



PLAN  
DÉPLACEMENTS

Vallée de  
l'Ariège

Version approuvée

# Plan d'Actions Plan Déplacements

*Version du 9 décembre 2019*



Dessignons un avenir qui a du sens.



## PROPOS INTRODUCTIF

### **Se doter d'un projet Mobilités, pour dessiner un avenir qui a du sens.**

L'attractivité de notre vallée de l'Ariège place la mobilité au cœur de nos préoccupations quotidiennes. Les pratiques de déplacements sont désormais considérées comme des éléments structurants du développement des territoires, au même titre que le développement des activités économiques, les politiques du logement, d'équipement ou de préservation des milieux.

Vous avez été nombreux à pointer ce sujet au cours des forums, séminaires publics organisés sur les thèmes du « Plan Déplacements » allié à un « Plan Climat ». L'enquête réalisée en 2017-2018 confirme que les attentes sont fortes en matière d'amélioration des transports collectifs, de déploiement d'infrastructures de mobilités actives et des conditions de déplacements par des solutions adaptées aux territoires de faible densité.

Les enjeux de mobilité sont complexes et multiples. Les services de transport, la qualité des espaces publics et des infrastructures, les technologies numériques ainsi que les nouveaux modes de vie façonnent nos déplacements, dans un environnement qui doit être respecté et préservé. C'est également le défi de l'urgence environnementale et climatique qui appelle à changer nos comportements et à nous déplacer différemment : les transports étant le 1er émetteur de CO2.

Pour répondre à de tels enjeux, nous devons repenser notre mobilité pour demain. C'est l'objectif du Plan Global de Déplacements, document de planification réalisé de manière volontaire pour notre territoire, qui vise à bâtir un projet pour les mobilités à l'horizon 2030-2035. Les orientations proposées dans le présent dossier sont le fruit d'une réflexion commune engagée dès 2017 avec les acteurs politiques, institutionnels, associatifs et économiques du territoire.

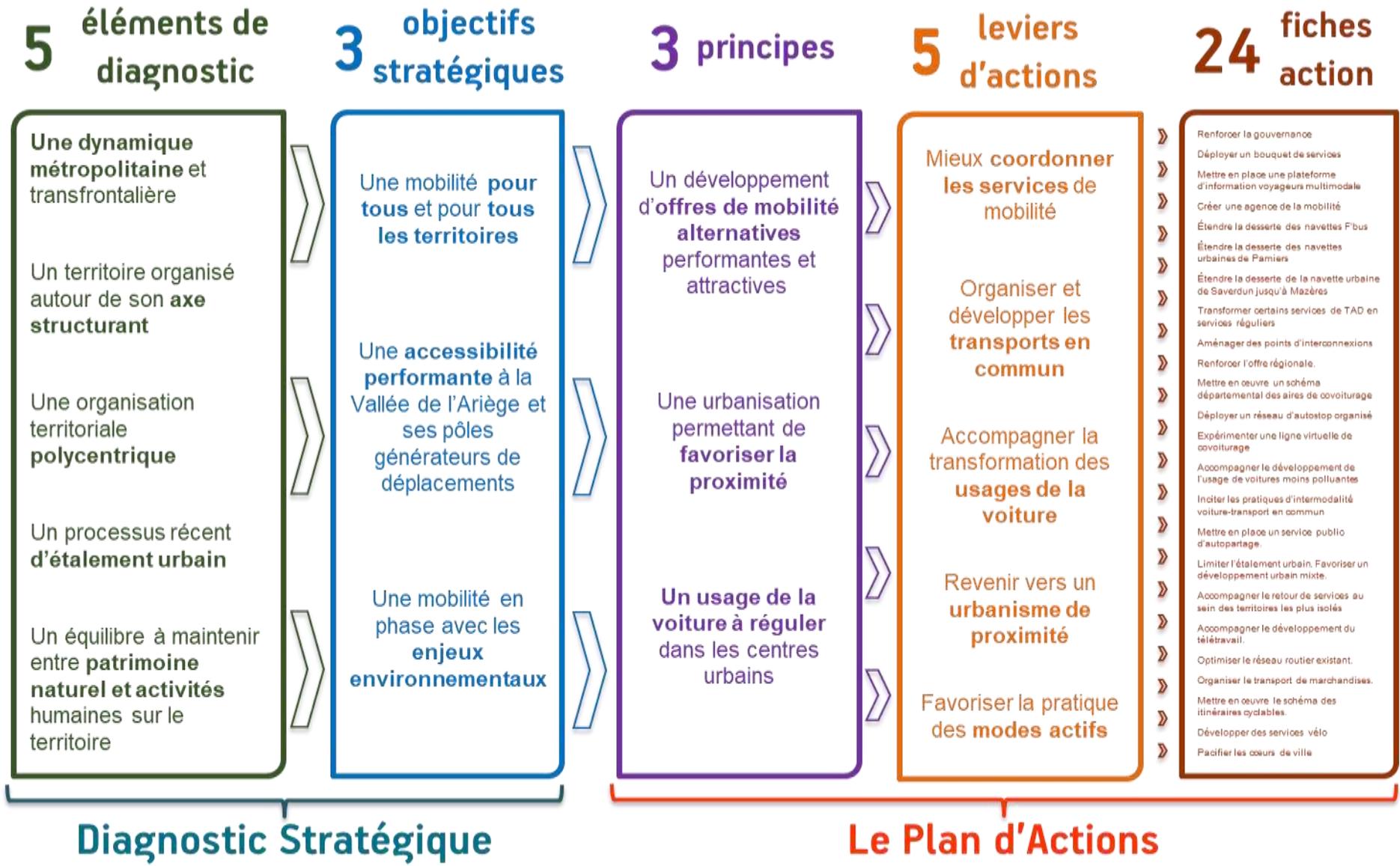
L'objectif de ce document-cadre est de mieux intégrer les enjeux mobilités dans les politiques de développement du territoire. Ce Plan Déplacements viendra ainsi nourrir la révision du SCoT 2ème génération, en consolidant les liens entre le transport et l'urbanisme au travers d'une concrétisation plus opérationnelle.

La réalisation de ce Plan permet à notre territoire de tenir le cap en lien avec le contexte national. En effet, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) souhaite supprimer lesdites « zones blanches de mobilités » en donnant de nouvelles compétences en la matière aux territoires ruraux. Ainsi, via cette nouvelle politique, le territoire de la Vallée de l'Ariège se dote d'une véritable vision des enjeux de déplacements.

Les Collectivités ont donc aujourd'hui les cartes en main pour s'investir pleinement ce nouveau champ des possibles et pouvoir acter en toute objectivité comment s'investir sur la mobilité. Il conviendra de poursuivre ce dialogue lors de la mise en œuvre du plan d'actions.

Aujourd'hui, un long travail reste à accomplir pour tendre vers une mobilité plus durable, soutenable et solidaire mais la feuille de route est tracée, la dynamique est lancée.

**Roger SICRE**  
**Président du Syndicat Mixte du SCoT de la Vallée de l'Ariège**



## LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU PLAN DÉPLACEMENTS DE LA VALLÉE DE L'ARIÈGE

La stratégie du Plan Déplacements de la Vallée de l'Ariège a retenu trois grands objectifs afin de répondre aux enjeux qui ressortent du diagnostic :

- > Offrir des solutions de mobilité **pour tous** les publics et adaptées à la **diversité des territoires** qui composent la Vallée de l'Ariège.
- > Développer une mobilité en phase avec les **enjeux environnementaux** de notre époque.
- > Renforcer l'**accessibilité** à la Vallée de l'Ariège et ses pôles générateurs de déplacements afin de soutenir l'attractivité territoriale.

### 1. Une mobilité pour tous et pour tous les territoires

#### Une mobilité pour tous les territoires

La Vallée de l'Ariège rassemble des territoires qui présentent des profils très différents : des **pôles urbains** qui constituent des centralités bénéficiant à l'ensemble de la vallée, des **territoires périurbains** qui ont accueilli les développements urbains récents et se sont principalement constitués en zones monofonctionnelles, des **territoires ruraux** de franges et de **montagne** qui voient leurs services s'amenuiser et leurs dépendances aux pôles urbains s'accroître.

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

Afin de préserver et de renforcer cette cohérence, il convient de penser des solutions de mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Ariège qui répondent aux différentes typologies de territoires qui la composent. Ces offres de mobilité doivent répondre aux besoins de déplacements internes au territoire et également s'intégrer dans une démarche d'accessibilité depuis ou vers les territoires extérieurs.

#### Une mobilité pour tous

Comme dans la plupart des territoires ruraux et périurbains, l'usage de la voiture individuelle est très largement dominant dans la Vallée de l'Ariège. Ce positionnement central de la voiture dans les déplacements et les modes de vie a été encore renforcé par un développement urbain récent, principalement *pensé pour et façonné par* l'automobile.

Cette forte **dépendance à l'automobile** engendre des **phénomènes d'exclusion** pour les **publics non motorisés ou faiblement motorisés** qui n'ont parfois plus d'accès aux services, aux commerces et aux loisirs (publics âgés, jeunes publics, populations précaires).

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

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

## 2. Une mobilité en phase avec les enjeux environnementaux

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

En ce sens, la mise en œuvre du Plan Déplacements devra permettre d'atteindre les objectifs de réduction de gaz à effet de serre définis dans le cadre du Plan Climat Air Énergie Territorial : objectif de diminution de 68 % des consommations énergétiques liées au secteur des transports (stratégie territoriale PCAET), qui ambitionne de faire de la Vallée de l'Ariège un territoire à énergie positive (TEPOS) à horizon 2050.

Afin d'atteindre cet objectif ambitieux, il est nécessaire de repenser totalement la place accordée à la voiture dans un territoire où elle occupe un positionnement central pour la plupart des déplacements, tout en répondant aux objectifs fixés par le Plan Déplacements.

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

La qualité de l'accessibilité à la Vallée de l'Ariège est une des conditions sine qua non de son attractivité et de son dynamisme démographique et économique. Cette accessibilité repose aujourd'hui principalement sur le réseau viaire et l'usage de la voiture individuelle.

La remise en cause de la position hégémonique de la voiture individuelle ne pourra pas se faire au détriment de l'accessibilité du territoire.

La montée en charge des autres solutions de mobilité (transports en commun, modes actifs, nouvelles mobilités...) passera avant tout par une diversification des offres alternatives à la voiture individuelle et par une exigence très élevée d'amélioration continue de la qualité de ces offres.

## LES PRINCIPES DU PLAN D' ACTIONS

Le plan d'actions vise à proposer un ensemble de mesures afin de répondre aux différents enjeux identifiés tout en atteignant, à terme (horizon 2050), les objectifs TEPOS fixés par le PCAET et en s'inscrivant dans un cadre budgétaire maîtrisé.

Les objectifs TEPOS étant très ambitieux, ils ne sont atteignables qu'en envisageant une **évolution progressive mais radicale des pratiques de la mobilité** sur le territoire. Cette (r)évolution nécessite une remise en cause de la place de la voiture individuelle et de ses usages qui reposent sur **trois principes** :

- > Le développement d'**offres de mobilité alternatives** suffisamment performantes et attractives pour concurrencer l'autosolisme.
- > Une nouvelle approche de l'**urbanisme favorisant la proximité** et donc l'usage des transports en commun et des modes actifs.
- > La **régulation** de l'usage **de la voiture** dans les centres urbains.

