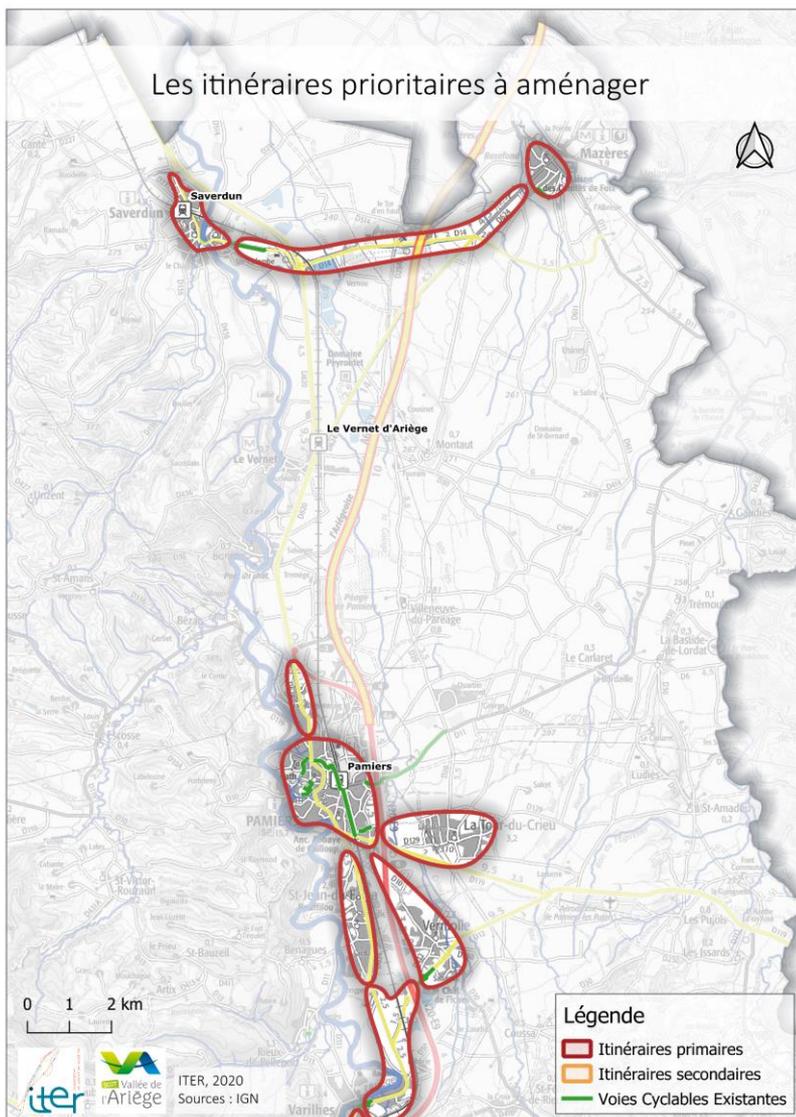
- identifier les itinéraires support d'un développement important de l'usage du vélo en cohérence avec les objectifs fixés dans le PCAET et le PGD de réductions des émissions de GES et de dépendance énergétique aux énergies fossiles, et viser leurs inscriptions règlementaires au sein des nouvelles générations SCoT/PLUi-PLU révisés à partir de 2021,
- déployer une politique cohérente sur tout le périmètre permettant de créer une dynamique commune à l'échelle de l'ensemble des partenaires de l'étude,
- cibler la stratégie sur une 1^{ère} « strate » d'itinéraires/ aménagements permettant de répondre aux besoins les plus urgents et d'assurer une ossature facilitant dans un second temps la mise en œuvre des « strates » suivantes.
- proposer des actions complémentaires à l'aménagement d'infrastructures pour promouvoir, inciter, valoriser et favoriser l'usage du vélo.

Pour répondre favorablement à ces objectifs, la méthode d'identification des itinéraires prioritaires a été de croiser entre les besoins de mobilité, les corridors identifiés par les acteurs, l'audit terrain et l'objectivation du potentiel d'usage.

Ainsi, en conclusion du diagnostic, une 1^{ère} hiérarchisation des corridors à envisager d'aménager est proposée qui couple l'ensemble des analyses pour en proposer une lecture stratégique et pré-opérationnelle.

Sur la base de la synthèse des besoins et donc du potentiel d'usage attendu, un argumentaire permet de comprendre cette première proposition articulée autour du potentiel d'usage attendu ou du moins le caractère stratégique du corridor.

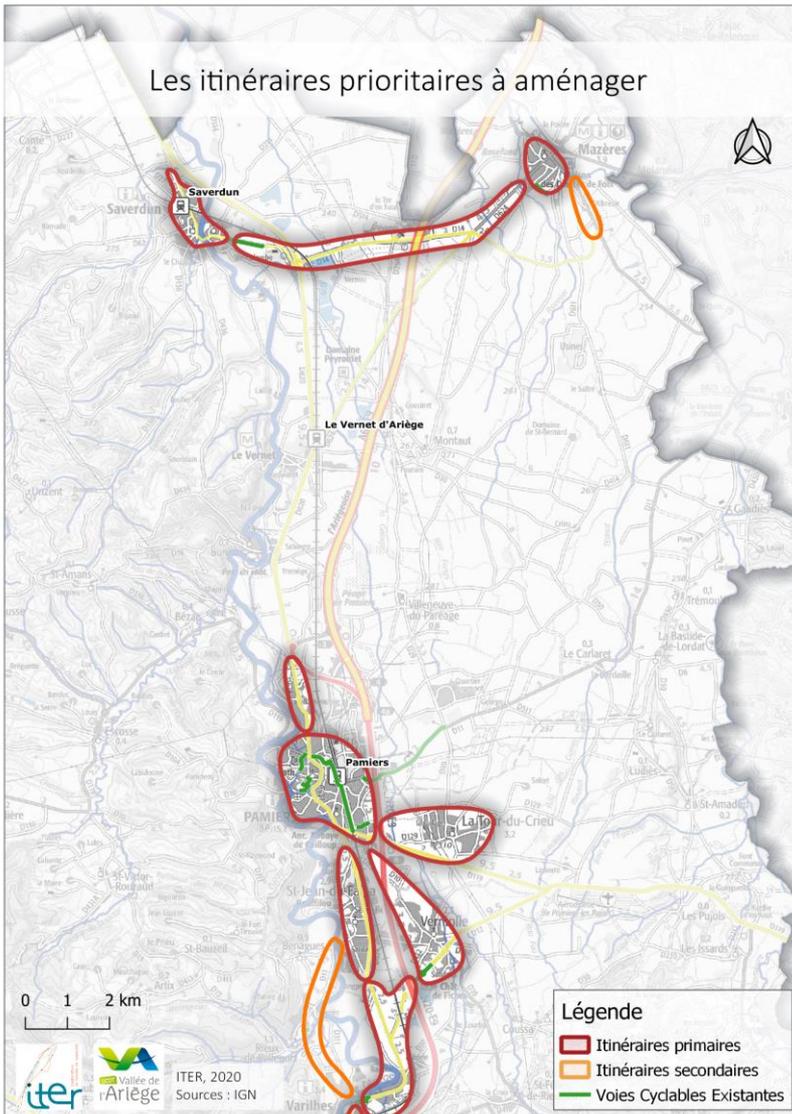
5 – Les corridors prioritaires à l'échelle de la Communauté de Communes des Portes d'Ariège Pyrénées



Les corridors prioritaires à valoriser:

- Le continuum urbain appaméen dont la densité résidentielle, d'activités, d'équipements et de pôles générateurs nécessite de mettre en place des itinéraires pénétrants en lien avec les communes limitrophes. Ainsi les axes suivants seraient à privilégier :
 - Pamiers <> Zone d'activité Nord facilitant l'accès aux polarités économiques et commerciales.
 - Pamiers <> La Tour du Crieu et Pamiers > Verniolle/ Delta Sud afin de valoriser les interdépendances économiques et de mobilité de plus en plus fortes (ex : 850 flux entre ces communes et Pamiers). Ces corridors valoriseraient également les liaisons internes à Pamiers
 - Pamiers <> St Jean du Falga <> Varilhes / Verniolle permettant de créer une liaison facilitant les déplacements du quotidien entre ces différentes communes.
- Les axes traversants des communes de Saverdun (D14 et D927) et de Mazères (D11, D624, D611) permettant de relier des pôles d'activités/ commerces avec le tissu bâti résidentiel.
- La liaison Mazères <> Saverdun en desservant la zone d'activités et l'échangeur de l'A66 permettrait de mettre en cohérence la politique de mobilité générale en maillant un futur point intermodal (ligne express, aire de covoiturage) avec une liaison cyclable.
- La mise en œuvre d'une stratégie dédiée aux vélos dans les centres villes de Pamiers, Saverdun et Mazères articulés autour des corridors prioritaires. Ces priorités relèvent davantage d'une stratégie communale plus que syndicale mais viendrait garantir la cohérence globale.

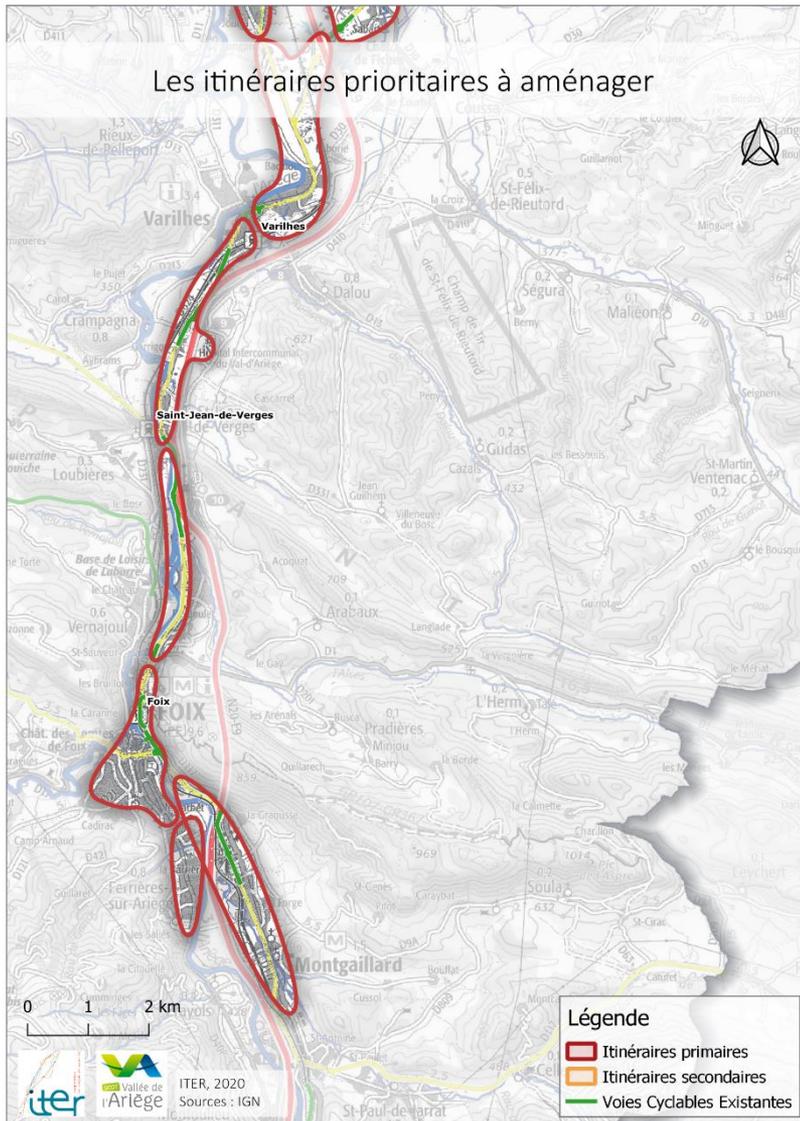
5 – Les corridors secondaires à l'échelle de la Communauté de Communes des Portes d'Ariège Pyrénées



Les corridors qui pourraient également être à valoriser mais dans un registre plutôt secondaire en raison de leur potentiel plus réduit :

- La liaison Pamiers <> Rieux Pelleport présente un potentiel d'usage plus réduit
- La liaison Mazères <> zones d'activités situées plus au sud (Garataou et Entreprise d'artifices) peut constituer une liaison intéressante mais reste à objectiver au regard de l'éloignement et du potentiel réel de flux captables. En effet, sans information plus précise du nombre de salariés résidants à Mazères, le potentiel d'usage est complexe à objectiver.

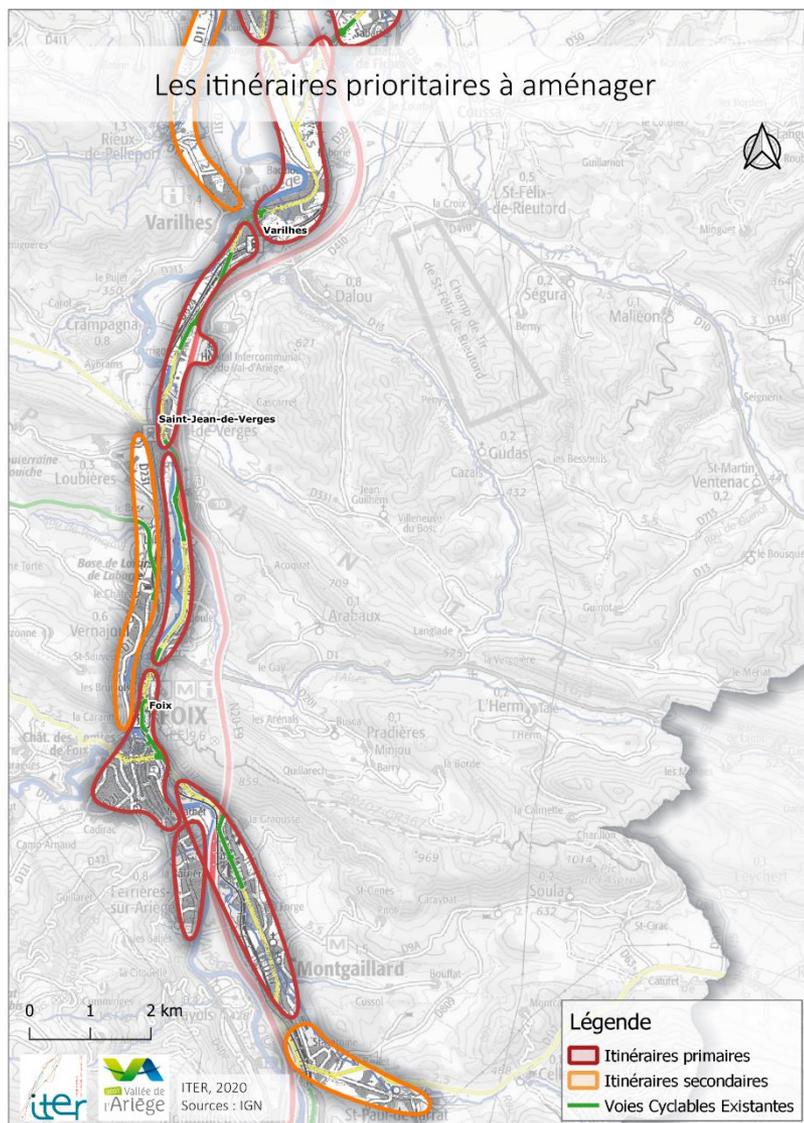
5 - Les corridors prioritaires à l'échelle de l'Agglo Foix-Varilhes



Les corridors prioritaires à valoriser:

- La liaison Varilhes <> la zone Delta Sud au motif que cette dernière constitue une zone d'activité majeure du territoire est à valoriser par une liaison avec la gare la plus proche. Cette liaison permettrait d'envisager d'améliorer l'attractivité des emplois de la zone en améliorant les conditions d'accessibilité.
- La liaison Varilhes <> Foix par la rive droite qui permet de connecter Foix et Pamiers à l'ensemble des polarités génératrices d'importants déplacements du secteur. Pour rappel, près de 13 000 flux domicile travail (6000 flux d'échange et 7 000 flux internes aux communes du corridor) sont recensés en échange entre les communes de ce corridor. A cela s'ajoute l'ensemble des flux internes aux communes que cet itinéraire pourrait satisfaire. La liaison prioritaire privilégie la rive droite puisqu'elle concentre les secteurs résidentiels de Saint Jean de Verges (CHIVA), de la zone de Labarre à Foix. D'ailleurs, un maillage plus fin devra être envisagé pour connecter l'hôpital.
- La liaison Foix <> Ferrières afin de connecter naturellement ces deux communes du continuum urbain fuxéen.
- La liaison Foix <> Montgailhard afin de rendre accessible le secteur résidentiel mais aussi et surtout la zone d'activités génératrice de déplacements liés au travail mais aussi achats/ commerces.
- Enfin, l'ensemble du cœur urbain de Foix nécessite une amélioration des conditions de circulation des modes actifs pour être le relai local des axes structurants précités notamment à destination de la gare SNCF.

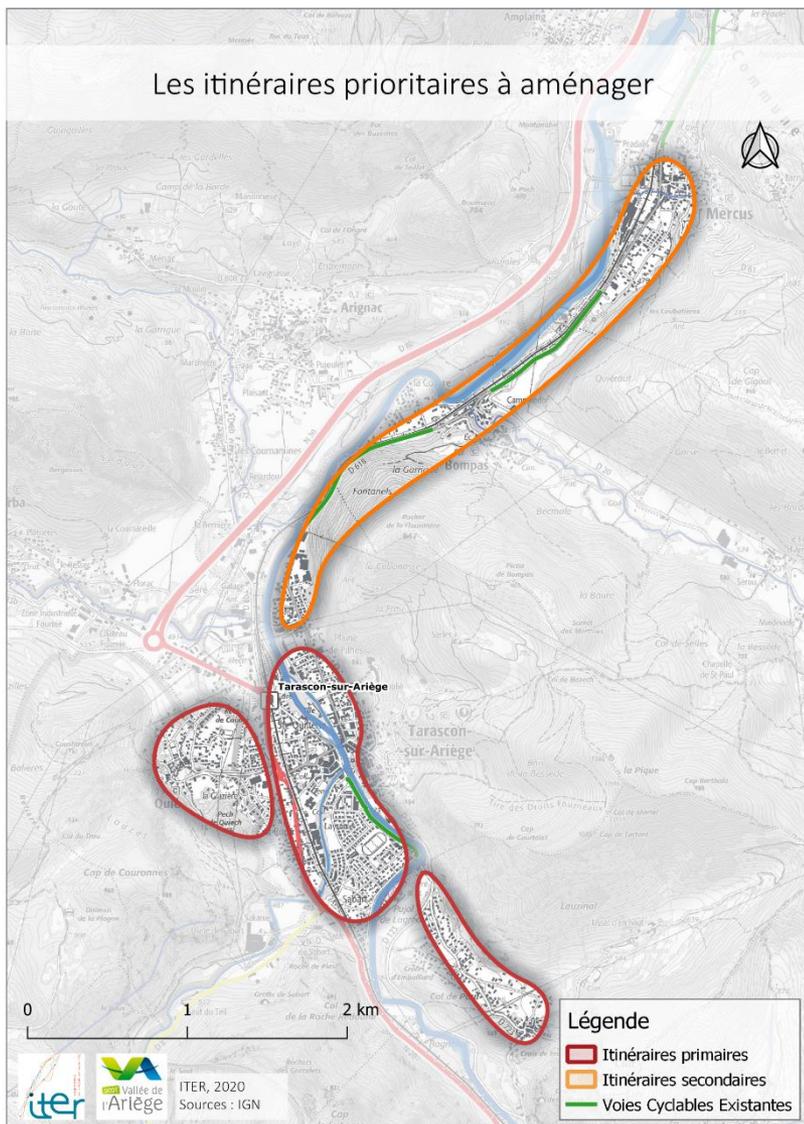
5 - Les corridors prioritaires à l'échelle de l'Agglo Foix-Varilhes



Les corridors qui pourraient également être à valoriser mais dans un registre plutôt secondaire en raison de leur potentiel plus réduit :

- La liaison Saint Jean de Verges <> Vernajoul <> Foix pour assurer la liaison entre le chef lieu départemental avec la V81 et ainsi mailler cet axe touristique au reste du réseau syndical notamment avec l'aménagement du Pont de l'Echo. Malgré un intérêt touristique avéré et sûrement stratégique, cette liaison présente un potentiel d'usage quotidien plus réduit que les précédents.
- La liaison St Paul du Jarrat <> Montgaillard. Malgré une tâche bâtie presque continue entre ces deux communes, la distance (11km jusqu'aux allées de Villote) et le dénivelé (presque 100m) constituent deux éléments qui nuancent fortement le potentiel cyclable à destination de Foix malgré des flux domicile travail supérieurs à 100.

5 - Les corridors prioritaires à l'échelle de la Communauté de communes du Pays de Tarascon



Les corridors prioritaires à valoriser :

- La liaison Tarascon <> Quié au motif qu'elle permet de relier ce secteur résidentiel très proche de Tarascon mais aussi de proposer une desserte à la zone commerciale en développement à proximité immédiate du centre de Tarascon.
- La liaison Tarascon <> Ornolac-Ussat les Bains. Comparativement aux autres axes identifiés à l'échelle du Syndicat de SCoT, cet axe ne présente pas un potentiel d'usage quotidien majeur mais constitue en revanche un corridor stratégique d'une part de maillage des pôles touristiques de la communauté de communes et d'autre part de lien avec le projet de VMA de la Haute Ariège.
- Le centre de Tarascon qui nécessite un traitement particulier en favorisant notamment l'amélioration de la l'accès à la gare SNCF – Centre Bourg

Le corridor Tarascon <> Mercus-Garrabet pourrait également être à valoriser notamment en raison de son intérêt touristique de lien entre V81 et VMA mais son potentiel d'usage quotidien et la distance séparant Montgailhard à Tarascon (10km) constitue des freins importants à l'inscription dans le Plan Vélo « 1^{ère} strate » comme un axe prioritaire.

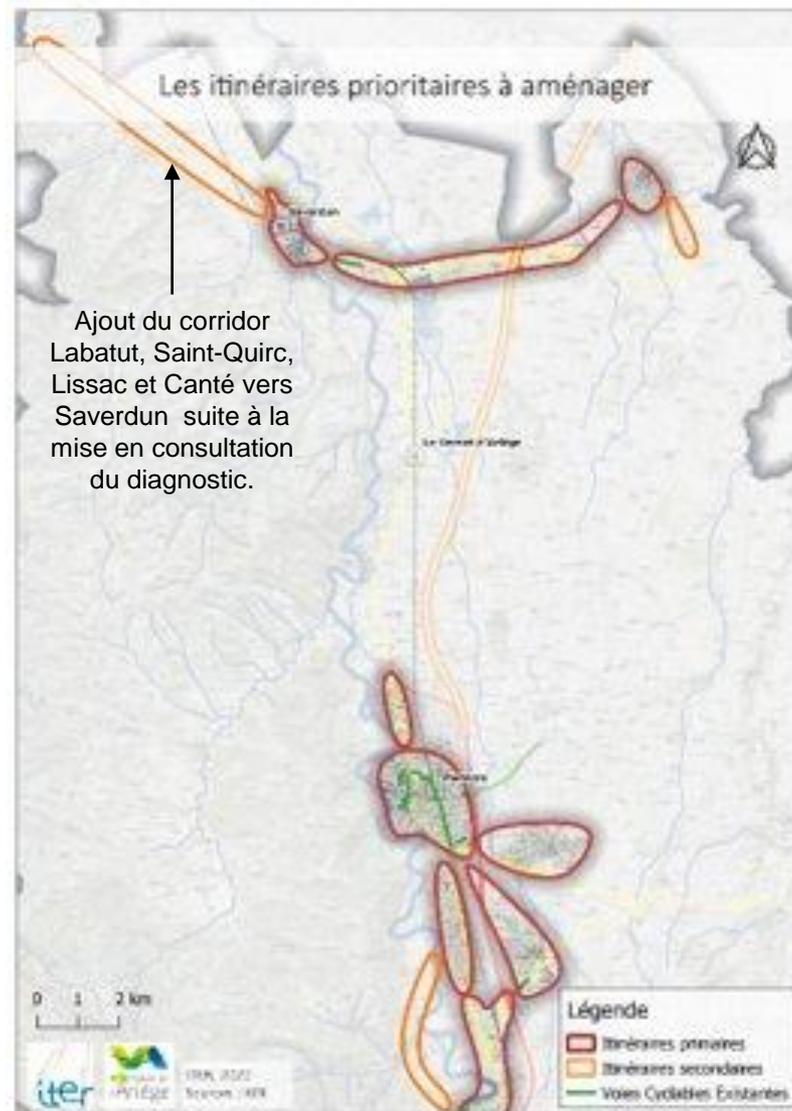
Mise en consultation du diagnostic : corridors ajoutés

Suite à la mise en consultation du diagnostic provisoire (jusqu'au 26 février 2021) auprès de l'ensemble des partenaires qui suivent la réalisation du Plan Vélo du Syndicat Mixte du SCOT de la Vallée de l'Ariège, de nouveaux corridors prioritaires / secondaires ont été ajoutés. Il s'agit notamment :

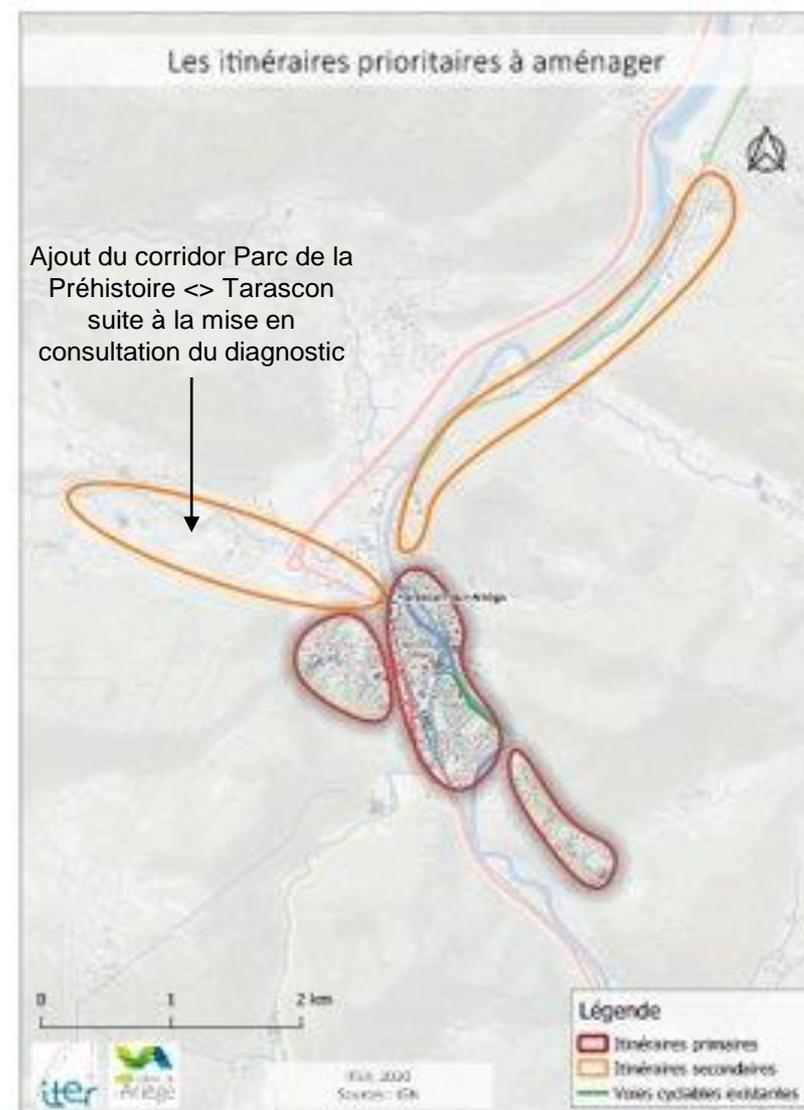
1. Sur la CCPAP :
 1. Corridor prioritaire Saverdun - Mazères
 2. Corridor secondaire : Labatut, Saint-Quirc, Lissac et Canté depuis / vers Saverdun.
2. Sur la CAFV : ajout de trois corridors :
 1. Corridor secondaire St Jean de Verges <> Crampagna
 2. Corridor secondaire Foix <> Saint Pierre de Rivière
 3. Corridor secondaire Foix <> Prayols <> Montoulieu

Sur la CA de Foix Varilhes, une liaison avec la vallée du Crieu a également été demandée mais aucun itinéraire naturel pour le vélo n'a été identifié. Un travail complémentaire devra être mené avec l'agglomération pour identifier les besoins et les itinéraires les plus pertinents.

3. Sur la CCPT : ajout d'un corridor secondaire (Parc de la Préhistoire <> Tarascon)



Mise en consultation du diagnostic : corridors ajoutés





Document élaboré par :

Hindee GOURY et Rémi SAILLARD
Iter, coopérative de conseil en mobilités

2 Rue d'Austerlitz, 31000 TOULOUSE
T: 05 62 73 53 93



Votre contact au Syndicat du SCoT :

Sylvain PEYRON, Chef de Projets Mobilités SCoT

Courriel : mobilites@scot-vallee-ariège.fr
Téléphone : 05.61.69.01.61

Site Internet (rubrique Plan Déplacements) : www.scot-vallee-ariège.fr

Avec le concours technique et financier :



LES OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE « A VÉLO DANS LA VALLÉE DE L'ARIÈGE »

- Dans le cadre de son Plan Vélo, le Syndicat Mixte du SCOT de la Vallée de l'Ariège a réalisé une enquête destinée à tous les publics qui habitent ou fréquentent le territoire (pratiquants ou non du vélo) : habitants, élus, techniciens, etc.
- Cette enquête a été réalisée du **22 juin au 27 juillet 2020**.
- L'objectif de cette enquête était de mieux comprendre les conditions actuelles de déplacements à vélo sur le territoire, d'identifier les freins à la pratique ainsi que les souhaits d'amélioration.
- Cette enquête comportait 30 questions réparties en quatre grandes catégories :
 - « Votre profil »
 - « Vos déplacements »
 - « Vos trajets à vélo »
 - « Expression libre »
- L'enquête a eu un fort taux de succès avec **824 réponses recueillies**.

LA COMMUNICATION QUI A ACCOMPAGNÉE L'ENQUÊTE

Une large campagne de communication a été réalisée par le Syndicat mixte du SCoT de la Vallée de l'Ariège en appui de ses 3 intercommunalités membres et de leurs Communes :

- Annonce de l'enquête à l'ensemble des membres du Comité technique de lancement de l'étude Plan Vélo, suivi par un envoi de mails avec l'affiche.
- Envoi d'un courrier auprès de nos trois intercommunalités membres, de l'ensemble des Communes du territoire, des partenaires associés à l'étude et des association environnementales et cyclistes : 190 affiches envoyées et demande de relais sur leurs sites internet et réseaux sociaux.
- Mise en ligne du lien de l'enquête sur le site internet du SCoT et de nos partenaires.
- Diffusion auprès de la presse locale : communiqué de presse et diffusion de bandeaux sur les sites internet de La Dépêche, la Gazette ariégeoise et Azinat.
- Diffusion d'affiches auprès de vendeurs de vélos sur le territoire.

LA COMMUNICATION QUI A ACCOMPAGNÉE L'ENQUÊTE



scot Vallée de l'Ariège

Du 22 juin au 19 juillet 2020

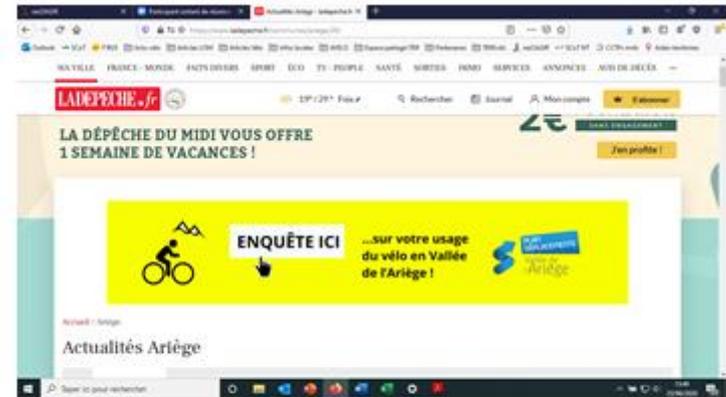
Le Syndicat mixte du SCoT de la Vallée de l'Ariège,
dans le cadre de son **PLAN VELO**,
lance une **enquête auprès des habitants**
afin de mieux déterminer leur mobilité au quotidien, leur pratique du
vélo, les freins à son usage ainsi que son potentiel.

Le questionnaire anonyme et gratuit est
disponible sur notre site internet
www.scot-vallee-ariège.fr/
rubrique Agenda.

Ou en scannant le QR code suivant :



**NOUS VOUS REMERCIONS DE VOTRE PARTICIPATION,
N'hésitez pas à diffuser cette enquête autour de vous !**



LES ÉLÉMENTS DE CADRAGE DE L'ENQUÊTE

L'analyse de l'enquête s'appuie sur 728 réponses utilisables puisque sur les 824 réponses, 84 réponses sont incomplètes (seule la section du profil a été remplie) et n'apportent pas d'éléments suffisamment (pratique, avis, perspectives) saillants à l'analyse.

Sur l'ensemble de ces 728 réponses, 640 (88%) réponses à l'échelle du SCOT : celles qui ont été analysées dans ce document.

- Agglo Foix Varilhes (389 réponses),
- CC Portes d'Ariège Pyrénées (212 réponses),
- CC Pays de Tarascon (39 réponses).