### 1. Développer des offres de mobilité alternatives performantes et attractives

Pour être en mesure de remplacer progressivement l'utilisation de la voiture individuelle tout en répondant aux différents enjeux, **les services de mobilités devront être particulièrement attractifs** en proposant :

- > Des **offres variées** pour répondre aux différentes typologies de territoire (une mobilité pour tous les territoires).
- > Des **niveaux d'offres élevés** et répondant aux besoins de l'ensemble des publics (une mobilité pour tous, une accessibilité performante à la Vallée de l'Ariège).
- > Des **tarifications adaptées** à tous les publics (une mobilité pour tous).
- > Des **offres lisibles et accessibles** à tous (une mobilité pour tous).
- > Des **offres complémentaires entre elles** afin de permettre l'accès à la totalité du territoire et de faciliter les déplacements depuis et vers l'extérieur de la Vallée de l'Ariège (une accessibilité performante à la Vallée de l'Ariège).

### 2. Repenser le développement urbain pour favoriser la proximité

La baisse de la pratique de la voiture individuelle repose également par la mise en place de mesures en faveur de la **cohérence entre urbanisme et mobilité**. Il s'agit ici de revenir vers des développements urbains permettant l'intensification urbaine, la mixité et l'accessibilité piétonne et vélo autour des principales polarités urbaines.

Ces mesures doivent s'inscrire dans une logique de **revitalisation des cœurs de ville et des cœurs de bourg** qui va de pair avec le retour d'un urbanisme qui travaille à réduire les distances et favorise la marche à pied et le vélo pour les déplacements du quotidien.

Afin de faciliter leurs acceptabilités, les aménagements urbains devront valoriser les modes actifs grâce à un meilleur partage de la voirie sans pour autant exclure les modes motorisés.

### 3. Réguler l'usage de la voiture dans les centres urbains

Le succès des politiques de développement des transports en commun et de la pratique des modes actifs repose, pour partie, sur une régulation progressive de la place de la voiture dans les centres urbains.

Cette régulation est une condition **sine qua non** (bien que non suffisante) à un report modal de la voiture individuelle vers les autres modes.

Le développement d'une offre de transport en commun efficiente et l'aménagement d'espaces publics qualitatifs en faveur des modes actifs sont des politiques coûteuses qui ne sauraient rencontrer le succès tant que l'accès aux cœurs urbains reste trop facile en voiture.

La fréquentation d'un réseau de transport en commun repose avant tout sur son positionnement concurrentiel par rapport à la voiture en termes de temps de déplacement, de facilité d'usage et de coût.

Jusqu'à aujourd'hui, les aménagements urbains ont largement favorisé l'accessibilité voiture (stationnements gratuits, espaces publics consacrés en priorité à la voirie...), y compris au sein des cœurs de ville et cœurs de bourg. Demain, afin que les transports en commun ou les modes actifs regagnent en attractivité par rapport à la voiture, il sera nécessaire de reconsidérer en partie les facilités d'accessibilité qui ont été accordées à la voiture, en repensant les politiques de stationnement et les plans de circulation au sein des polarités urbaines d'échelle SCoT.

**Si la régulation de l'usage de la voiture n'a de sens que dans la mesure où elle s'accompagne de politiques de développement des modes alternatifs, elle reste la pierre angulaire et la condition de succès de l'ensemble du plan d'actions.**

#### LES LEVIERS D' ACTIONS

Cinq **leviers d'actions** traduisent les grands principes du plan d'actions :

Levier 1 : Mieux coordonner les services de mobilité

Levier 2 : Organiser et développer les transports en commun

Levier 3 : Accompagner la transformation des usages de la voiture

Levier 4 : Revenir vers un urbanisme de proximité

Levier 5 : Favoriser la pratique des modes actifs

## DÉCLINAISON DU PLAN D' ACTIONS EN FICHES ACTION

Chaque levier d'action se décline en actions concrètes qui sont détaillées au travers de fiches qui décrivent le projet, ses objectifs et un certain nombre d'éléments informatifs quant à sa mise en œuvre (pilote, partenaires, éléments de coûts et financements envisageables, calendrier et indicateurs de suivi). Les compétences en matière de mobilité et d'urbanisme relèvent de différents acteurs et collectivités, il importe donc d'imaginer des conventionnements et des partenariats, en accord avec le Syndicat de SCoT, afin de s'assurer que chaque projet se fasse en cohérence avec le Plan Déplacement dans sa globalité.

### Levier 1 : Mieux coordonner les services de mobilité

#### Action 1.1 : Renforcer la gouvernance des politiques de **mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Ariège**

*Créer un ou des outils de gouvernance et de pilotage afin de financer et de mettre en œuvre les politiques de mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Ariège.*

#### Action 1.2 : Déployer un bouquet de services de **mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Ariège**

*Fusionner les différentes offres de mobilité au sein d'une ou de plusieurs AOM à l'échelle de la Vallée de l'Ariège. Restructurer et coordonner l'ensemble des offres (navettes urbaines, navettes intercommunales, TAD, covoiturage, autostop organisé...) afin de les rendre complémentaires, de faciliter l'intermodalité et d'offrir des solutions de mobilité adaptées à chaque typologie de territoire.*

#### Action 1.3 : Mettre en place **une plateforme d'information voyageurs multimodale**

*Favoriser les pratiques multimodales en facilitant l'accès à l'information pour l'ensemble des offres de mobilité au travers d'une plateforme accessible en ligne et via les smartphones.*

#### Action 1.4 : Créer une agence de la mobilité

*Créer une agence de la mobilité, afin d'informer et de sensibiliser le grand public sur les offres de mobilité et les alternatives à l'autosolisme et d'accompagner les entreprises et les collectivités dans la réalisation de Plans de Mobilité.*



## Levier 2 : Organiser et développer les transports en commun

### Action 2.1 : **Étendre la desserte des navettes F'bus**

*Rendre l'offre des navettes urbaines plus attractive et diversifier les publics cibles, à l'échelle de l'agglomération de Foix.*

### Action 2.2 : Étendre la desserte des navettes urbaines de Pamiers

*Rendre l'offre des navettes urbaines plus attractive et diversifier les publics cibles, à l'échelle de l'agglomération de Pamiers.*

### Action 2.3 : **Étendre la desserte de la navette urbaine de Saverdun jusqu'à Mazères**

*Créer une navette urbaine afin de proposer une liaison entre les deux bourgs et de faciliter l'accès à la gare de Saverdun.*

### Action 2.4 : Transformer certains services de TAD de Tarascon en services réguliers

*Transformer en lignes régulières les lignes de TAD qui remportent le plus de succès et améliorer leur attractivité et leur lisibilité.*

### Action 2.5 : Aménager des points **d'interconnexion** entre les offres de mobilité

*Connecter les réseaux de transport et les offres de mobilité pour renforcer les maillages et démultiplier les possibilités d'usage à partir des gares SNCF.*

### Action 2.6 : **Renforcer l'offre régionale**

*Solliciter l'augmentation des cadencements de l'offre ferroviaire et interurbaine régionale.*



## Levier 3 : Accompagner la transformation des usages de la voiture

### Action 3.1 : **Mettre en œuvre un schéma départemental des aires de covoiturage**

*Recenser les aires de covoiturage existantes, définir les besoins et aménager de nouvelles aires.*

### Action 3.2 : **Déployer un réseau d'autostop organisé**

*Développer et sécuriser les pratiques de voitures partagées en proposant des solutions d'autostop organisé.*

### Action 3.3 : Expérimenter une ligne virtuelle de covoiturage

*Proposer de nouvelles solutions de mobilité conjuguant covoiturage et transports en commun afin d'apporter des solutions flexibles et économiques pour les territoires à fort potentiel de covoiturage et ne disposant pas de ligne régulière de transport en commun.*

### Action 3.4 : **Accompagner le développement de l'usage de véhicules moins polluantes**

*Poursuivre le déploiement d'un réseau de bornes électriques, de recharge pour véhicules à hydrogène ou BioGNV.*

### Action 3.5 : **Inciter les pratiques d'intermodalité voiture-transport en commun**

*Créer des parkings relais reliés par les transports en commun, mettre en place des panneaux d'information incitant les automobilistes à utiliser les parkings relais.*

### Action 3.6 : Mettre en place un service public **d'autopartage**

*Mettre en place un dispositif d'autopartage afin d'offrir un nouveau service de mobilité en mettant à disposition des habitants des véhicules pour des trajets de courte durée.*



## Levier 4 : Revenir vers un urbanisme de proximité

### Action 4.1 : **Limiter l'étalement urbain**, favoriser un développement urbain **mixte en cœurs de ville/bourg**

*Transcrire les prescriptions du SCoT au sein des PLU(i). Renforcer la cohérence urbanisme transport dans la future révision du SCoT. Décliner le Plan Déplacements en Plan Locaux des Déplacements (PLD) au sein des PLU(i).*

### Action 4.2 : Accompagner le retour de services au sein des territoires les plus isolés

*Limiter le rallongement des distances des déplacements du quotidien en favorisant le retour de services du quotidien au sein des territoires isolés qui en sont dépourvus.*

### Action 4.3 : Accompagner le développement du télétravail

*Favoriser les pratiques de télétravail, porter le développement de tiers-lieux.*

### Action 4.4 : Optimiser le réseau routier existant

*Requalifier les routes à fort trafic **traversant les agglomérations et les centres bourgs** afin d'améliorer le partage de l'espace public en faveur des modes actifs.*

### Action 4.5 : Organiser les déplacements liés au transport de marchandises

*Réaliser une charte pour la livraison de marchandises et **créer des espaces de retrait colis en gare et pôles d'échanges.***

## Levier 5 : Favoriser la pratique des modes actifs

### Action 5.1 : **Mettre en œuvre des schémas directeurs des itinéraires cyclables**

*Développer un réseau cyclable **structurant à l'échelle de la Vallée de l'Ariège** afin de relier les principaux pôles urbains entre eux.*

### Action 5.2 : **Promouvoir l'usage du vélo en développant des services vélo**

*Proposer des services de location de vélos et de vélos à assistance électrique, développer le stationnement sécurisé en gare, proposer **du stationnement vélo sur l'ensemble des pôles générateurs de déplacements.***

### Action 5.3 : **Pacifier les cœurs de ville au travers de nouveaux plans de circulation et de stationnement et de schémas directeurs des modes actifs**

*Adapter les plans de circulation afin d'apaiser la circulation et de limiter les flux automobiles de transit. Redéfinir les politiques de stationnement afin de renforcer l'**accessibilité piétonne et cyclable en cœur de ville**. Développer des espaces publics qualitatifs dans les centres-villes. Développer un réseau cyclable sécurisé pour desservir les équipements et pôles générateurs de déplacements jugés prioritaires et faciliter les déplacements à vélo au sein des pôles urbains et de leur proche périphérie.*



## TEMPORALITÉ DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN D' ACTIONS

C'est par la mise en œuvre des leviers d'actions que l'on apportera des réponses aux enjeux de mobilité et de déplacements qui ressortent à l'échelle du territoire.

La déclinaison de la stratégie reposera sur les divers acteurs ayant compétence en matière de mobilité et d'aménagement à l'échelle de la Vallée de l'Ariège :

- > La Région, qui organise l'offre ferroviaire et routière interurbaine et est chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports.
- > Le Département, qui garde un rôle essentiel dans l'organisation des réseaux routiers.
- > La Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes, qui en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, est la seule intercommunalité ayant compétence en matière de transport en commun urbain mais est limitée à son territoire.
- > L'ensemble des intercommunalités qui ont la compétence en matière de voirie d'intérêt communautaire, de parcs de stationnement d'intérêt communautaire, de stratégie d'aménagement des zones économiques voir commerciales et d'habitat.
- > Les communes qui ont un rôle déterminant dans les politiques d'aménagement des centralités urbaines.