Le traitement de l'enquête s'est déroulé de la manière suivante :

- Tris à plat de chacune des questions de l'enquête à l'échelle générale, à l'échelle du SCOT puis à l'échelle des trois EPCI,
- Tris croisés sur des thématiques spécifiques pour faire ressortir les éléments saillants de l'enquête.

Néanmoins, dans ce rapport d'enquête, les analyses à l'échelle d'un des EPCI ne seront présentées qu'à la condition que des spécificités par intercommunalités émergeraient.

SOMMAIRE

1. Le profil des répondants à l'enquête
2. Les pratiques actuelles de déplacement
3. Les utilisateurs actuels du vélo
4. Les personnes n'utilisant jamais le vélo
5. Les personnes souhaitant se tourner vers le VAE – focus sur les utilisateurs de la voiture

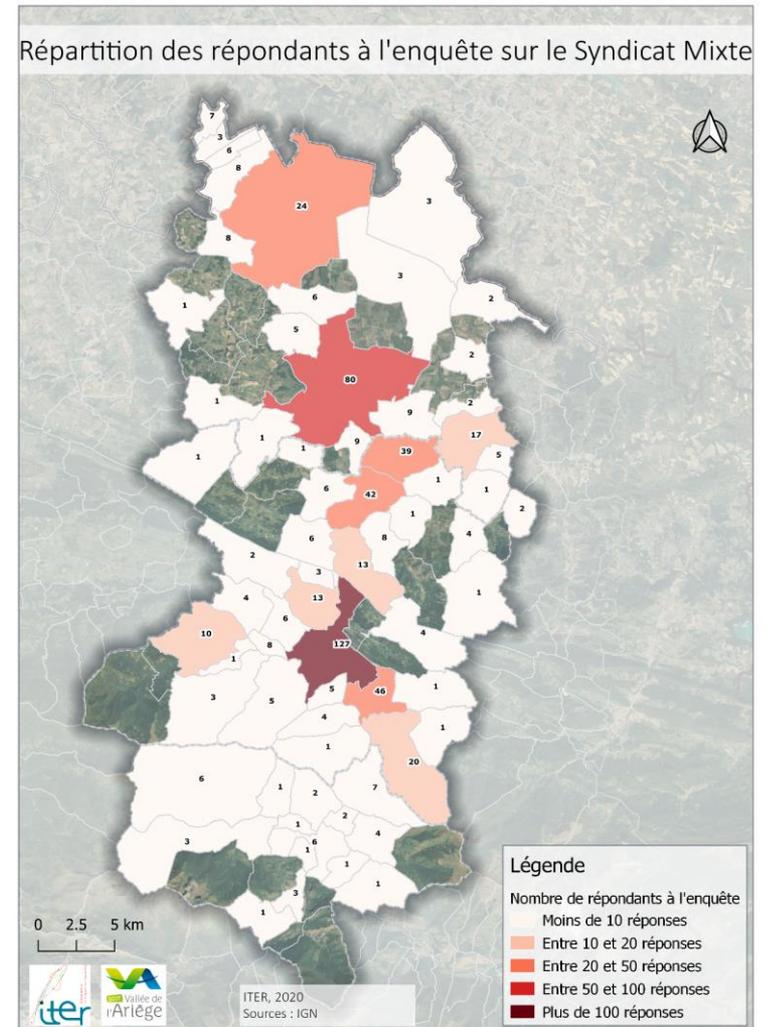


LE PROFIL DES RÉPONDANTS À L'ENQUÊTE

LIEUX DE RÉSIDENCE DES RÉPONDANTS

- Un total de 728 réponses à l'enquête en ligne a été enregistré dont **640 uniquement pour des personnes dont la commune de résidence se situe sur l'un des trois EPCI** et réparties de la manière suivante :
 - CA Pays de Foix Varilhes : 389 réponses,
 - CC Portes d'Ariège Pyrénées : 212 réponses,
 - CC Pays de Tarascon : 39 réponses.
- La carte ci-contre montre la répartition de ces réponses à l'échelle du Syndicat Mixte. Les 5 communes ayant obtenu le plus grand nombre de réponses sont :
 - Foix : 127 réponses,
 - Pamiers : 80 réponses,
 - Montgailhard : 46 réponses,
 - Varilhes : 42 réponses,
 - Verniolle : 39 réponses.

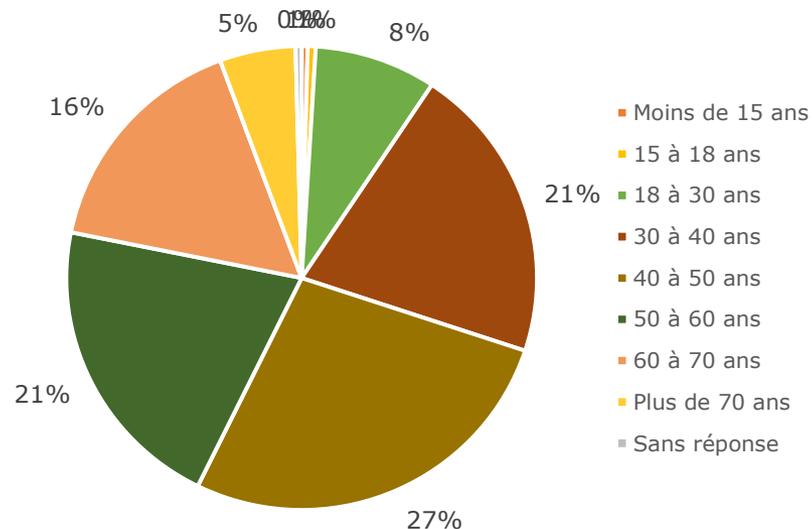
→ **Une majorité des répondants réside dans les communes dans l'axe de la vallée de l'Ariège.**



TRANCHE D'ÂGE

- Les répondants à l'enquête respectent une certaine parité puisque 347 hommes et 374 femmes parmi les 728 réponses (7 personnes n'ont pas souhaité répondre à cette question).
 - Par ailleurs, les répondants à l'enquête ont été interrogés sur leur tranche d'âge. En effet, l'âge intervient comme un facteur déterminant dans les besoins de mobilité et dans le choix du mode de déplacement.
 - **Au sein de l'échantillon de répondants, la catégorie des 30-60ans est la plus représentée avec 501 réponses (soit 69%)** contre 156 (soit 21%) pour la catégorie des plus de 60ans et enfin 68 (soit 9%) pour la catégorie des moins de 30ans.
- **Une majorité de personnes appartenant à la catégorie des 30-60ans.**

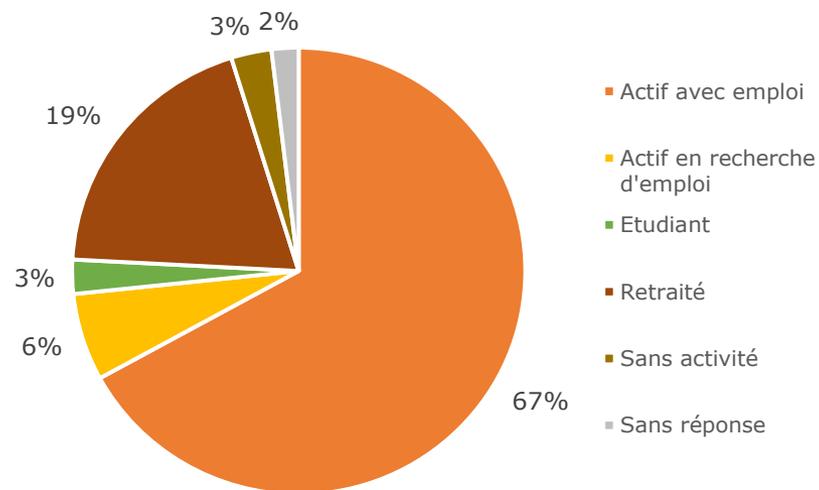
Répartition par âge - ensemble des répondants de l'enquête



OCCUPATION DES RÉPONDANTS

- Sur les 728 répondants, la catégorie des actifs (73%) est la plus représentée (488 actifs en emploi et 46 actifs en recherche d'emploi).
 - Les retraités est la seconde catégorie la plus représentée avec 19% des répondants (141 réponses).
 - La catégorie socioprofessionnelle est également un facteur déterminant pour la question de la mobilité. En effet, chez les actifs ou les scolaires/étudiants les besoins de déplacements seront assez similaires : mobilité effectuée de manière régulière en heure de pointe du matin et du soir. A l'inverse, pour les retraités ou les personnes sans activité les besoins de déplacements seront plus diffus dans la journée.
- Une majorité d'actifs avec emploi qui implique des besoins de mobilité réguliers entre le lieu de domicile et le lieu de travail.

Catégorie socio-professionnelle - ensemble des répondants de l'enquête



EQUIPEMENT AUTOMOBILE

- L'équipement automobile des ménages ou des personnes influe également sur le choix du mode de déplacement.
 - Pour exemple, une personne n'ayant pas le permis de conduire ou n'ayant pas de véhicule motorisé aura recours, par contrainte à un autre mode pour ses déplacements.
 - **Au sein de l'échantillon de répondants, 91% (664 personnes) des personnes interrogées disposent du permis de conduire et que 88% (637 personnes) possèdent un véhicule personnel.**
 - La part des personnes captives (non motorisées) reste très faible avec seulement 3% des répondants (soit 19 personnes).
- ➔ **Une majorité de personnes motorisées (88%).**

	Possession du permis de conduire - ensemble des répondants de l'enquête	Possession du permis de conduire - ensemble des répondants de l'enquête
	Valeur absolue	Pourcentage
Oui	664	91%
Non	21	3%
Sans réponse	43	6%
Total général	728	100%

	Possession d'un véhicule motorisé (hors VAE) - ensemble des répondants de l'enquête	Possession d'un véhicule motorisé (hors VAE) - ensemble des répondants de l'enquête
	Valeur absolue	Pourcentage
Oui	637	88%
Non	19	3%
Sans réponse	72	10%
Total général	728	100%

EQUIPEMENT VÉLO

Afin d'évaluer s'il existe un potentiel de développement du vélo sur le territoire, il a été demandé aux personnes répondants à l'enquête si elles disposaient ou non d'un vélo « classique » et/ou d'un vélo à assistance électrique (VAE) au sein de leur domicile.

- ➔ Une majorité (84%) de répondants est équipée en vélo « classique » (soit 614 sur les 728 au total).
- ➔ En revanche, c'est une minorité qui est aujourd'hui équipée d'un vélo à assistance électrique : 14% contre 70% qui n'en dispose pas.

	Possession d'un vélo au sein du domicile - ensemble des répondants de l'enquête	Possession d'un vélo au sein du domicile - ensemble des répondants de l'enquête
	<i>Valeur absolue</i>	<i>Pourcentage</i>
Oui	614	84%
Non	63	9%
Sans réponse	51	7%
Total général	728	100%

	Possession d'un vélo à assistance électrique au sein du domicile - ensemble des répondants de l'enquête	Possession d'un vélo à assistance électrique au sein du domicile - ensemble des répondants de l'enquête
	<i>Valeur absolue</i>	<i>Pourcentage</i>
Oui	100	14%
Non	511	70%
Sans réponse	117	16%
Total général	728	100%



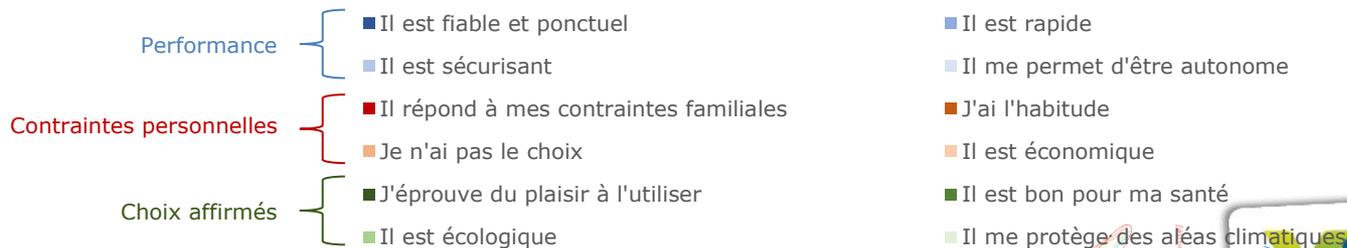
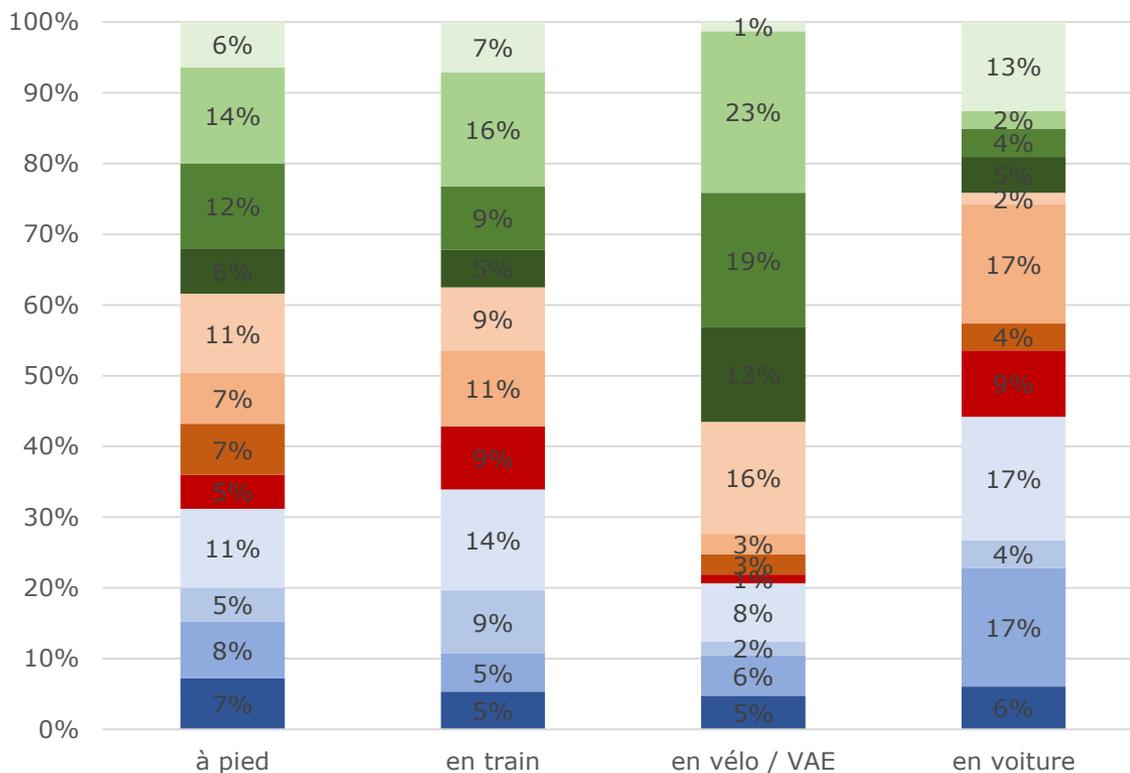
LES PRATIQUES ACTUELLES DE DÉPLACEMENT



LES FACTEURS INTERVENANT DANS LE CHOIX DU MODE

Les raisons qui interviennent dans le choix du mode de déplacements - ensemble des répondants de l'enquête

- Ce graphique représente les raisons intervenant dans le choix du mode de déplacement principal.