La Loi d'Orientation des Mobilités a modifié les champs de compétence des EPCI en matière de mobilité afin que l'ensemble du territoire soit couvert par des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Les Communautés de Communes peuvent désormais se saisir de nouvelles compétences en matière de mobilité (transports scolaires, transports collectifs réguliers, mobilités actives, mobilités partagées). À défaut, c'est la Région qui sera autorité dite de dernier ressort.

La mise en œuvre d'une partie du plan d'actions nécessiterait la création d'une ou de plusieurs Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) permettant d'une part de lever les fonds nécessaires et d'autre part de proposer des services à l'échelle de la Vallée de l'Ariège ou du territoire jugé le plus pertinent.

La création de cette ou de ces AOM va nécessiter une étude préliminaire afin de déterminer :

- > Le ou les périmètres d'action qui semblent les plus pertinents.
- > Les aspects techniques et juridiques à prendre en compte pour la mise en œuvre de la structure.
- > Une évaluation des recettes envisageables par la mise en place du Versement Transport.

Des discussions et des validations politiques seront nécessaires afin que les différentes collectivités et leurs groupements s'accordent sur les moyens alloués à cette ou ces AOM et sur les champs d'actions qui lui ou leur seront confiés. Au moins deux ans sont à prévoir avant qu'une AOM soit opérationnelle et en mesure de déployer des services.

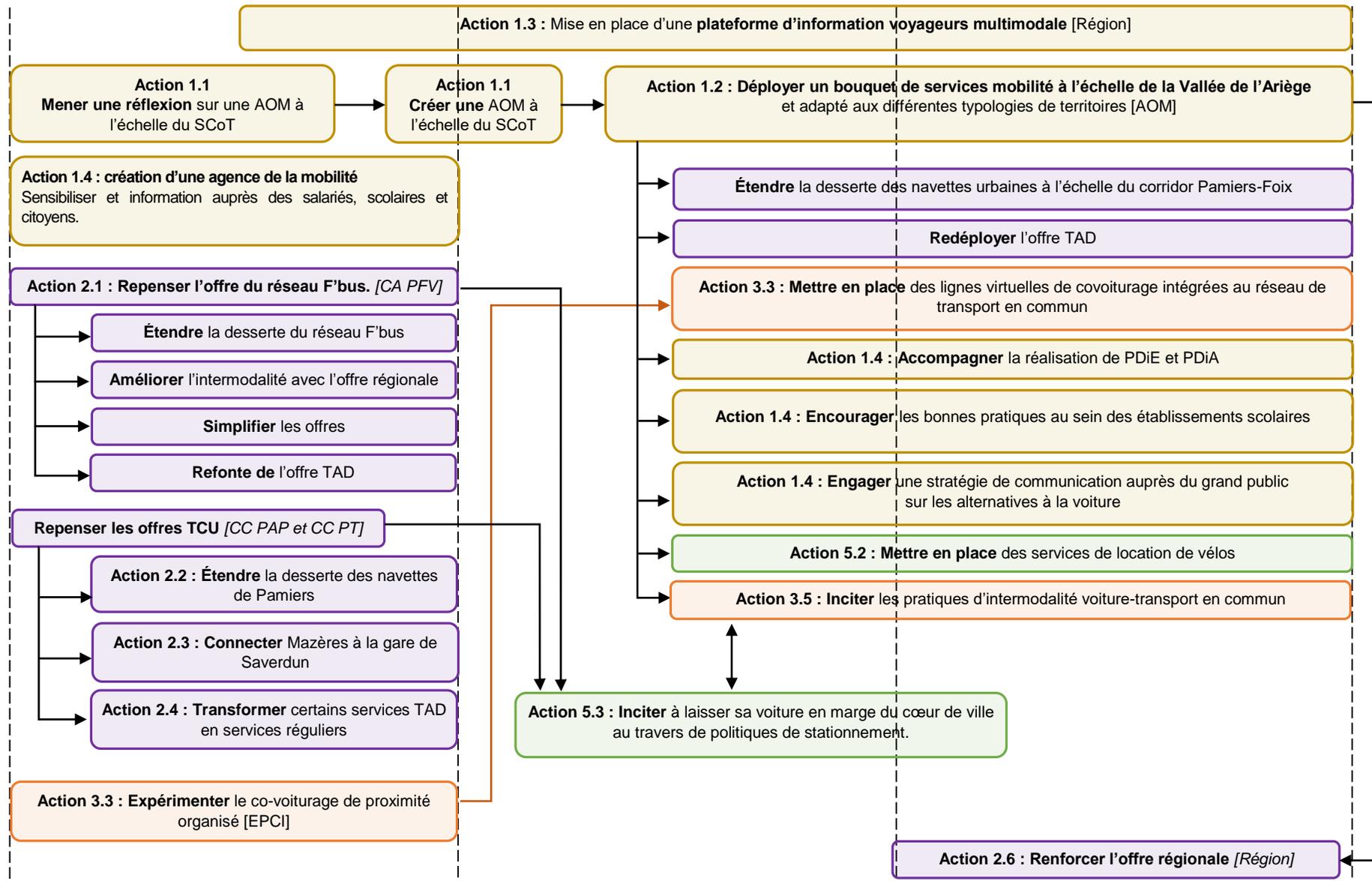
La mise en œuvre du plan d'actions peut donc être envisagée en deux phases :

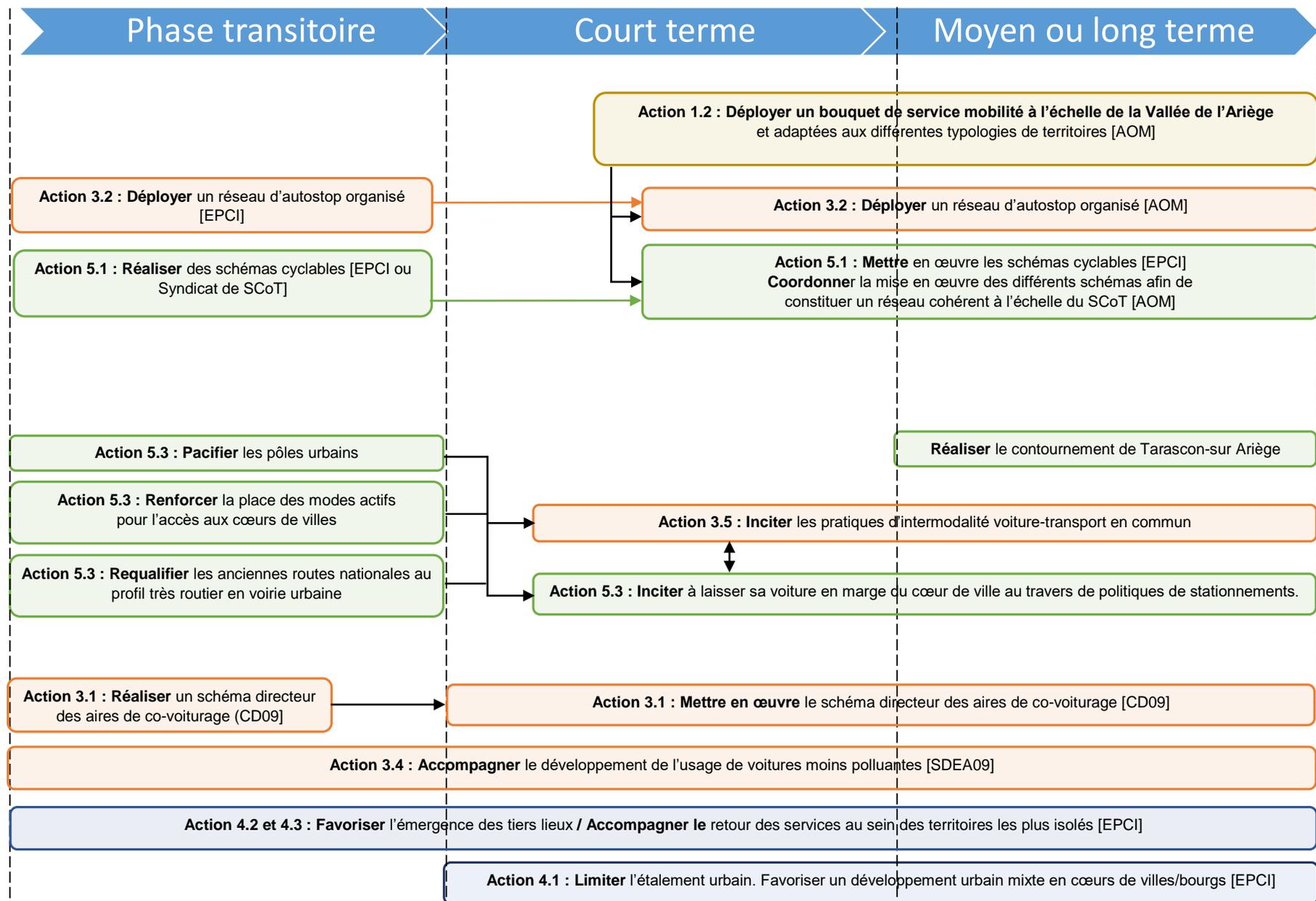
- > Une première phase transitoire qui peut être enclenchée une fois le Plan Déplacements entériné.
- > Une seconde phase qui serait pilotée, pour partie, par la ou les futures AOM et interviendrait une fois celle(s)-ci opérationnelle(s).

# Phase transitoire

# Court terme

# Moyen ou long terme





## SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION

Le Syndicat du SCoT Vallée de l'Ariège est en charge de la définition du Plan Déplacements ainsi que de son évaluation.

Pour autant, le Syndicat du SCoT Vallée de l'Ariège, excepté la planification ne dispose pas des compétences institutionnelles et des leviers lui permettant d'assurer la mise en œuvre du plan d'actions. Cette mise en œuvre repose sur les différents partenaires institutionnels, existant ou à créer, ayant compétence en matière de mobilité et d'aménagement à l'échelle de la Vallée de l'Ariège. Ils auront à leur charge la déclinaison des principes d'actions dans les outils règlementaires de niveau intercommunal ou communal ainsi que la réalisation concrète du plan d'actions.

Le Syndicat du SCoT Vallée de l'Ariège veillera à la mise en œuvre du Plan Déplacements en se basant sur les indicateurs de suivi qui ont été définis pour chacune des actions. Il pourra aussi, en accord avec les différents partenaires concernés et lorsque les actions le justifient, assurer un rôle de coordinateurs afin de faciliter la mise en œuvre des actions.

# Fiches action



Dessignons un avenir qui a du sens.



# 1.1 Mieux coordonner les services de mobilité

## Renforcer la gouvernance des politiques de mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Ariège



**Créer un ou des outils de gouvernance et de pilotage afin de financer et de mettre en œuvre les politiques de mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Ariège** (cf. action n°511 du PCAET).

### Objectifs

- > **Adapter** la gouvernance aux enjeux de mobilité.
- > **Financer** les politiques de mobilité.
- > **Mettre en œuvre** les politiques de mobilité.



### Projet

La mise en place d'une stratégie de mobilité à l'échelle du territoire du SCoT passe nécessairement par une redéfinition du périmètre d'action des politiques publiques en matière de transport et de mobilité. Concomitamment au périmètre régional, pertinent pour le transport en commun interurbain, il est nécessaire de définir un ou des périmètres plus locaux pour les déplacements du quotidien et de proximité.

Le déploiement d'une politique publique de la mobilité à l'échelle locale nécessite la création d'une ou de plusieurs Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Aujourd'hui, seule la CA Pays Foix-Varilhes exerce cette compétence.

La ou les AOM permettraient de mettre en œuvre les politiques de mobilité au travers de missions obligatoires et facultatives et de lever les fonds nécessaires à ses politiques notamment par la collecte du Versement Transport.

### Missions obligatoires

- > L'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personne.
- > L'organisation des services de transport scolaire.
- > Le développement des modes actifs et de la voiture partagée.
- > La mise en place d'un service de conseil en mobilité.

## Projet

### Missions facultatives

- > L'accompagnement de la mise en œuvre du Plan Déplacements.
- > L'élaboration d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité.
- > L'organisation de transport à la demande (TAD).
- > La réduction de la congestion urbaine et de la pollution, par la mise en place d'un service public de marchandises et de logistique urbaine.
- > L'organisation de l'activité d'autopartage.
- > La mise en place d'actions visant à favoriser le covoiturage.
- > L'organisation d'un service public de location de bicyclettes.
- > La mise en place d'un service d'information aux usagers.

Préalablement à la constitution d'une ou de plusieurs AOM, une étude de préfiguration est nécessaire afin de définir le périmètre et le cadre juridique de la ou des instances et d'évaluer les recettes du Versement Mobilité et les ressources transférables des AOM existantes.

Plusieurs scénarios sont envisageables :

#### **Scénario 1 : création d'une AOM unique à l'échelle de la Vallée de l'Ariège**

Le diagnostic a mis en évidence que le territoire de la Vallée de l'Ariège formait un bassin de mobilité cohérent et pouvait, en conséquence, constituer un périmètre pertinent pour cette AOM.

La constitution d'une AOM unique a plusieurs avantages :

- > Pouvoir proposer un service de transport en commun urbain unique où la demande en déplacements est la plus importante : corridor Foix-Pamiers et portes Nord et Sud du territoire (Saverdun-Mazères et Pôle Tarasconnais).
- > Améliorer la lisibilité des offres de mobilités en limitant la multiplicité des services.
- > Faciliter l'intermodalité entre les offres en limitant le nombre d'acteurs.
- > Réaliser des économies d'échelle.
- > Constituer un interlocuteur pertinent pour les politiques régionales et nationales.

La constitution d'une AOM unique implique cependant que les différents EPCI concernés transfèrent leurs compétences, ce qui peut être complexe compte tenu de l'hétérogénéité des intercommunalités, de par leurs tailles et leurs besoins.

#### **Scénario 2 : création de plusieurs AOM à l'échelle de la Vallée de l'Ariège**

La Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes est déjà AOM sur son périmètre.

Les Communautés de communes des Portes d'Ariège Pyrénées et du Pays de Tarascon vont pouvoir récupérer la compétence mobilité dans le cadre de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Les trois EPCI de la Vallée de l'Ariège auront alors la possibilité de collecter le Versement Transport (futur Versement Mobilité) et de financer des services sur leurs territoires respectifs.

## Coûts estimatifs

Étude de préfiguration : 80 k€.

Financement de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité :

- > Collecte du Versement Mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Ariège.
- > Contributions des Intercommunalités couvertes.
- > Contribution de la Région en cas de reprise de la gestion de lignes de cars et du transport scolaire.
- > Recettes des différents services.



## Pilotes / Partenaires

### Scénario 1 : création d'une AOM unique à l'échelle de la Vallée de l'Ariège

Le Syndicat de SCoT en partenariat avec la Région, la Communauté d'agglomération Pays Foix-Varilhes, la Communauté de communes des Portes d'Ariège Pyrénées et la Communauté de communes du Pays de Tarascon.

### Scénario 2 : création de plusieurs AOM

Chaque AOM pilotera sa propre politique de mobilité, en partenariat avec le Syndicat du SCoT et les autres AOM (dont la Région).

## Calendrier

### Scénario 1 : création d'une AOM unique à l'échelle de la Vallée de l'Ariège

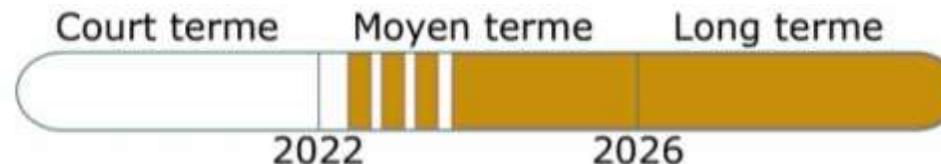
Des discussions et des validations politiques seront nécessaires afin que les différentes collectivités s'accordent sur les moyens alloués à cette Autorité Organisatrice de la Mobilité et sur les champs d'actions qui lui seront confiés.

Une fois l'étude de préfiguration finalisée, un minimum de deux ans semble nécessaire pour la constitution d'une AOM en mesure de déployer ses services.

### Scénario 2 : création de plusieurs AOM

La Loi d'Orientation des Mobilités précise que les communautés de communes ont jusqu'au 31 décembre 2020 pour prendre la compétence en matière de mobilité.

En l'absence de prise de compétence, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, la Région devrait alors exercer cette dernière sur le territoire de la communauté de communes concernée.



# 1.2 Mieux coordonner les services de mobilité



## Déployer un bouquet de services de mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Ariège

**Fusionner les différentes offres de mobilité au sein d'une ou de plusieurs AOM à l'échelle de la Vallée de l'Ariège. Restructurer et coordonner l'ensemble des offres (navettes urbaines, navettes intercommunales, TAD, covoiturage, autostop organisé...) afin de les rendre complémentaires, de faciliter l'intermodalité et d'offrir des solutions de mobilité adaptées à chaque typologie de territoire.**

### Objectifs

- > **Mettre en place et gérer** un ou des bouquets de service de mobilités urbaines et interurbaines à l'échelle de la Vallée de l'Ariège, adaptées aux différentes typologies du territoire.
- > **Proposer une alternative** crédible et efficiente à l'usage de la voiture individuelle.



### Projet

La constitution d'une ou de plusieurs Autorités Organisatrices de la Mobilité sur le périmètre de la Vallée de l'Ariège doit avoir pour objectif la mise en place d'un bouquet de services de mobilité répondant à la diversité des besoins et adapté aux différentes typologies du territoire.

La gestion des différents services de mobilité par une ou plusieurs entités permettrait d'optimiser la complémentarité de l'offre, de favoriser l'intermodalité entre les services et d'améliorer l'information (l'ensemble des actions indiquées dans cette fiche sont détaillées dans les actions suivantes).

La multiplicité des services doit offrir :

- > des solutions pour chaque type de territoire : urbain, périurbain, rural et de montagne,
- > des solutions accessibles à tous : tarifications adaptées aux différents publics,
- > des solutions complémentaires permettant d'organiser des chaînes de déplacements en combinant les différentes offres de mobilités,
- > des solutions lisibles et simples à appréhender afin de permettre à chacun d'organiser facilement ses déplacements,
- > des niveaux d'offres suffisamment attractifs pour permettre un report modal pour les déplacements du quotidien : fréquence, amplitude horaire et cadencement.

## Services de transport en commun urbain et interurbain

### Scénario 1 : création d'une AOM unique à l'échelle de la Vallée de l'Ariège

Les offres urbaines de Foix et de Pamiers seraient fusionnées en un seul réseau couvrant l'ensemble du corridor allant de Pamiers au sud de Foix, en complémentarité avec l'offre du réseau ferré. Le réseau couvrirait notamment les communes de Foix, Ferrières, Montgailhard, Saint-Paul-de-Jarrat, Saint-Jean-de-Verges, Varilhes, Verniolle, Saint-Jean-du-Falga, la Tour-du-Crieu et Pamiers (cf. actions 2.1 et 2.2).

Les différentes lignes permettraient la desserte :

- > des cœurs de villes et cœurs de bourgs,
- > des principales zones économiques (Delta Sud, PIC-Gabriélat, Permilhac-Peysales, etc.),
- > des équipements structurants (hôpitaux, antenne universitaire, centres de formations, administration),
- > des pôles d'échanges multimodaux et des gares SNCF.

Une navette permettrait de relier Mazères à la gare SNCF de Saverdun et de desservir les zones d'activités entre les deux bourgs (cf. actions 2.3). Sur la Communauté de communes du Pays de Tarascon, les lignes de TAD les plus utilisées pourraient être transformées en lignes régulières et intégrées à l'offre de l'AOM (cf. actions 2.4).

La gestion des lignes de cars régionales 106 et 112 aurait vocation à être récupérée par l'AOM dans la mesure où leurs itinéraires seront intégralement contenus au sein de son périmètre. Le rôle de desserte fine étant déjà assuré par des navettes urbaines, la ligne 106 complètera l'offre TER en assurant des liaisons directes et expresses entre les gares du territoire.

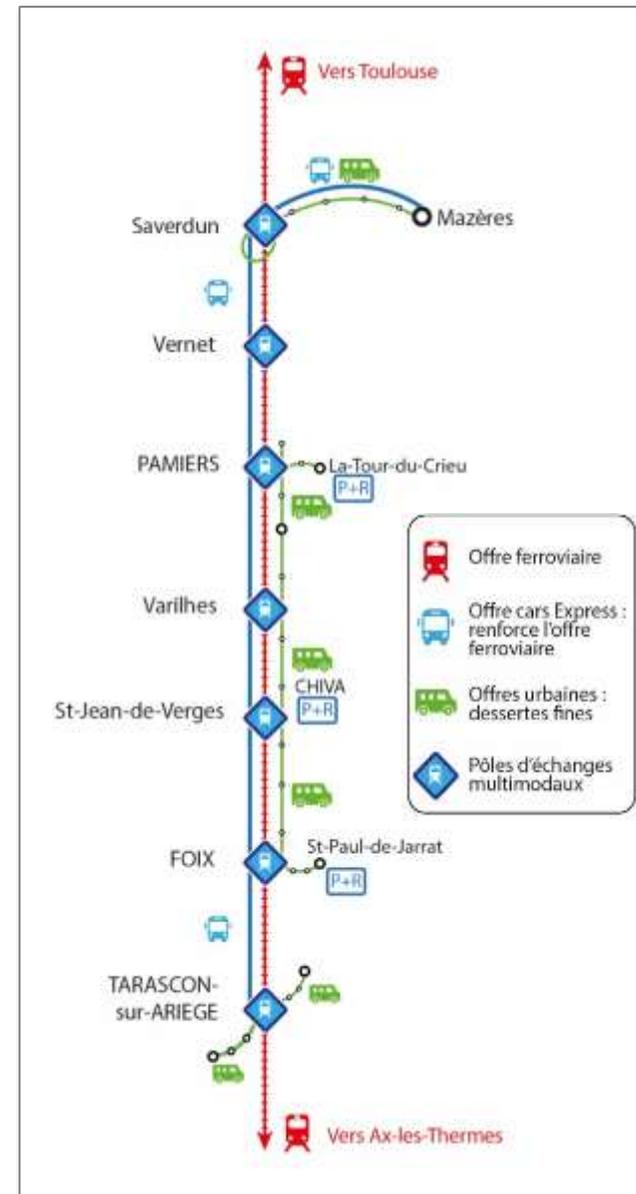
Les correspondances entre les lignes s'organiseraient principalement au sein des pôles d'échanges multimodaux et des gares afin d'assurer au mieux l'intermodalité avec le reste des offres de transport et de mobilité (cf. actions 2.5).