LES FACTEURS INTERVENANT DANS LE CHOIX DU MODE

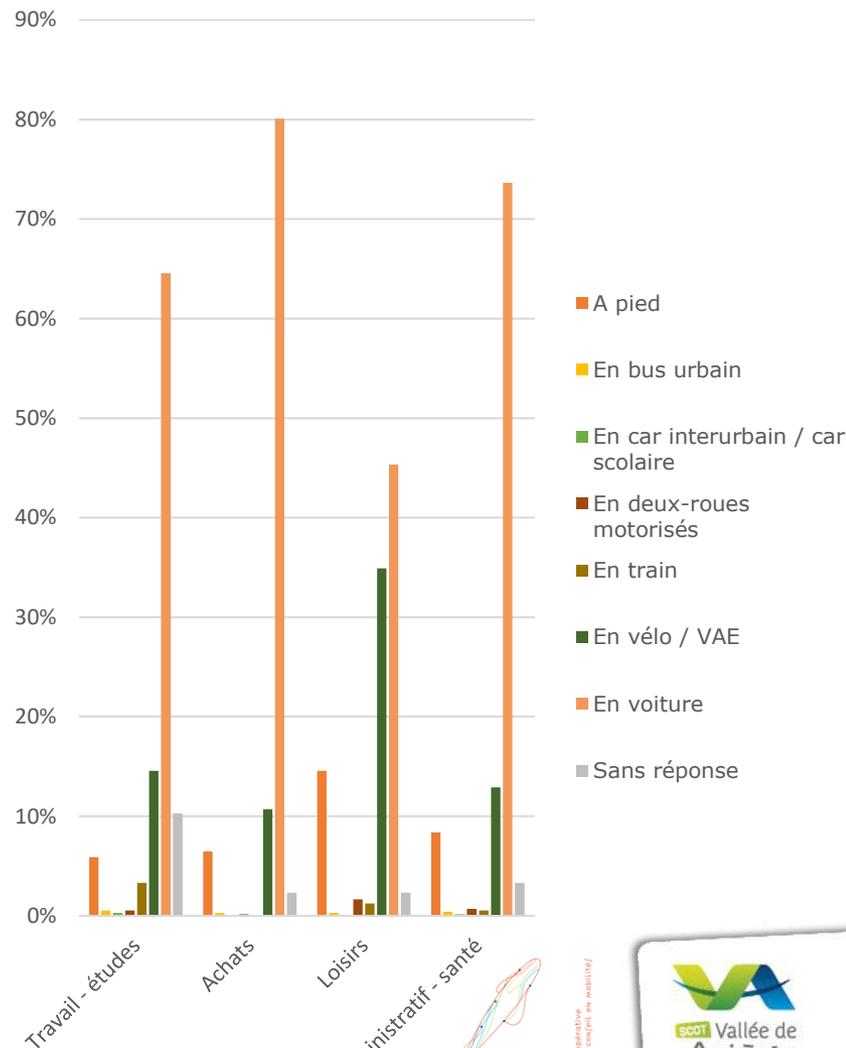
- Les répondants avaient le choix entre 12 critères (question à choix multiples) classés en trois grandes catégories :
 - Les raisons qui relèvent de la performance du mode (vitesse, fiabilité, sécurité, autonomie...)
 - Les raisons qui relèvent de la contrainte personnelle (enfants à déposer, contrainte financière, aucune autre solution ...)
 - Les raisons qui relèvent de choix affirmés (conscience environnementale, envie de faire du sport ...)
 - Le premier élément de constat est que la voiture est utilisée dans près de la moitié des cas pour des questions de performance.
 - En revanche, pour le vélo, il s'agit majoritairement de **choix affirmés** : 23% des personnes indiquent utiliser ce mode par conscience écologique et 19% car ce mode est bon pour leur santé. Par ailleurs, 16% utilisent ce mode pour des raisons économiques (coût moindre par rapport à la voiture).
- **Il faut retenir de cette analyse que le vélo ne pourra se positionner comme alternative crédible à la voiture qu'à la condition qu'il propose un niveau de performance aussi élevé que la voiture (via la mise en place d'itinéraires cyclables sécurisés, directs et rapides).**

MODE CHOISI PAR MOTIF DE DÉPLACEMENT

- Le graphique ci-contre indique le mode de déplacement principalement utilisé par motif de déplacement. Même si de manière globale, la voiture reste le mode privilégié, quelques distinctions sont observées en fonction du motif de déplacement :
- Pour le motif travail-études : la voiture est le mode privilégié (65%) avec un usage non négligeable des modes actifs : 15% pour le vélo/VAE et 6% pour la marche à pied.
- Pour le motif achats : la voiture est utilisée dans 80% puis le vélo pour 11% et enfin la marche à pied pour 6%.
- Pour le motif des loisirs : la voiture est utilisée pour 45% mais le vélo est ici utilisé de manière plus marquée par rapport aux autres motifs avec 35% et enfin la marche à pied pour 15%.
- Pour le motif administratif-santé : la voiture est utilisée pour 74% des cas, puis le vélo/VAE pour 13% et enfin la marche pour 8%.

➔ **Un usage privilégié de la voiture pour tous les motifs confondus mais une part significative de personnes ayant recours aux modes actifs (vélo/VAE, marche) notamment pour les trajets liés aux loisirs.**

Mode de déplacement utilisé pour chaque motif - ensemble des répondants de l'enquête

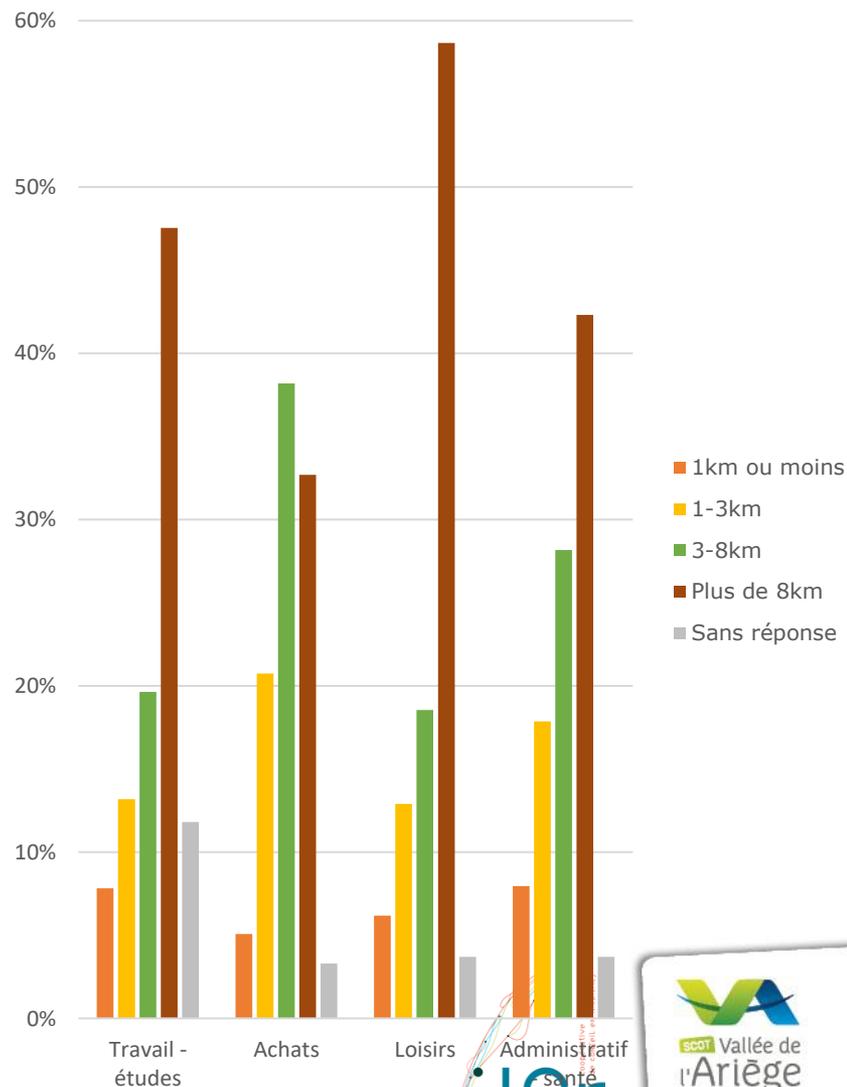


DISTANCE MOYENNE PAR MOTIF DE DÉPLACEMENT

- Le graphique ci-contre indique la distance de déplacement généralement réalisée en fonction du motif.
- La question de la distance est primordiale dans une analyse cyclable d'un territoire et de son potentiel inhérent. En effet, il est communément admis que le vélo « classique » pour des distances inférieures à 5km est un mode de déplacement pertinent. Le VAE est quant à lui pertinent sur une distance de 10km.
- De manière générale, on constate que les distances à parcourir sont majoritairement supérieures à 8km.
- Néanmoins, la part des déplacements inférieurs à moins de 8km est tout de même significative :
 - travail-études : 41%
 - Achats : 64%
 - Loisirs : 38%
 - Administratives : 54%

Cette analyse laisse entrevoir un potentiel de développement du vélo intéressant.

Distance moyenne de déplacement pour chaque motif - ensemble des répondants de l'enquête

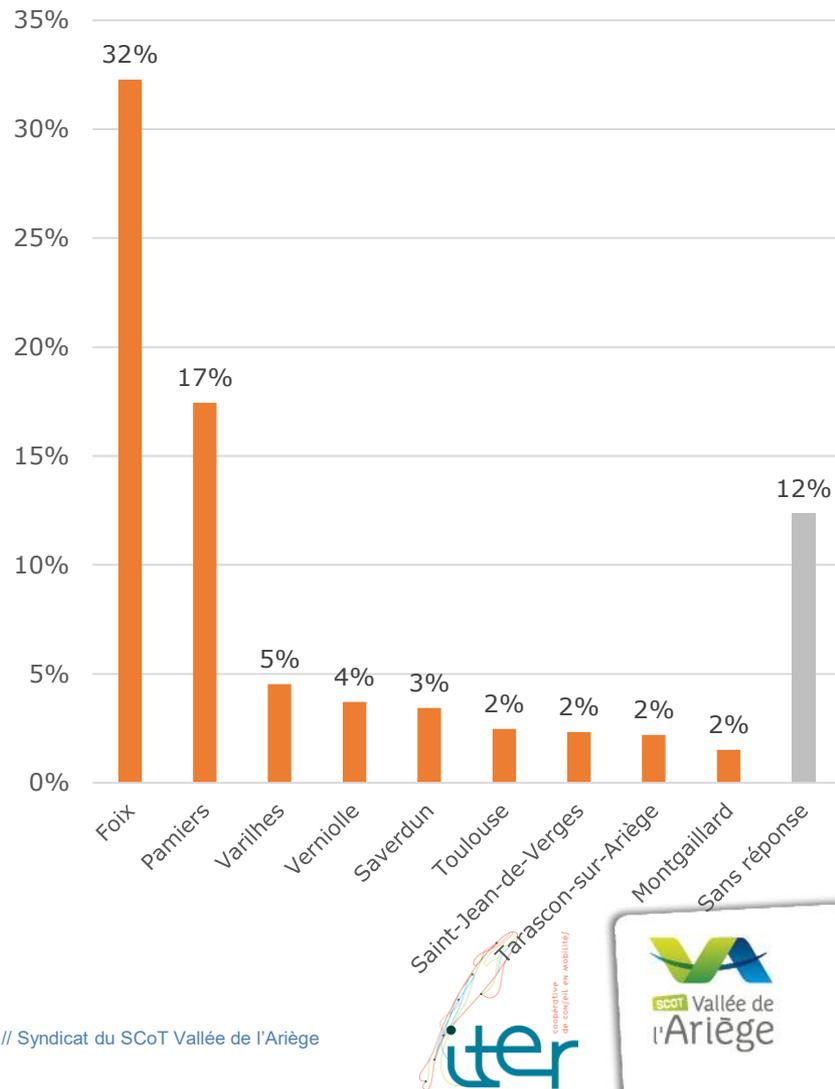


COMMUNE ATTRACTIVE PAR MOTIF DE DÉPLACEMENT

- Pour chacun des 4 motifs de déplacements, les répondants à l'enquête devaient indiquer la commune sur laquelle ils se rendaient le plus souvent.
 - En ce qui concerne le motif travail-études, la commune de Foix est la plus attractive avec 235 réponses suivie par Pamiers avec 127 réponses.
 - 18 personnes se rendent quotidiennement sur Toulouse pour le motif travail-études.
- **Une forte attractivité des pôles structurants du Syndicat Mixte, Foix et Pamiers pour les trajets liés au travail ou aux études.**
- Par ailleurs, sur les 728 personnes ayant répondues à cette enquête, 180 (soit 25%) effectuent ce déplacement au sein même de leur commune de résidence.

NB : sont uniquement affichées ci-contre les communes pour lesquelles un minimum de 10 réponses est recensé

Principales communes attractives pour les déplacements liés au travail/aux études - ensemble des répondants de l'enquête

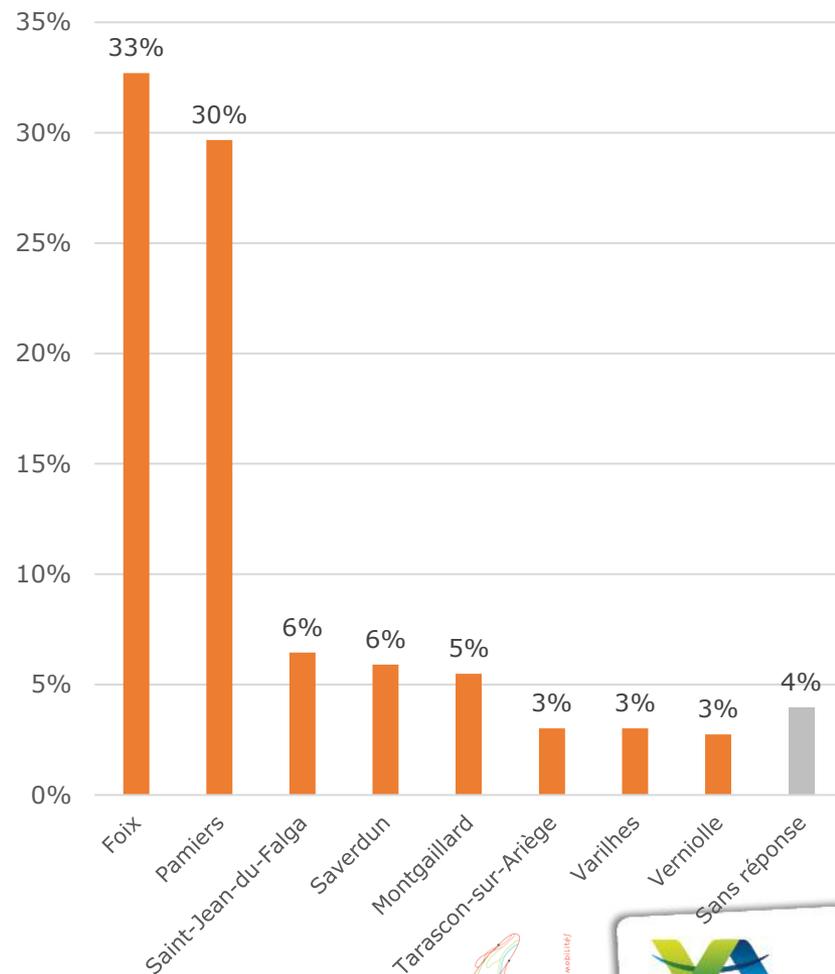


COMMUNE ATTRACTIVE PAR MOTIF DE DÉPLACEMENT

- Pour les déplacements liés aux achats, l'attractivité est quasi identique pour les deux pôles structurants Foix et Pamiers avec 238 pour Foix contre 216 pour Pamiers.
- Pour les achats, ce sont ensuite les communes de la moitié nord qui sont les plus attractives : Saint Jean du Falga, Saverdun, Montgailhard, Varilhes, Verniolle. Pour la partie sud du territoire, seule la commune de Tarascon sur Ariège est attractive.
- Par ailleurs, sur les 728 personnes ayant répondues à cette enquête, 220 (soit 30%) effectuent ce déplacement au sein même de leur commune de résidence.

NB : sont uniquement affichées ci-contre les communes pour lesquelles un minimum de 10 réponses est recensé

Principales communes attractives pour les déplacements liés aux achats - ensemble des répondants de l'enquête

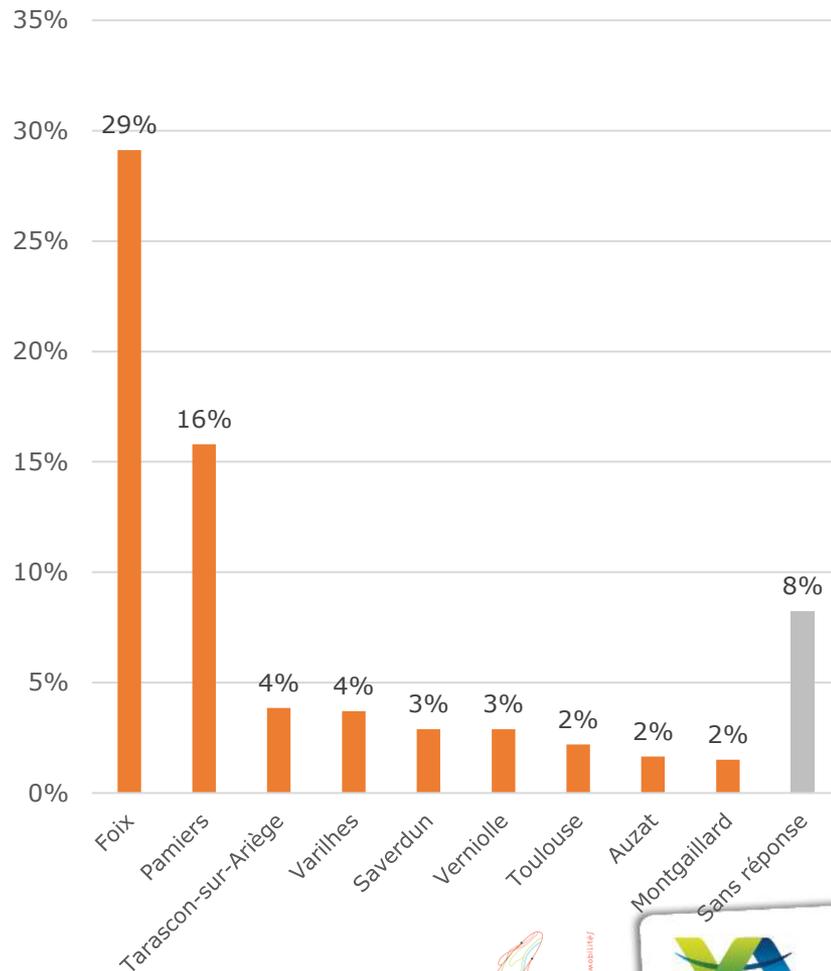


COMMUNE ATTRACTIVE PAR MOTIF DE DÉPLACEMENT

- Pour les déplacements liés au motif loisirs, la commune de Foix est également la plus attractive avec 212 réponses suivie par la commune de Pamiers avec 115 réponses.
- Par ailleurs, sur les 728 personnes ayant répondues à cette enquête, 217 (soit 30%) effectuent ce déplacement au sein même de leur commune de résidence.