Une tarification et un système billettique unique seraient proposés afin d'assurer la cohérence et l'homogénéité des offres et d'en améliorer la lisibilité.

### Scénario 2 : création de plusieurs AOM

Faute d'une AOM unique, les offres urbaines de Foix et de Pamiers ne pourraient pas être fusionnées et la ligne 106 resterait de la compétence de la Région.

La mise en place d'une tarification et d'un système billettique unique resterait envisageable mais serait plus complexe à mettre en œuvre.



## Lignes de covoiturage dynamiques

Les lignes de covoiturage permettraient de couvrir les territoires qui, faute d'une densité urbaine suffisante, ne bénéficient pas d'une offre de transport en commun urbain et sont traversées par une route dont le trafic est jugé suffisant. Chaque ligne permettrait de connecter un territoire rural ou de montagne à un pôle urbain ainsi qu'à un pôle d'échanges multimodal afin d'assurer au mieux l'intermodalité avec le reste des offres de transport et de mobilité (cf. action 2.5).

Les lignes seraient constituées d'aires d'arrêt minute et de systèmes de mise en relation entre conducteurs et passagers (site internet et appli smartphone, bornes de réservation, affichages dynamiques).

L'expérimentation préalablement menée (cf. action 3.3) permettrait de choisir les lignes ayant rencontré le plus de succès afin de les pérenniser et de capitaliser l'expérience acquise avant d'ouvrir de nouvelles lignes. Une réflexion devra être menée avec les intercommunalités riveraines afin de déterminer les territoires les plus pertinents pour la mise en œuvre de ces lignes.

Un système de rémunération des conducteurs permettrait de garantir un nombre de conducteurs suffisant pour rendre l'offre attractive pour les passagers (objectif : temps d'attente inférieur à 10 minutes pour les passagers).

### Scénario 1 : création d'une AOM unique à l'échelle de la Vallée de l'Ariège

Les lignes de covoiturage seraient intégrées dans l'offre de l'AOM et bénéficieraient de la même tarification et du même système billettique que l'offre de transport en commun urbain et interurbain.

### Scénario 2 : création de plusieurs AOM

Chaque AOM mettra en place son propre service. La compatibilité entre services serait difficile voire impossible à mettre en œuvre en nécessitant une coordination et des dispositifs de péréquation.

LES PRINCIPAUX ITINÉRAIRES À ÉTUDIER POUR LA MISE EN PLACE DE LIGNES DE COVOITURAGE DYNAMIQUES



ENTRE VIZILLE ET EYBENS (AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE) DES LIGNES DE COVOITURAGE INTÉGRÉES AU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN SONT EN COURS D'EXPÉRIMENTATION



## Services de Transport À la Demande

Une réorganisation complète de l'offre de Transport À la Demande (TAD) est nécessaire afin de rendre l'offre plus lisible et plus cohérente à l'échelle du territoire de la Vallée de l'Ariège tout en maîtrisant les coûts élevés de ce type de service.

Les services de TAD ont pour vocation principale de proposer des solutions de déplacements pour les publics captifs des communes isolées et non pourvues en offre de mobilité alternative à la voiture.

Par essence, les services de TAD ont donc des fréquentations faibles qui entraînent des coûts d'exploitation élevés rapportés aux nombres de déplacements effectués. Afin de limiter les coûts, les niveaux d'offres sont souvent limités, le service peut être proposé uniquement un ou deux jours par semaine, et les itinéraires sont optimisés afin de desservir un maximum de communes dans la même course ce qui rallonge les temps de parcours.

Le faible niveau d'offres et les temps de parcours importants font du TAD un service peu flexible et inadapté aux exigences des actifs, des scolaires et des étudiants. C'est un service principalement utilisé par les personnes âgées des communes isolées.

Lors de la réorganisation de l'offre, on privilégiera la desserte des communes ne bénéficiant ni d'un service de transport régulier ni d'une ligne de covoiturage dynamique.

Les services de TAD seraient intégrés dans l'offre de la ou des AOM et bénéficieraient du même système billettique que l'offre de transport en commun urbain et interurbain. Une tarification spécifique pourrait être définie afin de mieux couvrir les coûts du service.

Les différentes lignes se structureraient autour des pôles d'échanges multimodaux afin d'assurer au mieux l'intermodalité avec le reste des offres de transport et de mobilité.

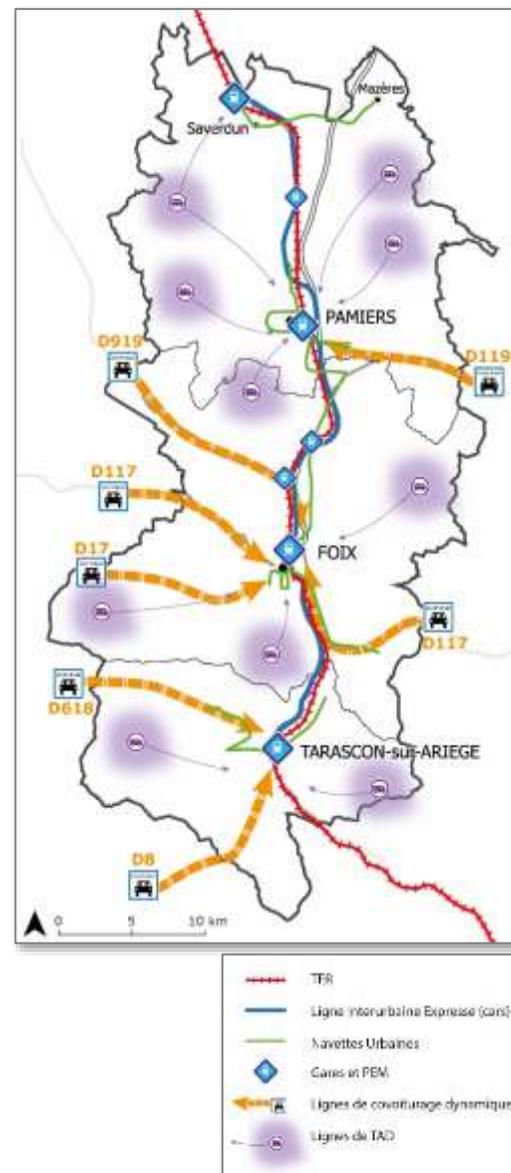
### Scénario 1 : création d'une AOM unique à l'échelle de la Vallée de l'Ariège

La réorganisation permettrait d'harmoniser les offres (tarification, mode de réservation) à l'échelle de la Vallée de l'Ariège.

### Scénario 2 : création de plusieurs AOM

Aujourd'hui, seule la CC du Pays de Tarascon propose une offre cohérente et efficiente à l'échelle de son territoire. Un travail d'harmonisation et de redéploiement d'une offre cohérente est en cours sur la CA Pays Foix-Varilhes et reste à effectuer sur la CC des Portes d'Ariège Pyrénées.

LES DIFFÉRENTES OFFRES DU BOUQUET DE SERVICES PERMETTRONT DE COUVRIR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE



### Service d'autostop organisé

Le service d'autostop organisé permettrait de compléter l'offre de TAD et de covoiturage organisé pour les territoires les plus isolés ne disposant pas ou peu d'offre de transport en commun (cf. action 3.2). L'accès au service serait inclus dans l'offre de bouquet de services.

### Service d'autopartage

La mise en place d'un service d'autopartage permettrait d'accompagner la démotorisation des ménages en complément des offres de transports en commun (cf. action 3.6).

### Conseil en mobilité (cf. action 1.4)

Le conseil en mobilité doit permettre d'accompagner et de faciliter le changement d'habitudes en matière de mobilité par la mise en place d'un guichet unique (agence de mobilité) délivrant informations, conseils et services.

Une agence de mobilité assure la promotion des alternatives à la voiture individuelle auprès du grand public au travers d'animation de sensibilisation, de campagne de communication et d'accompagnement personnalisé.

Elle peut également intervenir auprès des entreprises, des administrations et des établissements scolaires en offrant une expertise, des outils et un accompagnement pour la définition et la mise en place de Plans de Mobilités.

### Services vélo (cf. action 5.2)

La mise à disposition de services vélo et notamment de services de location ou de prêt de vélos, contribue au développement de la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien.

Les services de location de vélos ont un rôle de promotion de la pratique du vélo. Ils permettent à de nouveaux usagers de tester une pratique quotidienne du vélo (vélos de ville, vélos à assistance électrique) avant de faire, éventuellement, l'acquisition de leur propre vélo.

L'intégration de services vélo au sein d'un bouquet de services mobilité permettrait d'identifier clairement le vélo comme moyen de transport, au même titre que les transports en commun, le co-voiturage...

En plus de la location, d'autres services pourraient être proposés lorsque l'offre privée est inexistante : vélo-école, réparation, sensibilisation...

### Pilotes / Partenaires

- > La ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilité.

#### En partenariat avec :

- > Les EPCI.
- > La Région (organisation de l'intermodalité).
- > Le tissu associatif (accompagnement au changement modal, accompagnement des publics précaires...).
- > Les acteurs privés de la mobilité (covoiturage).

### Calendrier

Le calendrier dépendra de la mise en œuvre de la ou des futures AOM et des missions qui leur seront confiées.

# 1.3 Mieux coordonner les services de mobilité

## Mettre en place une plateforme d'information voyageurs multimodale



**Favoriser les pratiques multimodales en facilitant l'accès à l'information pour l'ensemble des offres de mobilité au travers d'une plateforme accessible en ligne et via les smartphones.**

L'amélioration de l'offre de transports passe notamment par l'organisation de l'intermodalité afin de la rendre plus fluide et plus lisible. C'est le rôle des plateformes d'information multimodale qui regroupent les informations sur les possibilités de déplacement, par tout mode de transport et à destination du grand public. Les collectivités doivent proposer des dispositifs garants des intérêts publics face aux offres des opérateurs privés qui ne vont pas forcément dans le sens de l'intérêt général.

Plusieurs scénarios de **gouvernance et de pilotage** sont envisageables :

1. La Région, chef de file de l'intermodalité prend en charge le développement et la mise en œuvre de cette plateforme. L'outil est déployé à l'échelle de la Région. La ou les futures AOM de la Vallée de l'Ariège participent à l'alimentation de la base de données de la plateforme et renvoient ses usagers vers la plateforme.
2. Une déclinaison locale de la plateforme régionale est déployée à l'échelle du territoire du SCoT. La ou les futures AOM de la Vallée de l'Ariège participent à l'alimentation de la base de données de la plateforme et renvoient ses usagers vers la plateforme.
3. La ou les AOM encouragent le développement de systèmes d'informations multimodaux du secteur privé en facilitant l'accès aux données de mobilité (politique d'open data).

Par ailleurs, les collectivités locales et leurs EPCI ont désormais l'obligation d'ouvrir l'accès à leurs données de mobilité. Cette mise à disposition peut notamment se faire au travers de la plateforme data.gouv.fr.

### Objectifs

- > **Inform**er le grand public sur les offres de mobilité existantes.
- > **Sensibiliser** le grand public sur les alternatives à l'autosolisme.
- > **Favoriser** le report modal de la voiture individuelle vers des modes alternatifs.
- > **Faciliter** les chaînes de déplacements.

Rappel du diagnostic : une intermodalité à construire

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

LA PLATEFORME VIANAVIGO D'ÎLE DE FRANCE



## Projet

Mettre en place une plateforme d'information voyageurs multimodale qui doit permettre à l'usager de trouver sur un site internet unique l'ensemble des informations nécessaires pour la réalisation de ses déplacements.

L'accès à l'information doit être simple et lisible pour tous et concerner l'ensemble des moyens de déplacement : transport en commun urbain et interurbain, TAD, marche à pied, vélo, covoiturage, taxi, VTC et voiture particulière...

Cette information concerne notamment :

- > les offres et les horaires,
- > la localisation et les plans,
- > les itinéraires et les temps de trajet,
- > les perturbations,
- > la tarification et les possibilités d'achat et de réservation.

En comparant les différentes solutions envisageables pour un déplacement, la plateforme permet de mieux connaître les offres de mobilité disponibles et favorise ainsi le report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Afin de toucher un public le plus large possible, la plateforme doit être facilement accessible : site internet, appli pour smartphones et éventuellement bornes tactiles au sein des pôles d'échanges.

## Pilotes / Partenaires

Le projet est, a priori, **piloté par la Région Occitanie** mais il implique un **partenariat étroit** avec l'ensemble des acteurs publics ou privés de la mobilité :

- > La ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilité.
- > Les opérateurs de transport qui devront fournir leurs données.

## Coûts estimatifs

**Développement et gestion de la plateforme numérique** : les coûts sont, a priori, supportés par la Région.

**Transmission des éléments permettant l'actualisation des informations de la plateforme** : les différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité auront la charge de transmettre régulièrement à la Région, les données en lien avec leurs réseaux. Elles incluront des clauses spécifiques dans les DSP ou les marchés publics concernés.

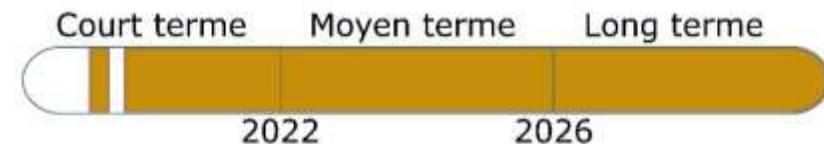
Nécessite le déploiement d'un système d'information géographique (SIG) au sein des collectivités et de la ou des AOM.

**Bornes tactiles interactives** : 3 à 6 k€ par borne (optionnel).

## Indicateurs de suivi

- > Nombre de visites sur le site internet.
- > Nombre de données disponibles en open data.

## Calendrier



# 1.4 Mieux coordonner les services de mobilité



## Créer une agence de la mobilité

**Créer une agence de la mobilité, afin d'informer et de sensibiliser le grand public sur les offres de mobilité et les alternatives à l'autosolisme et d'accompagner les entreprises et les collectivités dans la réalisation de Plans de Mobilités.**

En complément de la plateforme numérique, une agence de la mobilité a pour vocation :

- > d'informer et de sensibiliser le grand public sur les offres de mobilité et les alternatives à l'autosolisme,
- > d'accompagner les entreprises et les collectivités dans la réalisation de Plans de Mobilités.

Ces lieux d'accueil dédiés à la mobilité peuvent également proposer des services.

### Objectifs

- > **Inform**er et **sensibiliser** le grand public sur les offres de mobilité existantes.
- > **Favoriser** le report modal de la voiture individuelle vers des modes alternatifs.
- > **Encourager** les démarches d'accompagnement au changement modal, auprès des salariés, scolaires, étudiants et citoyens.

### Rappel du diagnostic : une intermodalité à construire

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

« Tout pour vous guider de Pétaouchnok... à Trifouilly-les-Oies »

Agence **m**obilité

L'ESPACE INFO POUR TOUS VOS DÉPLACEMENTS

19 SEPT. JOURNÉE DU TRANSPORT PUBLIC  
Le réseau du Pays Voironnais est gratuit!

**BONS mobi+**  
Profitez des offres promo de septembre!  
RDV à l'Agence...

AGENCE MOBILITÉ • 4, av. des Frères Tardy à Voiron  
04 76 05 03 47 - [www.paysvoironnais.com](http://www.paysvoironnais.com)

Pays Voironnais **m**obilité

## Projet

Création d'une agence de la mobilité ayant pour mission :

- > La mise à disposition d'une information multimodale au grand public : accueil physique et téléphonique, vente de titres de transport, orientation vers des structures d'aide et d'insertion, réservation de TAD, inscription aux services d'autostop organisé ou de covoiturage...
- > L'accompagnement au changement modal dans les entreprises, les établissements publics : aide à la réalisation de Plans de Mobilités, mise à disposition de solutions mutualisées, animation / communication...
- > L'accompagnement au changement modal dans les établissements scolaires : organisation de ramassage scolaire à pied ou à vélo, sensibilisation, programme d'apprentissage du vélo...
- > L'animation d'un observatoire territorial des mobilités et l'organisation d'événementiels et de campagnes de communication sur les alternatives à l'automobile.
- > La gestion d'un service de location de vélos (optionnel, cf. fiche 5.2)

Dans un premier temps, le service peut être proposé au sein de structures existantes (offices du tourisme, Communauté d'agglomération) et à terme au sein du ou des pôles d'échanges multimodaux les plus importants.

### **Scénario 1 : création d'une AOM unique à l'échelle de la Vallée de l'Ariège**

La création d'une structure unique, à l'échelle de la Vallée de l'Ariège, permettrait de faire des économies d'échelles importantes.

## Coûts estimatifs

### **Dans un premier temps :**

- > Formation des agents au sein des offices du tourisme ou de collectivités.

### **Dans un second temps :**

- > Mise à disposition d'un local.
- > 1 à 3 ETP : 50 à 200 k€.
- > Frais de fonctionnement 20 à 50 k€.
- > Frais de communication : 10 à 30 k€.

## Pilotes / Partenaires

### **Dans un premier temps :**

Les offices du tourisme peuvent piloter la création et la gestion de l'agence de la mobilité en partenariat avec les intercommunalités, la Région Occitanie, le Département de l'Ariège et les différents acteurs de la mobilité.

### **Dans un second temps :**

Le pilotage de l'agence serait de la compétence de la ou des futures Autorités Organisatrices de la Mobilité, en partenariat avec les EPCI délégants, la Région Occitanie, le Département et les différents acteurs de la mobilité.

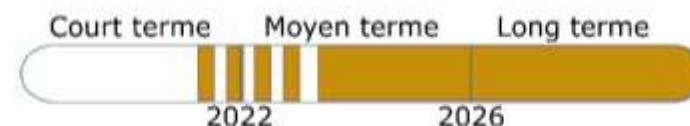
### **Financements envisageables :**

Appels à projet de l'ADEME.  
Financement d'État sur les aménagements (construction ou aménagement de locaux).

## Indicateurs de suivi

- > Nombre de personnes renseignées ou accompagnées.
- > Nombre de titres de transport vendus.
- > Nombre de PDA/PDE en cours de suivi.

## Calendrier



# 2.1 Organiser et développer les transports en commun

## Étendre la desserte des navettes F'bus



**Rendre l'offre des navettes urbaines plus attractive et diversifier les publics cibles, à l'échelle de l'agglomération de Foix** (cf. action n°512 du PCAET).

Afin d'être en mesure de concurrencer la voiture individuelle, les transports en commun urbains doivent devenir beaucoup plus attractifs.

Cette amélioration de l'attractivité passe par :

- > une augmentation des fréquences afin de toucher plusieurs publics,
- > la mise en place de cadencements afin de simplifier la lisibilité de l'offre (passage tous les quarts d'heure, toutes les demi-heures ou toutes les heures par exemple),
- > le rallongement de lignes pour desservir de nouveaux pôles générateurs de déplacements,
- > la mise en place de systèmes de correspondance pour favoriser un « effet réseau » entre les différentes lignes F'bus et avec le réseau régional (TER et cars),
- > la mise en accessibilité des arrêts, des véhicules et des dispositifs d'information voyageur et le renforcement de la lisibilité des points d'arrêts,
- > la mise en place et la valorisation d'une offre de parking-relais en rabattement depuis les entrées de ville (cf. action 3.5),
- > la régulation de l'usage de la voiture dans les centres urbains.

### Objectifs

- > **Offrir** un niveau d'offres élevé et qualitatif pour favoriser un report modal vers les transports en commun, notamment dans les secteurs les plus denses.
- > **Desservir** les principaux pôles générateurs de déplacements : CHIVA, cœur de ville, établissements universitaires, scolaires et centres de formation, zones commerciales, grandes administrations, principales communes de fond de vallée, sites touristiques, zone d'emploi (Delta Sud).
- > **Assurer** l'intermodalité au niveau des PEM, des gares ou des points d'interconnexion.

### Rappel du diagnostic : transports en commun urbains

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

RESTRUCTURATION ENVISAGEABLE POUR LE RÉSEAU F'BUS



## Projet

La Communauté d'Agglomération Pays Foix Varilhes gère le réseau F'Bus. Sans attendre la constitution d'une AOM plus large sur le territoire, l'Agglomération pourrait restructurer son réseau afin de le rendre plus attractif.

Les **itinéraires** des quatre lignes régulières seraient concernés :

- > **L1 « Allée de Villote - CHIVA-Varilhes »** : prolongation de la ligne existante jusqu'au CHIVA, Saint-Jean-de-Verges et, éventuellement, la gare et le centre-ville de Varilhes. L'aller-retour doit être réalisable en moins d'une heure afin de permettre un cadencement à la demi-heure avec deux véhicules.
- > **L2 « Allée de Villote - LEP J. Durroux »** : itinéraire existant prolongé afin de desservir le futur centre de santé de Ferrières-sur-Ariège. La boucle est réalisable en moins de 25 minutes ce qui permet un cadencement à la demi-heure avec une seule navette. Les horaires doivent permettre la desserte du LEP 15 minutes avant le début des cours le matin et 15 minutes après la fin des cours l'après-midi.
- > **L3 « Allée de Villote - Centre Universitaire »** : itinéraire conservé mais avec un rôle complémentaire de liaison entre l'allée de Villote et la gare (en complément de la liaison effectuée par la L1). La boucle est réalisable en moins de 25 minutes ce qui permet un cadencement à la demi-heure avec une seule navette. Les horaires doivent permettre la desserte de l'université 15 minutes avant le début des cours le matin et 15 minutes après la fin des cours l'après-midi. Afin d'avoir une seule navette desservant alternativement l'université et le LEP, une discussion peut être engagée avec les deux établissements pour avoir des horaires décalés entre le LEP et l'université.
- > **L5 « Montgailhard - Saint-Paul-de-Jarrat »** : prolongation de la ligne existante jusqu'à Saint-Paul-de-Jarrat (optionnel) et simplification de la ligne (suppression de la branche et des détours sur Montgailhard), desserte des Forges de Pyrène, du centre de formation de l'IFCAP. L'aller-retour est réalisable en moins d'une heure ce qui permet un cadencement à la demi-heure avec deux véhicules. Sans prolongation jusqu'à Saint-Paul-de-Jarrat l'aller-retour est réalisable en moins de 20 minutes ce qui permet un cadencement à la demi-heure avec un seul véhicule.