NB : sont uniquement affichées ci-contre les communes pour lesquelles un minimum de 10 réponses est recensé

Principales communes attractives pour les déplacements liés aux loisirs - ensemble des répondants de l'enquête

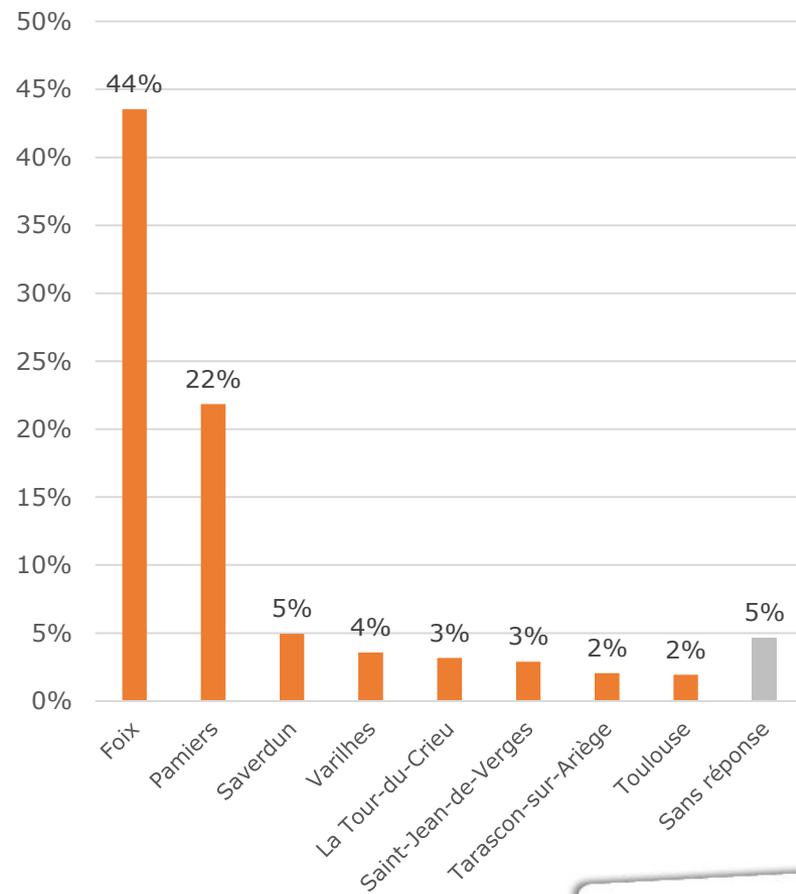


COMMUNE ATTRACTIVE PAR MOTIF DE DÉPLACEMENT

- Pour les déplacements liés aux démarches administratives et à la santé, Foix est la commune principale avec 317 réponses suivie de Pamiers avec 159 réponses.
- Le CHIVA étant situé sur la commune de Saint-Jean-de-Verges au sud de Varilhes, il est normal de retrouver ces deux communes parmi les communes les plus attractives pour le motif de la santé.
- Toulouse arrive également en 8ème position des communes les plus attractives pour ces motifs en raison d'une offre beaucoup plus étendue en termes de santé notamment.

NB : sont uniquement affichées ci-contre les communes pour lesquelles un minimum de 10 réponses est recensé

Principales communes attractives pour les déplacements liés à l'administration, à la santé - ensemble des répondants de l'enquête





LES UTILISATEURS DU VÉLO

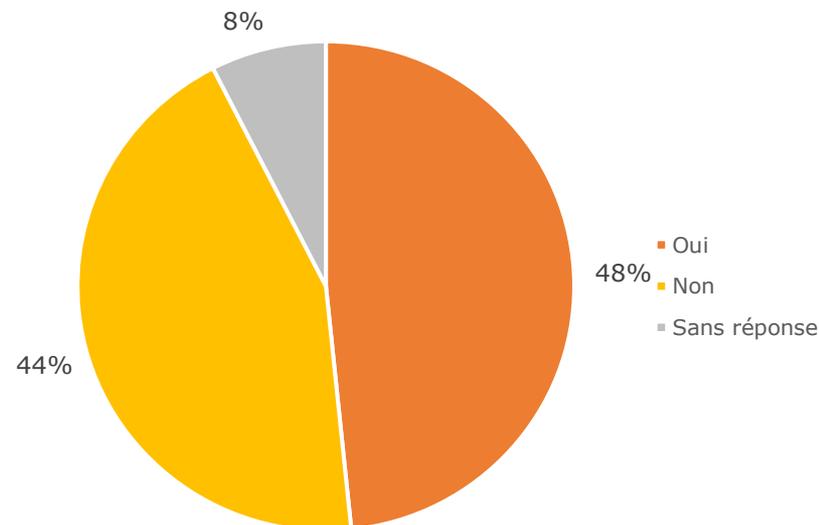


LES UTILISATEURS DU VÉLO

- Sur les 728 personnes qui ont répondues à l'enquête, 116 utilisent le vélo/VAE en tant que mode principal (le mode le plus souvent utilisé).
- Néanmoins, parmi ceux dont le vélo n'est pas le mode principal (612 personnes), 48% précisent l'utiliser occasionnellement (par exemple quelqu'un qui utiliserait la voiture toute l'année sauf en été où il utiliserait le vélo/VAE).

→ **Sur l'échantillon général des répondants (728), 116 personnes ont recours au vélo/VAE en tant que mode principal et 296 personnes l'utilisent de manière plus ponctuelle (pas en tant que mode principal).**

Utilisation ponctuelle du vélo pour les trajets du quotidien (pas en tant que mode principal) - personnes n'utilisant pas le vélo en tant que mode principal



SOCIOLOGIE DES UTILISATEURS DU VÉLO

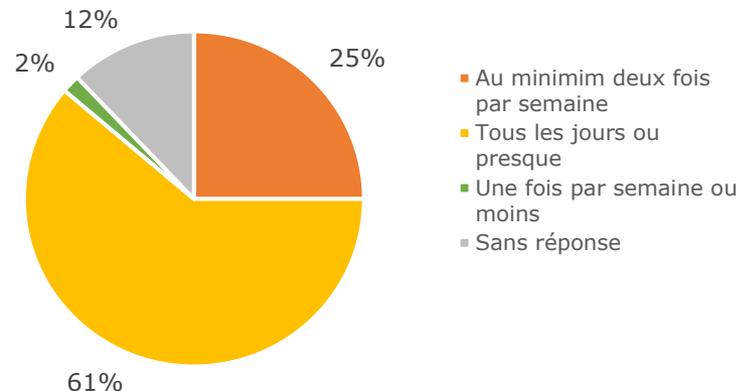
- Sur les 116 personnes qui utilisent le vélo/VAE comme mode principal, 7 ne disposent pas de permis de conduire et 90 (soit 78%) sont des actifs (avec ou sans emploi). Par ailleurs, sur ces 116 personnes, 94 possèdent une voiture, cela signifie que 81% des utilisateurs du vélo/VAE (en tant que mode principal), auraient la possibilité d'utiliser la voiture mais privilégient le vélo/VAE : il s'agit d'un vrai choix en faveur de ce mode.
 - Il n'y a pas de distinction de sexe parmi les utilisateurs du vélo/VAE, on retrouve à peu près autant d'hommes (60) que de femmes (55). De la même manière que l'échantillon général, la catégorie des 30-60 ans est la plus représentée parmi les utilisateurs du vélo (67%).
 - La majorité des utilisateurs actuels du vélo/VAE réside au sein de la CA Foix-Varilhes : 74 contre 27 sur la CC Portes d'Ariège Pyrénées et 5 pour la CC du Pays de Tarascon. (*ces chiffres sont évidemment liés au nombre de réponses à l'enquête : la CA de Foix Varilhes étant la plus représentée parmi les répondants*). En ce qui concerne les communes de résidences les plus représentées, on retrouve 38 personnes qui résident à Foix, 20 à Pamiers, 7 à Varilhes et 5 à Mongailhard (le reste étant éparpillé sur les autres communes).
 - Des utilisateurs convaincus : "mode écologique", "bon pour ma santé", "plaisir à utiliser ce mode" sont les trois principales raisons pour lesquelles ils privilégient ce mode de déplacement plutôt qu'un autre
 - Pour 28 personnes sur les 116 (soit 24%), il s'agit d'un vélo à assistance électrique (VAE).
 - Pour près de la moitié de ces personnes (47%) la distance entre le lieu de travail et le lieu du domicile est inférieure à 3km. Toutefois, 26% (30 personnes) indiquent avoir une distance comprise entre 3 et 8km.
 - 61% des utilisateurs du vélo/VAE (soit 71 personnes) l'utilisent tous les jours ou presque.
 - 19 personnes sur les 116 qui utilisent aujourd'hui le vélo en tant que mode principal, le combinent avec un autre mode de déplacement.
 - Principaux points durs des personnes qui combinent le vélo avec un autre mode de déplacement :
 - Circuler sur un réseau aménagé (pistes cyclables, voies vertes, etc.)
 - Circuler en toute sécurité et être respecté par les autres usagers
 - Stationner son vélo en toute sécurité.
- ➔ **Des utilisateurs du vélo convaincus, principalement des actifs qui résident sur l'agglomération Foix-Varilhes et dont les trajets domicile-travail sont inférieurs à 8km pour 72% d'entre eux.**



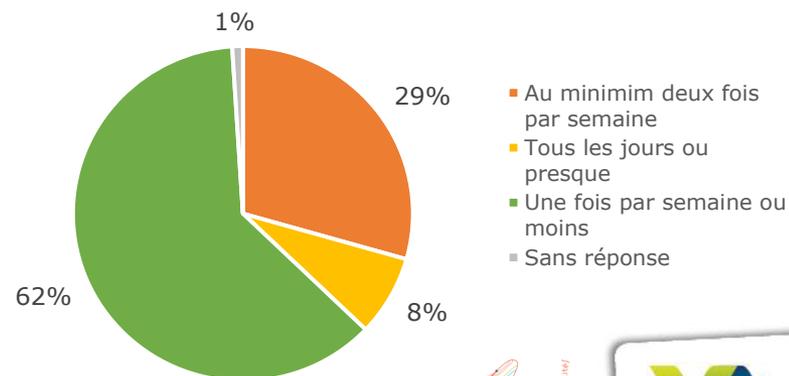
FRÉQUENCE D'UTILISATION DU VÉLO

- Le premier graphique concerne les 116 personnes utilisant le vélo/VAE en tant que mode principal.
- Pour plus de la moitié des personnes, ce mode est utilisé quotidiennement ou presque (61% soit 71 personnes). Un quart de ces personnes utilise le vélo/VAE a minima deux fois par semaine.
- Le second graphique concerne uniquement les 296 personnes qui utilisent le vélo/VAE de manière plus ponctuelle pour les trajets du quotidien.
- Pour ces personnes, la fréquence d'utilisation du vélo est moins régulière avec une majorité de personnes l'utilisant une fois par semaine ou moins (62% soit 183 personnes). Néanmoins, cela montre que même si ces personnes n'ont pas recours au vélo en tant que mode principal ils l'utilisent tout de même assez régulièrement (37% l'utilisent a minima deux fois par semaine).

Fréquence d'utilisation du vélo pour les trajets du quotidien - utilisateurs du vélo/VAE en tant que mode principal



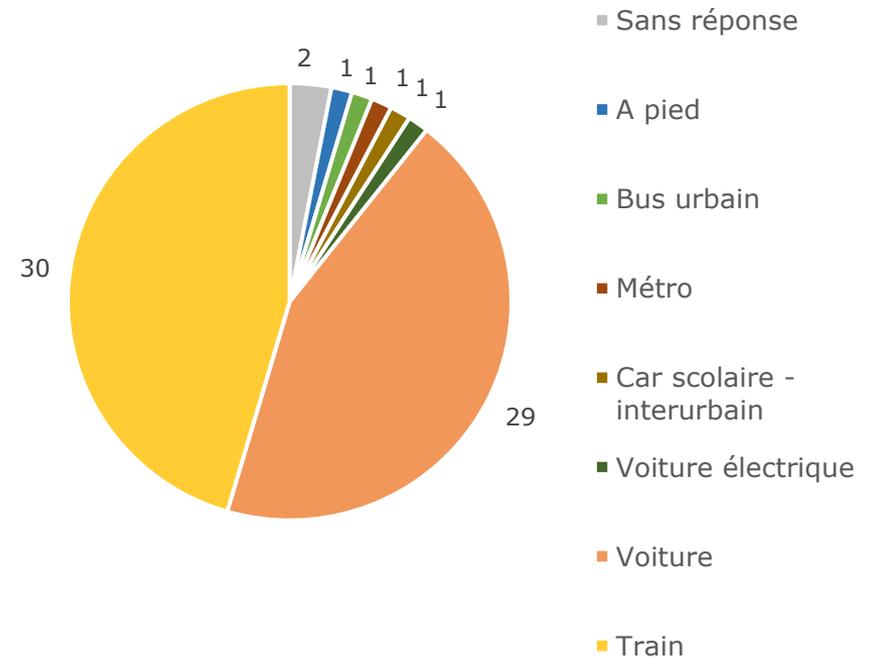
Fréquence d'utilisation du vélo pour les trajets du quotidien - utilisateurs du vélo/VAE de manière ponctuelle



INTERMODALITÉ

- Cette question sur l'intermodalité était posée uniquement aux personnes ayant répondu positivement à la question « Utilisez-vous parfois le vélo pour vos trajets du quotidien ? ».
- Et parmi ces personnes, 66 (17%) combinent effectivement le vélo avec un autre mode de déplacement :
 - 45% avec le train
 - 44% avec la voiture
- *Le métro correspond à une personne se rendant sur Toulouse pour le motif travail-études.*

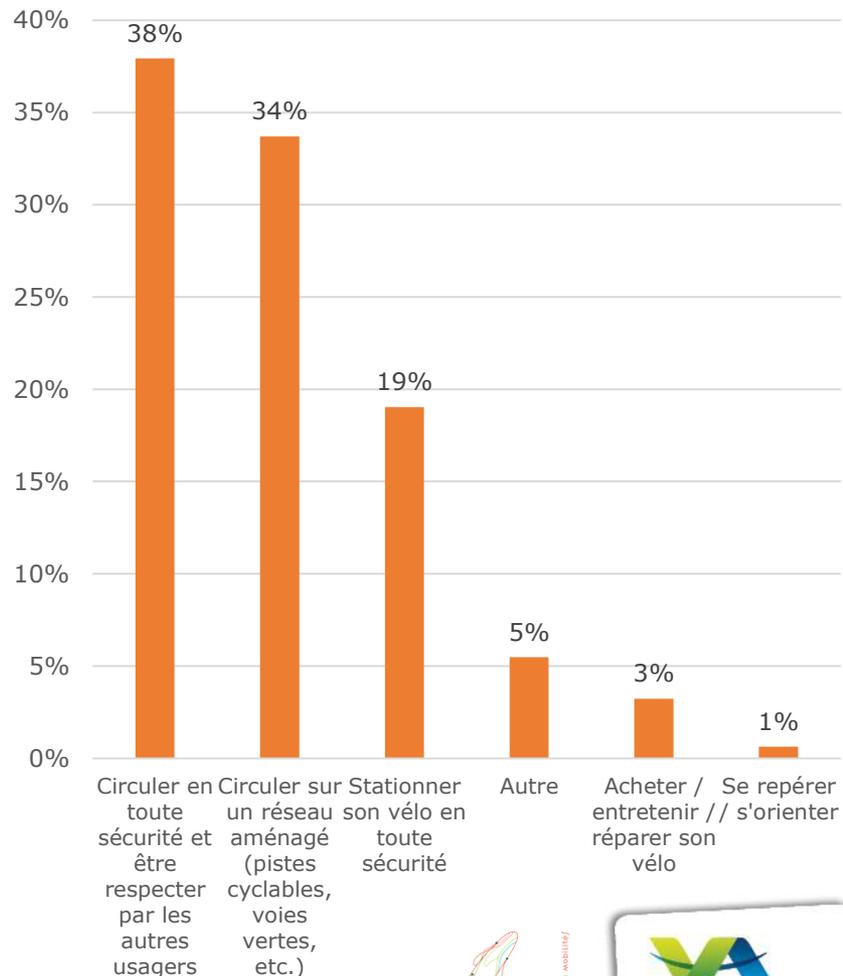
Quel mode est combiné avec le vélo ? - utilisateurs ponctuels du vélo effectuant une combinaison avec un autre mode



FREINS À LA PRATIQUE

- Les utilisateurs du vélo de manière régulière ou plus ponctuelle ont été interrogés sur les freins à la pratique de ce mode sur le territoire. Ils avaient le choix entre 5 propositions.
- **Il faut avant tout retenir que la question des aménagements constitue le premier frein à la pratique du vélo sur le territoire (72%) :**
 - Circuler en toute sécurité et être respecté par les autres usagers : 38%
 - Circuler sur un réseau aménagé (pistes cyclables, voies vertes, etc) : 34%
- **La question du stationnement est également présente mais dans un second temps (19%).** Pour les personnes ayant répondues « Autre » à cette question, plusieurs éléments se distinguent : la question de la difficulté de l'intermodalité (autocar n'acceptant pas les vélos), le climat et les distances trop importantes.
- La question des services et de la signalétique n'arrive qu'en dernière position de ce classement, cela ne veut pas pour autant dire qu'elle n'est pas moins importante que les autres éléments.

Les freins à l'usage du vélo - utilisateurs du vélo en tant que mode principal ou de manière ponctuelle



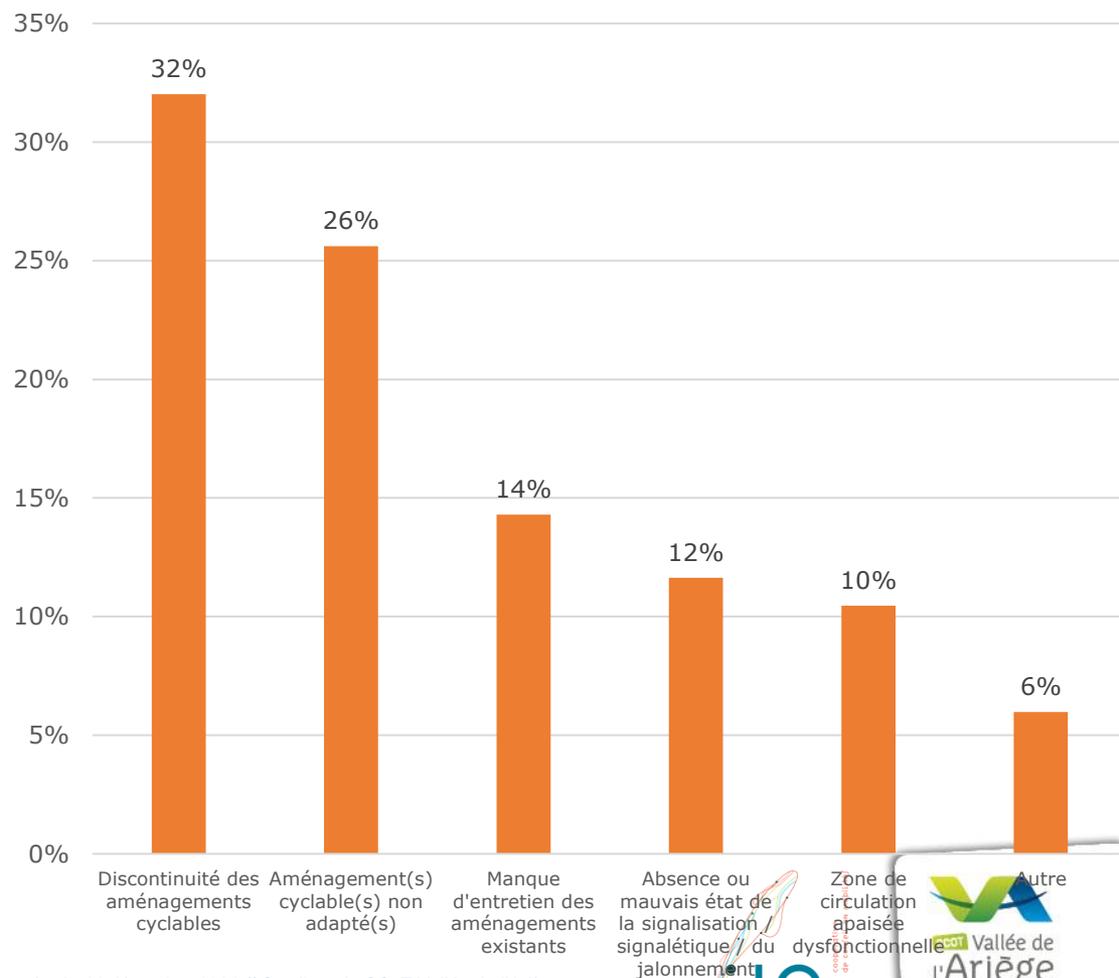
DIFFICULTÉS RENCONTRÉES SUR LES AMÉNAGEMENTS ACTUELS

Ce graphique illustre les difficultés rencontrées sur les aménagements cyclables actuels par les usagers. Chaque répondant avait la possibilité de choisir plusieurs difficultés, cela signifie que le pourcentage affiché correspond à la récurrence des choix.

- En premier lieu, il y a la question de la discontinuité des aménagements (32%) puis celle des aménagements non adaptés (26%).

→ **Des aménagements discontinus, non adaptés et non entretenus.**

Difficultés rencontrées concernant les aménagements existants - utilisateurs du vélo en tant que mode principal ou de manière ponctuelle





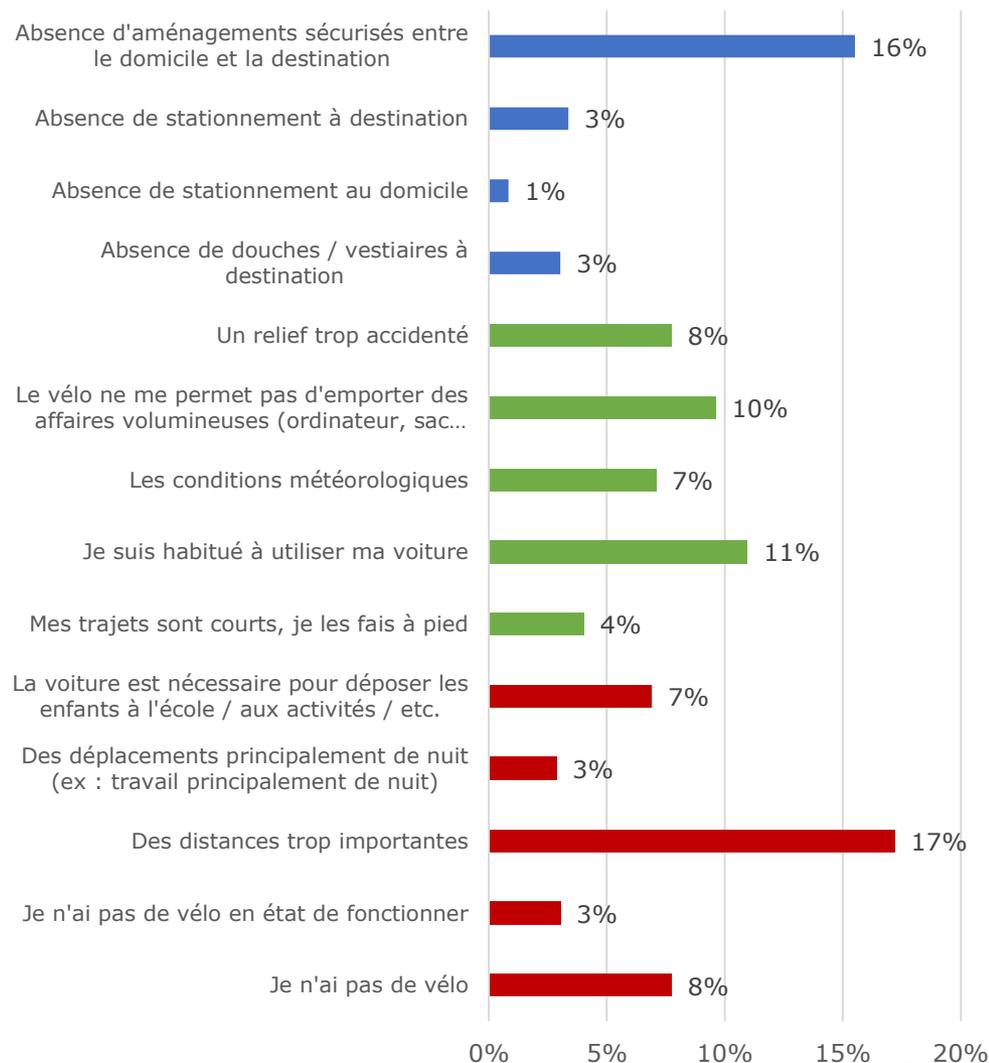
LES PERSONNES N'UTILISANT JAMAIS LE VÉLO



LES RAISONS

- Pour les personnes n'utilisant jamais le vélo (que ce soit en tant que mode principal ou de manière ponctuelle soit 270 personnes), le graphique de droite permet de décrire les raisons invoquées.
- Les critères présentés ont été classés en trois grandes catégories :
 - **En bleu** : les raisons qui relèvent du manque d'aménagements, d'équipements => 23% des réponses
 - **En vert** : les raisons qui relèvent de considérations personnelles ou d'habitudes => 40% des réponses
 - **En rouge** : les raisons qui relèvent des contraintes personnelles => 37% des réponses

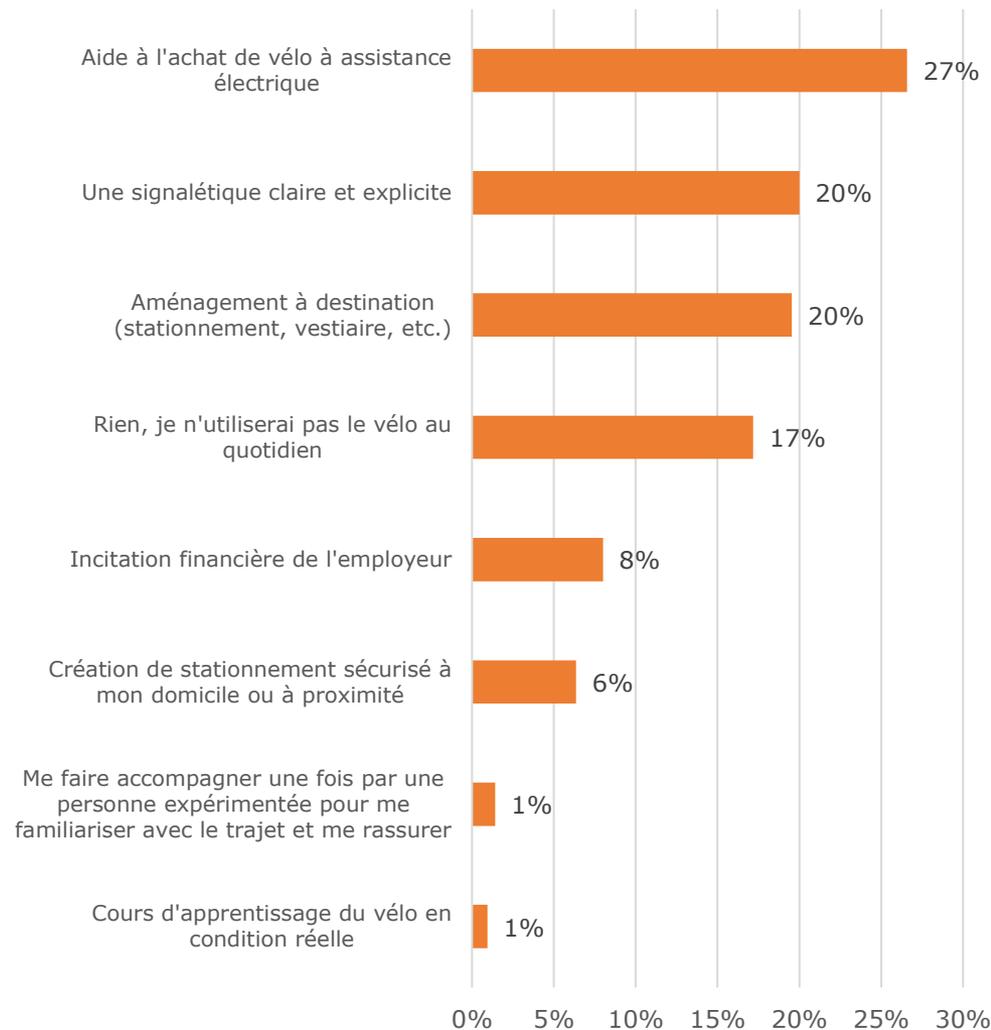
Raisons de non utilisation du vélo pour les trajets du quotidien - personnes n'utilisant jamais le vélo



LES ÉLÉMENTS D'INCITATION

- Parmi les personnes n'utilisant jamais le vélo, 83% envisagent de l'utiliser davantage à condition que des mesures soient mises en place :
 - Incitations (aide à l'achat d'un VAE ou incitation financière de l'employeur) : 35%,
 - Des aménagements et équipements de qualité (signalétique claire et explicite, équipements, stationnement) : 46%.
 - La question de l'animation de la politique vélo n'arrive qu'en dernière position de ce classement.
- ➔ **Dans un premier temps, il est donc nécessaire d'axer prioritairement les actions sur la création d'aménagements, d'équipements et de stationnements vélos qualitatifs et adaptés ainsi que sur la mise en place de mesures incitatives (aides à l'achat, mise en place du forfait mobilités durables, ...).**

Les éléments qui pourraient inciter à l'utilisation du vélo pour les trajets du quotidien - personnes n'utilisant jamais le vélo





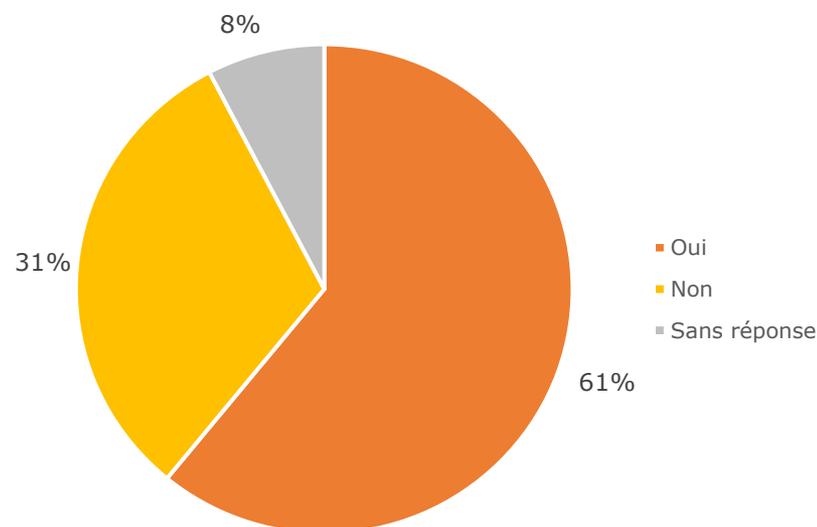
PROPENSION AU CHANGEMENT VERS LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE)



PROPENSION AU CHANGEMENT

- Parmi les 523 personnes utilisant la voiture en tant que mode principal, plus de la moitié (318) sont prêtes à utiliser davantage le vélo à assistance électrique.
 - Zoom sur les 318 personnes qui utilisent aujourd'hui la voiture mais qui souhaiteraient utiliser davantage le VAE demain pour les trajets du quotidien :
 - 67% sont des actifs en emploi (213 personnes)
 - Plus de la moitié de ces personnes ont des distances domicile-travail supérieures à 8km (169 personnes)
 - Les premières communes de résidence concernées sont : Foix, Pamiers, Verniolle, Varilhes et Montgailhard
- ➔ **60% des utilisateurs de la voiture (en tant que mode principal) sont prêts à utiliser davantage le vélo à assistance électrique (VAE) pour leurs trajets du quotidien.**