Les **horaires** doivent être repensés afin de permettre le cadencement des lignes et d'optimiser les correspondances entre les lignes :

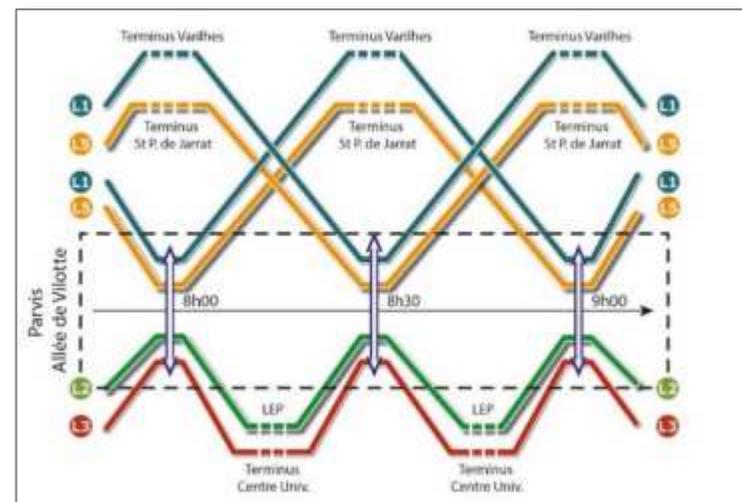
- > L'ensemble des lignes arrivent et partent à heures fixes au niveau de l'allée de Villote, point de correspondance du réseau. Un battement de 5 minutes permet d'assurer la correspondance entre toutes les lignes. Un cadencement à la demi-heure est possible.
- > Les lignes L1 et L3 assurent le lien entre l'allée Villote et la gare SNCF. L'alternance entre les deux lignes permet un cadencement au quart d'heure pour desservir la gare depuis le parvis de l'allée de Villote.

Les **pôles d'échanges** (PEM de Foix, gare de Varilhes, allée de Villote) doivent être aménagés afin d'être attractifs, confortables et facilement accessibles à pied et à vélo.

La ligne de L4 serait intégrée dans l'offre TAD qui doit être repensée à l'échelle de l'AOM. Elle pourrait sur une partie de son tracé devenir une ligne régulière.

A terme des liaisons entre la gare de Varilhes et la zone Delta Sud pouvant rejoindre Verniolle sont à étudier conformément aux prescriptions de l'étude navetteurs.

PRINCIPE DE CORRESPONDANCE ENTRE LIGNES DU RÉSEAU F'BUS



## Projet

**Plusieurs niveaux d'offres** peuvent être envisagés.

Un **niveau d'offres minimal** : permet de limiter l'augmentation des coûts d'exploitation tout en améliorant le service. Le niveau d'offres actuel est conservé mais les horaires sont repensés afin de permettre un cadencement à l'heure ou à la demi-heure (en fonction des lignes et des heures de la journée) et d'assurer des correspondances entre lignes. Les lignes L1 et L2 sont prolongées. Quatre véhicules sont nécessaires au fonctionnement du service.

Un **niveau d'offres intermédiaire** : la ligne L5 est également prolongée. Cinq véhicules sont nécessaires au fonctionnement du service.

Un **niveau d'offres cible** : permet de toucher un public plus large en s'adaptant notamment aux besoins des déplacements domicile-travail ou domicile-étude. Il permet d'améliorer la lisibilité des horaires grâce à un cadencement à la demi-heure pour l'ensemble des lignes et d'assurer une liaison au quart d'heure entre le centre-ville et le pôle d'échanges multimodal de la gare. L'offre est suffisamment attractive pour permettre un report modal en adéquation avec les objectifs TEPOS 2050. Cinq véhicules sont nécessaires au fonctionnement du service.

Une **montée en charge progressive** est envisageable afin de passer du niveau d'offres minimal au niveau d'offres cible.

Dans le respect de la loi handicap de 2005, l'ensemble du réseau de transport en commun doit être rendu accessible. Cela concerne les arrêts, le matériel roulant ainsi que les dispositifs d'information voyageurs. Dans ce cadre, il convient de travailler à une meilleure lisibilité des points d'arrêts via un travail de rationalisation des arrêts en milieu urbain (un seul arrêt pour plusieurs offres si possible) et une uniformisation et mutualisation de l'information voyageurs.

## Coûts estimatifs

	Km com	Offre quotidienne semaine				Offre le samedi				Coûts annuels (fonctionnement + investissement)	taux couverture	Coût collectivité
		L1	L2	L3	L5	L1	L2	L3	L5			
Niveau d'offre cible	400 000	28	28	28	28	14	14	14	14	800 à 1 200 k€	25%	600 à 900 k€
Niveau d'offre intermédiaire	200 000	17	12	8	12	10	6	4	6	400 à 600 k€	25%	300 à 450 k€
Niveau d'offre minimal	160 000	17	12	8	12	10	6	4	6	320 à 480 k€	25%	240 à 360 k€
Aujourd'hui	115 000	17	12	8	12	10	6	4	6	280 000 €	25%	210 000 €

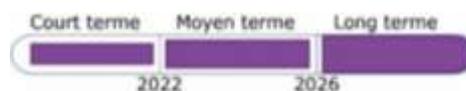
Aujourd'hui, les recettes du service couvrent 25 % des coûts. La mise en place du Versement Transport permettrait également de financer, tout ou partie du reste des coûts.

Un marché public unique pour la gestion des différents services de transports publics de la Vallée de l'Ariège, permettrait de faire des économies d'échelle sur les coûts des services (scénario 1).

## Calendrier

**A moyen terme** : mise en place de la nouvelle offre (niveau d'offres minimal).

**A long terme** : montée en charge progressive jusqu'à atteindre le niveau d'offres cible ; fusion du réseau F'bus avec le réseau appaméen, ce qui permettra la desserte de l'ensemble du corridor Foix-Pamiers (scénario 1).



## Pilotes / Partenaires

**Dans un premier temps** : le service est actuellement de la compétence de la CA Pays Foix-Varilhes, l'offre pourrait évoluer au sein du territoire.

**Dans un second temps : scénario 1** (création d'une AOM unique à l'échelle de la Vallée de l'Ariège).

La ligne 1 pourra alors fusionner avec la ligne 2 du réseau appaméen et desservir l'ensemble du corridor allant du Nord de Pamiers jusqu'à Foix et Saint-Paul-de-Jarrat.

**Dans un second temps : scénario 2** (création de plusieurs AOM à l'échelle de la Vallée de l'Ariège).

La mise en place d'une ligne régulière entre Pamiers et Foix ne pourrait se faire que sous la compétence de la Région ou via une convention entre les différentes AOM concernées.

## Indicateurs de suivi

- > Offre kilométrique / Population desservie.
- > Régularité du service.
- > Fréquentation du service (validations).

# 2.2 Organiser et développer les transports en commun



## Étendre la desserte des navettes urbaines de Pamiers

**Rendre l'offre des navettes urbaines plus attractive et diversifier les publics cibles, à l'échelle de l'agglomération de Pamiers** (cf. action n°512 du PCAET).

Afin d'être en mesure de concurrencer la voiture individuelle, les transports en commun urbains doivent devenir beaucoup plus attractifs. Cette amélioration de l'attractivité passe par :

- > une augmentation des fréquences afin de toucher plusieurs publics,
- > la mise en place de cadencements afin de simplifier la lisibilité de l'offre,
- > le rallongement de lignes pour desservir de nouveaux pôles générateurs de déplacements,
- > la mise en place de systèmes de correspondances pour favoriser un « effet réseau » entre les différentes lignes et avec le réseau régional (TER et cars),
- > la mise en accessibilité des arrêts, des véhicules et des dispositifs d'information voyageur et le renforcement de la lisibilité des points d'arrêts, la mise en place et la valorisation d'une offre de parking-relais en rabattement depuis les entrées de ville (cf. action 3.5),
- > la régulation de l'usage de la voiture dans les centres urbains.

### Objectifs

- > **Offrir** un niveau d'offres élevé et qualitatif pour favoriser un report modal vers les transports en commun.
- > **Desservir** les principaux pôles générateurs de déplacements : cœur de ville, établissements scolaires, zones commerciales, grandes administrations, principales communes du pôle urbain (Saint-Jean-du-Falga, la Tour-du-Crieu).
- > **Améliorer** l'intermodalité au sein du pôle d'échanges multimodal de la gare de Pamiers.

### Rappel du diagnostic : transports en commun urbains

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

## Projet

En anticipation de la constitution de la ou des futures Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et de la mise en place d'une offre de transport en commun urbain à l'échelle de la Vallée de l'Ariège (cf. action 1.2), l'offre de la navette de Pamiers peut, dans un premier temps, être étendue et améliorée afin d'offrir des liaisons entre la Tour-du-Crieu, Saint-Jean-du-Falga et la gare de Pamiers.

Trois lignes régulières permettraient la constitution d'un réseau :

- > **L1 « Gare SNCF - centre-ville »** : itinéraire permettant la desserte du centre-ville et de ses principaux pôles générateurs de déplacements (place de la République, collège Joseph Paul Rambaud, lycée Pyrène, mairie, médiathèque, PEM de la gare). La configuration du centre historique (rue étroite et nombreux sens uniques) nécessite une ligne fonctionnant en boucle. La boucle est réalisable en moins de 20 minutes ce qui permet un cadencement à la demi-heure avec une seule navette.
- > **L2 « Gare SNCF - Saint-Jean-du-Falga – ZA Gabriélat »** : itinéraire nord-sud permettant la desserte de Saint-Jean-du-Falga et de la zone d'activités Gabriélat. L'aller-retour est réalisable en 45 minutes environ ce qui permet un cadencement à l'heure avec une seule navette.
- > **L3 « Gare SNCF-La Tour-du-Crieu »** : itinéraire permettant la desserte de la zone commerciale de Pamiers et son prolongement à la Tour-du-Crieu depuis le PEM de la gare. L'aller-retour est réalisable en 30 minutes environ ce qui permet un cadencement à l'heure avec une seule navette ou à la demi-heure avec deux navettes.

Les **horaires** doivent être pensés afin de permettre le cadencement des lignes et de faciliter les correspondances entre les lignes :

- > L'ensemble des lignes arrive à heure fixe au pôle d'échanges de la gare, point de correspondance du réseau. Un battement de 5 minutes permet d'assurer la correspondance entre toutes les lignes. Un cadencement à l'heure est possible.
- > La ligne L1 assure le lien entre le PEM de la gare et le centre-ville, la boucle étant courte (entre 3 et 4 km), un cadencement à la demi-heure est possible.

**Plusieurs niveaux d'offres** peuvent être envisagés.

- > Un **niveau d'offres minimal** qui permet de limiter l'augmentation des coûts d'exploitation. L'offre est suffisante pour envisager un cadencement horaire ou à la demi-heure en fonction des lignes et des heures de la journée et de permettre des correspondances entre les lignes.
- > Un **niveau d'offres cible** qui permet de toucher un public plus large en s'adaptant aux besoins des déplacements domicile-travail ou domicile-étude. Il permet également d'améliorer la lisibilité des horaires grâce à un cadencement à la demi-heure pour l'ensemble des lignes et d'assurer une liaison au quart d'heure entre le centre-ville et le pôle d'échange multimodal de la gare. C'est le niveau d'offres qui permet une offre suffisamment attractive pour permettre un report modal en adéquation avec les objectifs TEPOS 2050.

Une **montée en charge progressive** est envisageable afin de passer du niveau d'offres minimal au niveau d'offres cible.

Dans le respect de la loi handicap de 2005, l'ensemble du réseau de transport en commun doit être rendu accessible. Cela concerne les arrêts, le matériel roulant ainsi que les dispositifs d'information voyageurs. Dans ce cadre, il convient de travailler à une meilleure lisibilité des points d'arrêts via un travail de rationalisation des arrêts en milieu urbain (un seul arrêt pour plusieurs offres si possible) et une uniformisation et mutualisation de l'information voyageurs.