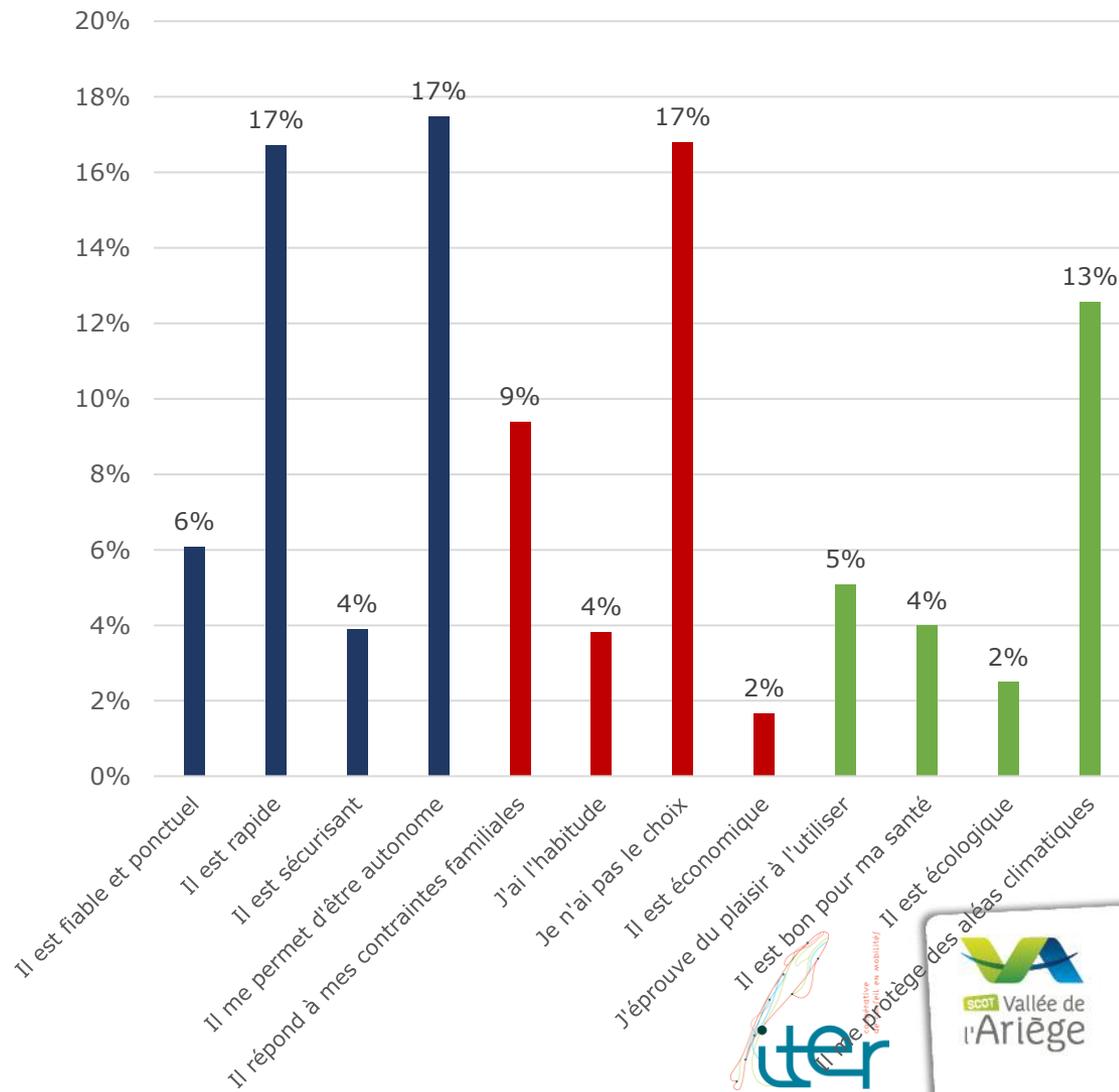
Propension au changement vers le VAE - utilisateurs de la voiture en tant que mode principal



UTILISATEURS DE LA VOITURE – RAISONS

- Les raisons d'utilisation de la voiture ont été regroupées en trois grandes catégories :
 - En bleu : ce qui relève de la performance,
 - En rouge : ce qui relève des contraintes personnelles,
 - En vert : ce qui relève de choix affirmés.
- La voiture est utilisée dans près de la moitié des cas (44%) pour des questions de performance (rapidité, fiabilité, sécurité, autonomie).
- La forte proportion de personnes ayant répondu « je n'ai pas le choix » peut s'expliquer en raison d'une proportion importante (58% soit 302 personnes) parmi les 523 personnes utilisant la voiture en tant que mode principal, ayant des distances de trajet domicile-travail/études supérieures à 8km. Pour cette échelle de distance, le vélo à assistance électrique (VAE) peut constituer une réponse pertinente tout comme le développement de l'intermodalité entre le vélo et d'autres modes.

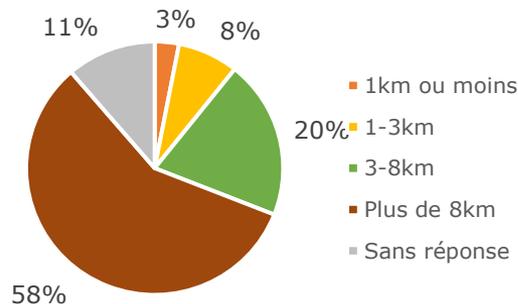
Les raisons qui interviennent dans le choix du mode de déplacements pour les personnes qui ont recours à la voiture comme mode principal



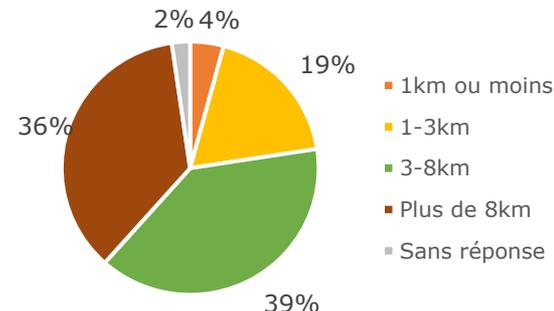
UTILISATEURS DE LA VOITURE – DISTANCES PARCOURUES

- Les graphiques ci-contre représentent les distances moyennes parcourues par les utilisateurs de la voiture (en tant que mode principal) en fonction du motif de déplacement.
 - Pour le motif travail-études et le motif loisirs, près de 31% des distances parcourues sont inférieures à 8km ce qui est non négligeable dans la perspective d'identifier le potentiel de report.
 - En revanche, pour les motifs achats et administration/santé, malgré des distances moyennes plus faibles, la voiture est tout de même utilisée.
- **Il existe des marges de manœuvres non seulement pour les trajets du quotidien mais également pour les trajets plus ponctuels liés aux achats, aux loisirs ou encore aux démarches administratives/rendez-vous médicaux.**

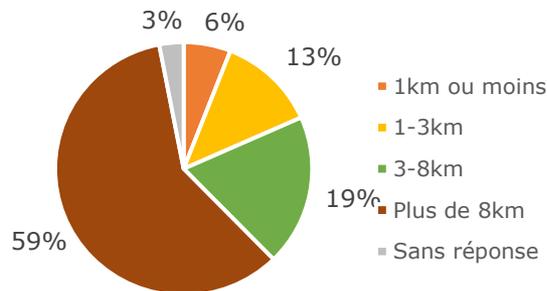
Distances parcourues pour le motif travail-études - utilisateurs de la voiture en tant que mode principal



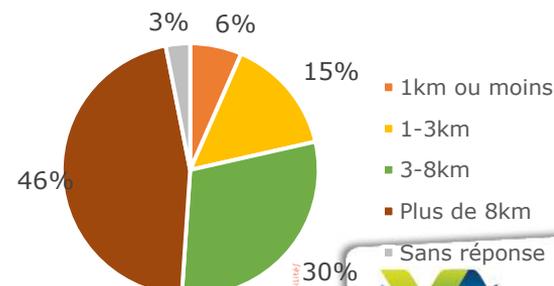
Distances parcourues pour le motif achats - utilisateurs de la voiture en tant que mode principal



Distances parcourues pour le motif loisirs - utilisateurs de la voiture en tant que mode principal



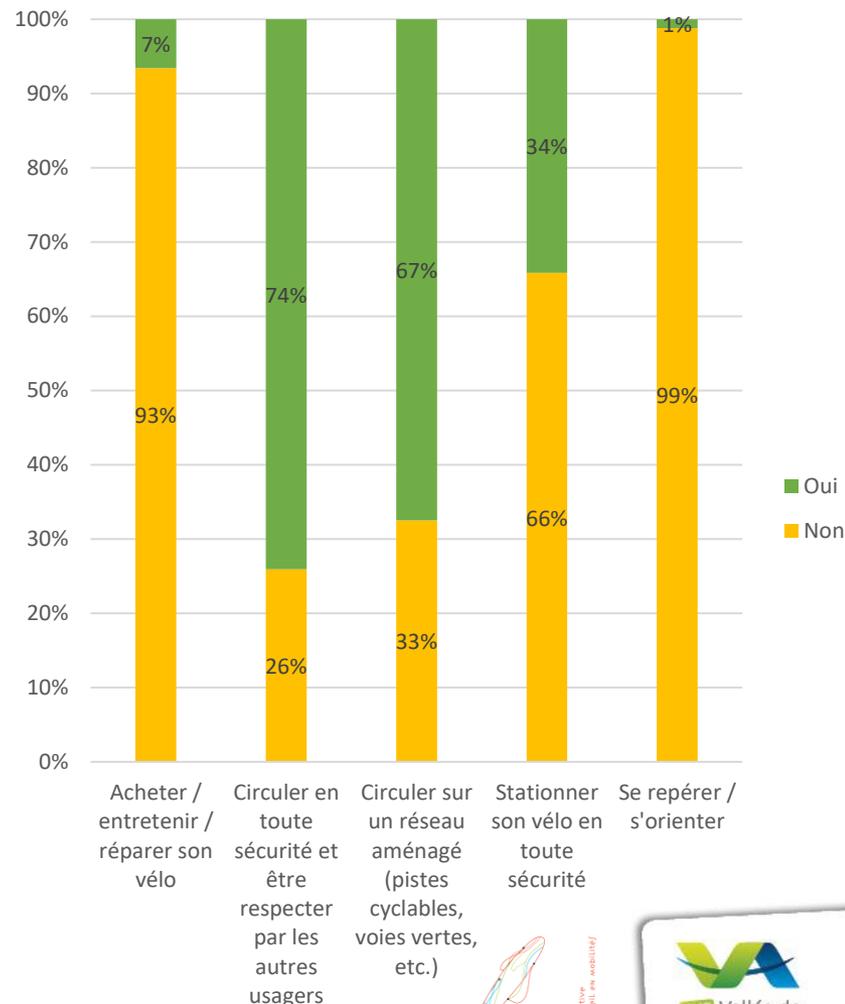
Distances parcourues pour les déplacements liés à l'administratif/ santé - utilisateurs de la voiture en tant que mode principal



UTILISATEURS DE LA VOITURE – FREINS À L'USAGE DU VÉLO

- Tout comme les utilisateurs du vélo, les utilisateurs de la voiture identifient deux freins principaux à la pratique du vélo sur le territoire :
 - Le fait de ne pas pouvoir circuler en toute sécurité et être respecté par les autres usagers,
 - Le fait de ne pas pouvoir circuler sur un réseau aménagé (pistes cyclables, voies vertes ...).
- La question du stationnement sécurisé se positionne également en troisième position de ce classement.

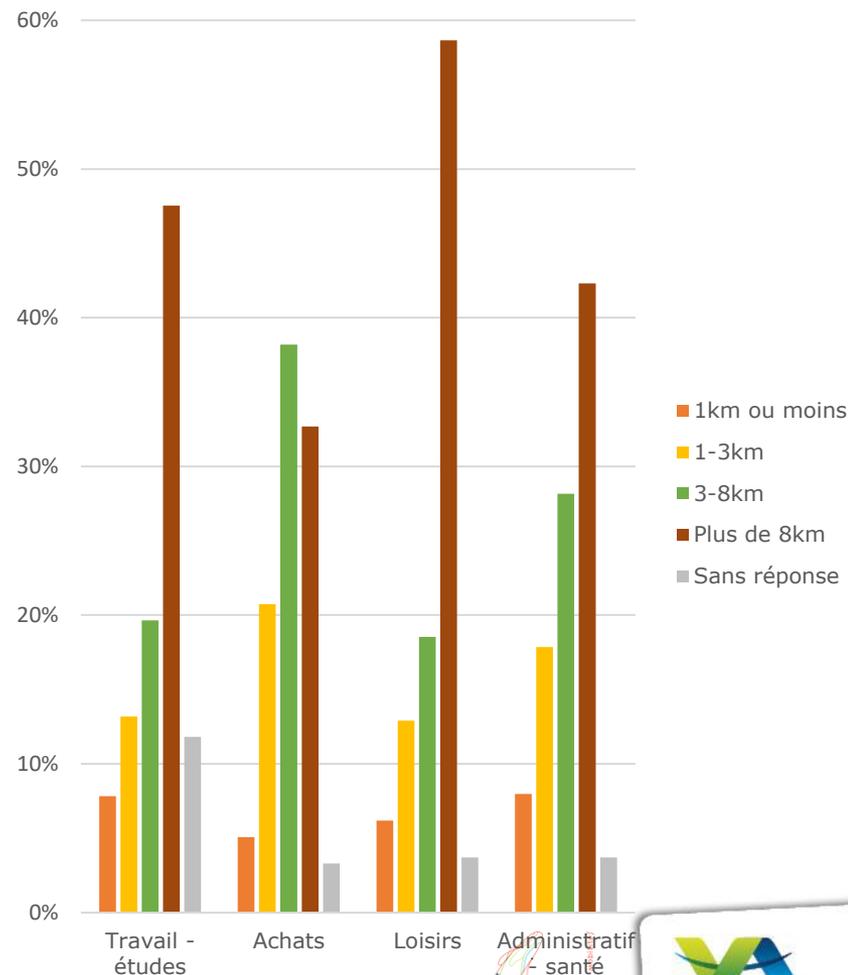
Les freins à l'usage du vélo - utilisateurs de la voiture en tant que mode principal



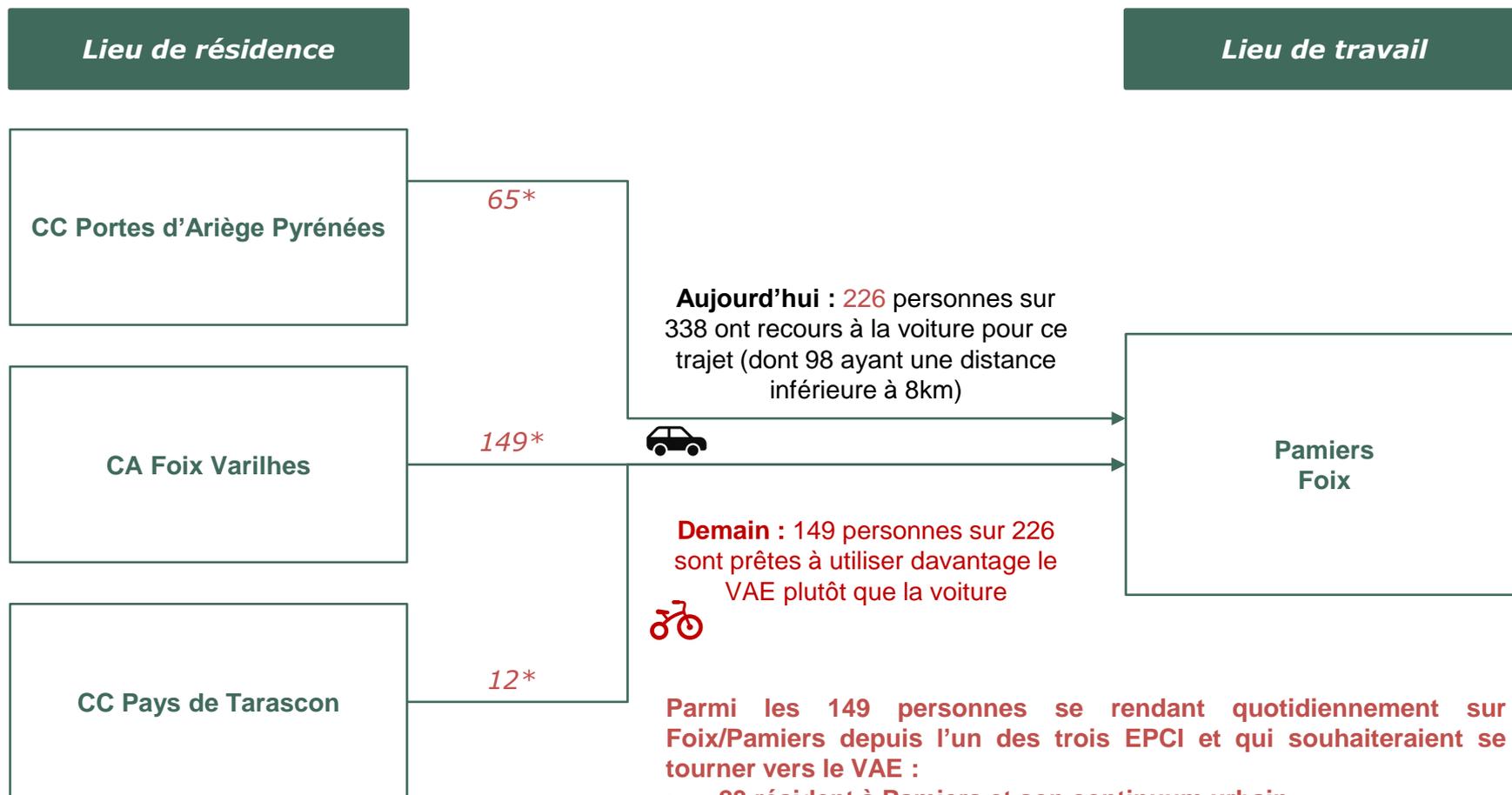
PRATIQUES DES ACTIFS DE PAMIERS ET FOIX

- Sur les 728 répondants à l'enquête, 362 se rendent chaque jour sur Pamiers ou Foix pour le motif travail ou études. Le graphique ci-contre représente la distance moyenne de ces déplacements. Pour près de la moitié des personnes (191 personnes soit 53%) la distance est inférieure à 8 km. Or, pour ces 191 individus qui ont une distance inférieure à 8km pour se rendre à Pamiers/Foix, plus de la moitié (100 personnes) ont aujourd'hui recours à la voiture.
- Néanmoins, il existe un potentiel de report modal important puisque sur ces 100 personnes, 76 affirment être prêtes à utiliser le vélo à assistance électrique (VAE) plutôt que la voiture pour réaliser ce trajet jusqu'à Pamiers ou Foix.
- **Par ailleurs, cette propension au changement ne concerne pas seulement les personnes qui résident à moins de 8km de leur lieu de travail (Pamiers ou Foix) puisque au total sur l'ensemble des individus qui travaillent à Foix ou Pamiers et utilisent actuellement la voiture (247 personnes), 157 sont prêts à utiliser le vélo à assistance électrique (VAE) demain (dont 79 avec une distance supérieure à 8km).**

Distance moyenne de déplacement pour chaque motif - ensemble des répondants de l'enquête



PRATIQUES DES ACTIFS DE PAMIERS ET FOIX



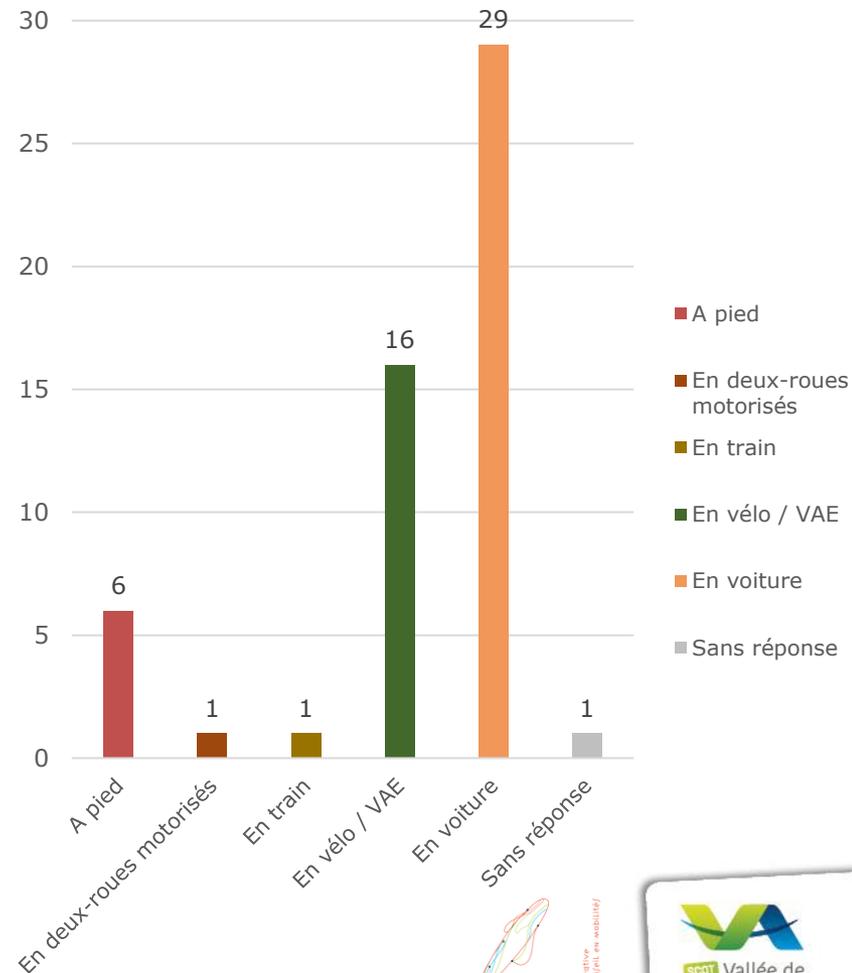
*Utilisateurs de la voiture pour le trajet (domicile-travail/études) vers Pamiers ou Foix

ZOOM SUR LES HABITANTS DE PAMIERS ET SON CONTINUUM URBAIN

- Parmi les 137 personnes dont la commune de résidence est Pamiers ou son continuum urbain (La Tour du Crieu, Saint Jean du Falga ou Verniolle), 54 se rendent sur Pamiers pour le motif travail ou études.
- Parmi ces 54 personnes, 53% ont recours à la voiture pour ce trajet dont les $\frac{3}{4}$ ayant un trajet inférieur à 8 km entre leur domicile et leur travail/études.

→ **Sur les 29 personnes qui résident à Pamiers ou son continuum urbain et qui utilisent aujourd'hui la voiture pour leur trajet quotidien en direction de Pamiers, 80% seraient prêtes à utiliser davantage le vélo à assistance électrique (VAE) plutôt que la voiture.**

Mode de déplacement utilisé pour le motif travail-études - habitants de Pamiers et son continuum urbain travaillant sur Pamiers

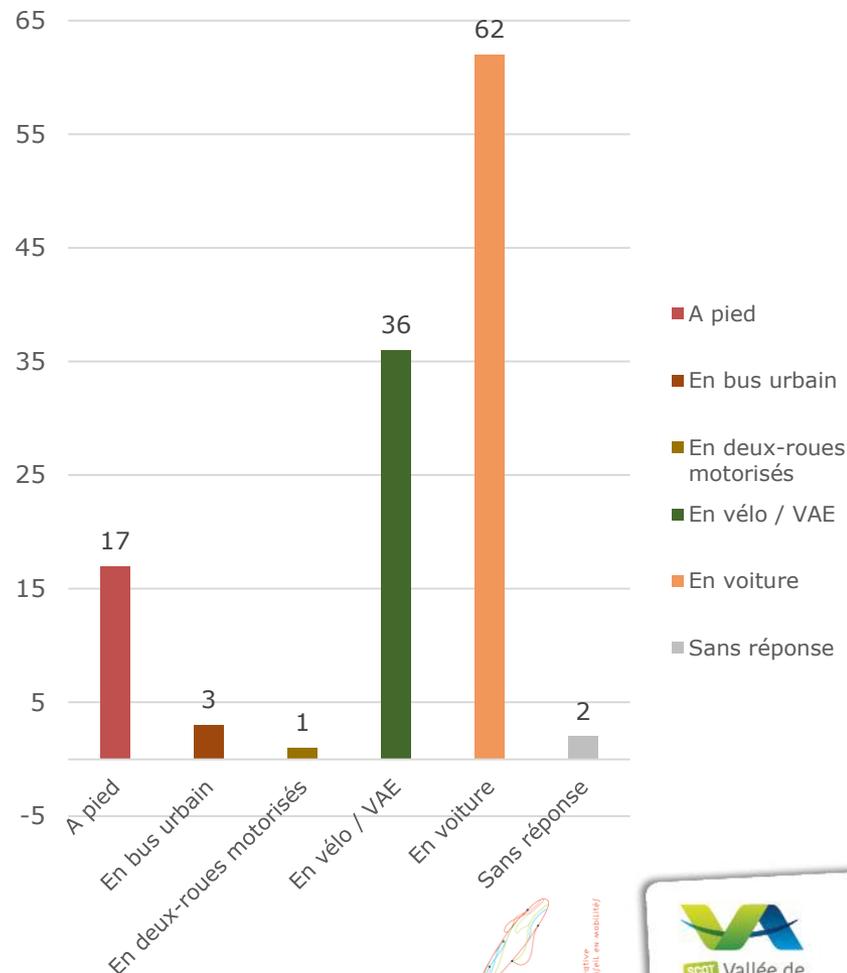


ZOOM SUR LES HABITANTS DE FOIX ET SON CONTINUUM URBAIN

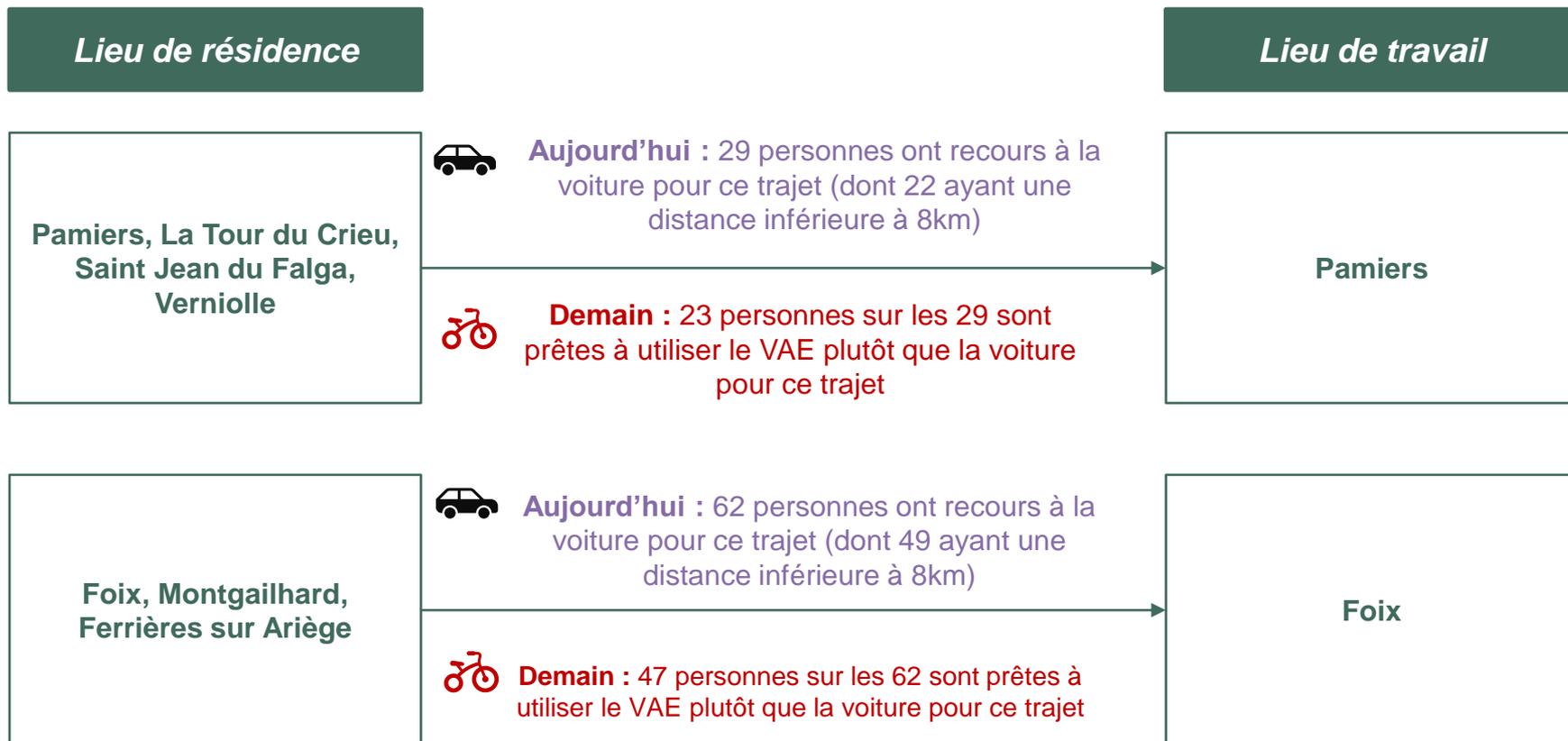
- Pour les habitants de Foix ou son continuum urbain (Montgailhard et Ferrières-sur-Ariège) ce constat est d'autant plus fort.
- En effet, sur les 728 répondants à l'enquête, 178 résident à Foix, Montgailhard ou Ferrières-sur-Ariège et plus des 2/3 travaillent actuellement à Foix.
- Parmi ces 121 personnes, 51% ont recours à la voiture pour le trajet effectué entre le lieu de domicile et le lieu de travail. Or, près de 80% (soit 49) de ces individus habitent à moins de 8 km de leur lieu de travail.

→ **Il est intéressant de noter qu'il existe un potentiel non négligeable de personnes qui ont aujourd'hui recours à la voiture pour les trajets effectués entre le lieu de domicile (Foix, Montgailhard ou Ferrières sur Ariège) et le lieu de travail (Foix). En effet, sur les 62 personnes qui utilisent aujourd'hui la voiture pour ce trajet, 47 seraient prêtes à utiliser le vélo à assistance électrique (VAE) demain.**

Mode de déplacement utilisé pour le motif travail-études - habitants de Foix et son continuum urbain travaillant sur Foix



ZOOM SUR LES HABITANTS DE PAMIERS ET FOIX (+CONTINUUM URBAINS RESPECTIFS) QUI TRAVAILLENT RESPECTIVEMENT À PAMIERS ET FOIX



- **Aujourd'hui, 91 personnes effectuent le trajet quotidien depuis Pamiers et Foix (et leur continuum urbain respectif) en direction de Pamiers et Foix en voiture.**
- **Demain, 70 personnes (soit plus des $\frac{3}{4}$) seraient prêtes à changer leurs pratiques au profit du vélo à assistance électrique (VAE).**

A RETENIR



Un total de **728 réponses exploitées** dont 640 (soit 88%) réponses à l'échelle du SCOT avec une répartition hétérogène en fonction de l'EPCI de résidence :

- CA Pays de Foix Varilhes (389 réponses),
- CC Portes d'Ariège Pyrénées (212 réponses),
- CC Pays de Tarascon (39 réponses).

Sur l'échantillon général des répondants (728), **523 personnes ont recours à la voiture** en tant que mode principal.



Sur l'échantillon général des répondants (728), **116 personnes ont recours au vélo/VAE en tant que mode principal** et **296 personnes l'utilisent de manière plus ponctuelle** (pas en tant que mode principal).

A RETENIR



Part modale vélo pour le motif travail ou études : 15% soit 106 personnes sur 728 (mode utilisé le plus souvent)

Sur l'échantillon général des répondants (728), 106 personnes ont le plus souvent recours au vélo/VAE pour les trajets domicile-travail ou études.

Part modale vélo pour le motif achats : 11% (soit 78 personnes sur 728)

Le vélo/VAE est le mode le plus souvent utilisé pour des déplacements liés à des achats pour 11% des répondants à l'enquête.



- **58% des répondants ont une distance moyenne supérieure à 8km pour leur trajet domicile-travail ou études** mais près d'un tiers (31%) parcourent en moyenne moins de 8 km pour ce même trajet
- **62% des répondants parcourent en moyenne moins de 8 km pour les trajets liés à des achats**

A RETENIR



Sur l'échantillon général des répondants (728), 116 personnes ont recours au vélo/VAE en tant que mode principal (et 296 personnes l'utilisent de manière plus ponctuelle).

Pour 81% d'entre eux, il s'agit d'un vrai choix en faveur du vélo (ils possèdent une voiture mais utilisent quand même le vélo/VAE).

Pour 28 personnes (soit 24%), il s'agit d'un vélo à assistance électrique (VAE).

Pour 19 personnes le vélo intervient en combinaison avec un autre mode de déplacement.

Pour près de la moitié (47%) la distance entre le lieu de travail et le lieu du domicile est inférieure à 3km.



La question des aménagements constitue le premier frein à la pratique du vélo sur le territoire (pour 72% des pratiquants du vélo) : circuler en toute sécurité et être respecté par les autres usagers (38%) ; circuler sur un réseau aménagé (pistes cyclables, voies vertes, etc) (34%).



Parmi les personnes n'utilisant jamais le vélo (de manière régulière ou ponctuelle), **83% envisagent de l'utiliser davantage à condition que des mesures soient mises en place** : incitations financières (35%), création d'aménagements et d'équipements de qualité (46%).

60% des utilisateurs actuels de la voiture (en tant que mode principal) sont prêts à utiliser davantage le vélo à assistance électrique (VAE) pour leurs trajets du quotidien (318 personnes sur 523).



Document élaboré par :

Hindee GOURY, Rémi SAILLARD et Benoit GADIOLLET
Iter, coopérative de conseil en mobilités

2 Rue d'Austerlitz, 31000 TOULOUSE
T: 05 62 73 53 93



Votre contact au Syndicat du SCoT :

Sylvain PEYRON, Chef de Projets Mobilités SCoT

Courriel : mobilites@scot-vallee-ariège.fr
Téléphone : 05.61.69.01.61

Site Internet (rubrique Plan Déplacements) : www.scot-vallee-ariège.fr