RESTRUCTURATION ENVISAGEABLE POUR LE RÉSEAU DE NAVETTES SUR PAMIERS



## Coûts estimatifs

	Km com	Offre quotidienne						Coûts annuels (fonctionnement + investissement)	taux couverture	Coût collectivité
		semaine			samedi					
		L1	L2	L3	L1	L2	L3			
Niveau d'offre cible	130 000	28	14	14	14	7	7	260 à 390 k€	25%	200 à 290 k€
Niveau d'offre minimal	70 000	8	8	8	4	4	4	140 à 210 k€	20%	110 à 170 k€
Aujourd'hui	15 000							45 000 €	0%	45 000 €

Dans un premier temps, faute d'une AOM constituée, le service ne peut être financé ni par la levée du Versement Transport ni par la mise en place d'une tarification.

### Scénario 1 : création d'une AOM unique à l'échelle de la Vallée de l'Ariège

Une tarification unique pourrait être proposée à l'échelle de la Vallée de l'Ariège pour l'ensemble des services de transport en commun urbain ce qui permettrait de couvrir 15 à 25 % des coûts. Le reste des coûts serait couvert par le Versement Transport d'une part par une contribution des intercommunalités d'autre part.

Un marché public unique pour la gestion des différents services de transports publics de la Vallée de l'Ariège, permettrait de faire des économies d'échelles sur les coûts des services.

### Scénario 2 : création de plusieurs AOM à l'échelle de la Vallée de l'Ariège

La constitution d'une AOM sur le territoire de la CCPAP autoriserait également la mise en place du Versement Transport ainsi que d'une tarification pour financer le service.

## Pilotes / Partenaires

**Dans un premier temps :** le service est actuellement de la compétence de la commune de Pamiers. La mise en place d'un service intercommunal nécessiterait la création d'une AOM ou un conventionnement entre les communes concernées.

**Dans un second temps : scénario 1 (création d'une AOM unique à l'échelle de la Vallée de l'Ariège).**

L'AOM serait pilote et la ligne 2 pourrait alors évoluer afin de fusionner avec la ligne 1 du réseau F'bus et de desservir l'ensemble du corridor allant du Nord de Pamiers jusqu'à Foix et Saint-Paul-de-Jarrat.

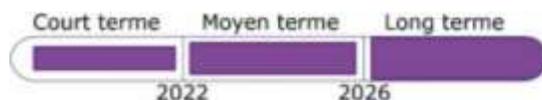
**Dans un second temps : scénario 2 (création de plusieurs AOM à l'échelle de la Vallée de l'Ariège).**

La CCPAP serait pilote. La mise en place d'une ligne régulière entre Pamiers et Foix ne pourrait se faire que sous la compétence de la Région ou via une convention entre les différentes AOM concernées.

## Calendrier

**En anticipation de la création de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité :** mise en place de la nouvelle offre (niveau d'offres minimal).

**Lors de la création de l'AOM :** montée en charge progressive jusqu'à atteindre le niveau d'offres cible ; fusion du réseau F'bus avec le réseau Appaméen ce qui permettra la desserte de Delta Sud et de l'ensemble du corridor Foix-Pamiers (scénario 1).



## Indicateurs de suivi

- Offre kilométrique / Population desservie.
- Régularité du service.
- Fréquentation du service (validations).

# 2.3 Organiser et développer les transports en commun

## Connecter Mazères à la gare de Saverdun



**Créer une navette urbaine afin de proposer une liaison entre les deux bourgs et de faciliter l'accès à la gare de Saverdun** (cf. action n°512 du PCAET).

En raison de sa situation géographique, Mazères est la seule polarité urbaine du territoire ne disposant pas d'une gare SNCF. L'offre de transport en commun actuelle et future étant principalement organisée autour de la ligne ferroviaire, il est important d'offrir une alternative à la voiture individuelle pour relier Saverdun et sa gare depuis Mazères.

### Objectifs

- > **Connecter** Mazères à la gare de Saverdun.
- > **Relier** les deux communes de Mazères et Saverdun.
- > **Desservir** les zones d'activités entre Saverdun et Mazères.

### Projet

En anticipation de la constitution de la future Autorité Organisatrice de la Mobilité et de la mise en place d'une offre de transport en commun urbain à l'échelle de la Vallée de l'Ariège (cf. action 1.2), l'offre de la navette de Saverdun peut, dans un premier temps, être complétée par une liaison entre la gare de Saverdun, son centre-ville et la ville Mazères.

La ligne régulière permettrait de desservir :

- > La place de l'Église de Mazères,
- > Carrefour Contact,
- > Zones de Bonzom (Deanjean Logistic, HBF, etc.), Pignès
- > Péage, aire de covoiturage,
- > Centre d'affaires l'Arlenque,
- > ZaCom - Lycée,
- > Centre-ville de Saverdun,
- > Gare de Saverdun.

### Pilotes / Partenaires

**Dans un premier temps** : le service peut être co-piloté par les communes de Saverdun et de Mazères par convention ou par la CC PAP.

**Dans un second temps** : la future Autorité Organisatrice de la Mobilité unique (scénario 1) ou la CC PAP en qualité de future AOM (scénario 2).

### Indicateurs de suivi

- Offre kilométrique / Population desservie.
- Régularité du service.
- Fréquentation du service (validations).

## Projet

La mise en accessibilité des arrêts, des véhicules et des dispositifs d'information voyageurs est à prévoir afin d'être en conformité avec la loi handicap. Pour renforcer l'attractivité du service, des aménagements plus confortables (banc, protection contre la pluie, lumière) peuvent être prévus pour les arrêts les plus importants.

Les **horaires** doivent être pensés afin de faciliter les correspondances avec les TER en direction ou en provenance de Toulouse.

**Plusieurs niveaux d'offres** peuvent être envisagés.

Un **niveau d'offres minimal** qui permet de limiter les coûts d'exploitation. 7 AR permettent d'assurer les correspondances avec les TER les plus fréquentés, notamment pour les navetteurs se rendant sur Toulouse aux horaires de bureaux (3 AR le matin, 1 AR le midi et 3 AR le soir).

Un **niveau d'offres cible** qui permet de toucher un public plus large en permettant des correspondances avec des TER tout au long de la journée (12 AR quotidiens en semaine) ainsi qu'avec la ligne 106.

Une **montée en charge progressive** est envisageable afin de passer du niveau d'offres minimal au niveau d'offres cible.

Dans le respect de la loi handicap de 2005, l'ensemble du réseau de transport en commun doit être rendu accessible. Cela concerne les arrêts, le matériel roulant ainsi que les dispositifs d'information voyageurs. Dans ce cadre, il convient de travailler à une meilleure lisibilité des points d'arrêts via un travail de rationalisation des arrêts en milieu urbain (un seul arrêt pour plusieurs offres si possible) et une uniformisation et mutualisation de l'information voyageurs.

La création d'une AOM, à l'échelle de la Vallée de l'Ariège (scénario 1) ou de la Communauté de communes (scénario 2) faciliterait la mise en place du service et rendrait possible l'instauration d'une tarification. Dans une logique d'optimisation, l'exploitation du service pourrait être mutualisée avec la navette urbaine actuelle de Saverdun.

## Coûts estimatifs

Dans un premier temps, faute d'une AOM constituée, le service ne peut être financé ni par la levée du Versement Transport ni par la mise en place d'une tarification.

### Scénario 1 : création d'une AOM unique à l'échelle de la Vallée de l'Ariège

Une tarification unique pourrait être proposée à l'échelle de la Vallée de l'Ariège pour l'ensemble des services de transport en commun urbain ce qui permettrait de couvrir 15 à 25 % des coûts. Le reste des coûts serait couvert par le Versement Transport d'une part par une contribution des intercommunalités d'autre part.

	Km com	Offre quotidienne		Coûts annuels (fonctionnement + investissement)	Taux couverture	Coût collectivité
		Semaine	Samedi			
Niveau d'offre cible	80 000	12	6	200 à 300 k€	15%	170 à 250 k€
Niveau d'offre minimal	50 000	7	4	100 à 150 k€	15%	85 à 130 k€

Un marché public unique pour la gestion des différents services de transports publics de la Vallée de l'Ariège, permettrait de faire des économies d'échelles sur les coûts des services.

### Scénario 2 : création de plusieurs AOM à l'échelle de la Vallée de l'Ariège

La constitution d'une AOM sur le territoire de la CCPAP autoriserait également la mise en place du Versement Transport ainsi que d'une tarification pour financer le service.

**Calendrier :** Lors de la création de l'AOM : montée en charge progressive jusqu'à atteindre le niveau d'offres cible.



# 2.4 Organiser et développer les transports en commun

## Transformer certains services de TAD de Tarascon en services réguliers



Transformer en lignes régulières les lignes de TAD qui remportent le plus de succès et améliorer leur attractivité et leur lisibilité.

### Projet

Certaines lignes de TAD, notamment sur le territoire du Pays de Tarascon, rencontrent un succès suffisant pour envisager leur transformation en ligne régulière.

Il s'agit principalement de lignes permettant aux communes isolées de rejoindre un centre-ville ou un centre bourg les jours de marché.

Dans la mesure où une ligne de TAD est systématiquement déclenchée, sa transformation en ligne régulière n'entraîne pas de surcoût tout en améliorant la lisibilité et l'attractivité du service.

Le choix des lignes TAD pouvant être transformées en lignes régulières nécessite donc une analyse fine de la fréquentation actuelle du service.

La mise en accessibilité des arrêts, des véhicules et des dispositifs d'information voyageurs est à prévoir afin d'être en conformité avec la loi handicap. Pour renforcer l'attractivité du service, des aménagements plus confortables (banc, protection contre la pluie, lumière) peuvent être prévus pour les arrêts les plus importants.

### Coûts estimatifs

- > Réalisation d'une étude pour analyser finement les fréquentations des différentes lignes de TAD : 5 à 10 k€.
- > Mise en œuvre : coûts à évaluer dans le cadre de l'étude mais pas de surcoûts significatifs à attendre dans la mesure où les lignes transformées sont celles qui sont déjà presque systématiquement déclenchées.

### Calendrier

**En anticipation de la création de l'AOM :**  
Transformation de lignes TAD en lignes régulières.

**Lors de la création de l'AOM :** intégration de l'offre TAD dans le bouquet de services.



### Objectifs

- > **Améliorer** l'attractivité et la lisibilité des lignes.
- > **Favoriser** l'intermodalité en desservant les gares et en assurant les correspondances avec certains trains.

### Pilotes / Partenaires

**Dans un premier temps :** la Communauté de communes du Pays de Tarascon.

**Dans un second temps :** la ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilité en partenariat avec les EPCI.

### Indicateurs de suivi

- > Offre kilométrique / Population desservie.
- > Régularité du service.
- > Fréquentation du service (validations).

# 2.5 Organiser et développer les transports en commun



## Aménager des points d'interconnexion entre les offres de mobilité

**Connecter les réseaux de transport et les offres de mobilité pour renforcer les maillages et démultiplier les possibilités d'usage à partir des gares SNCF** (cf. action n°513 du PCAET).

### Objectifs

- > **Faciliter** l'intermodalité entre les différentes offres de mobilité.
- > **Optimiser** l'accès aux différents services de transports.
- > **Améliorer** la lisibilité des différentes offres.

### Projet

La mise en place d'un bouquet de services doit être accompagné par un développement des points d'interconnexion entre les différentes offres de services de mobilités et par un renforcement des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) existants.

Ces points d'interconnexion doivent faciliter l'intermodalité entre les services existants (bouquet de services de la future Autorité Organisatrice de la Mobilité et offres régionales) et favoriser l'accessibilité à pied et à vélo. L'aménagement de ces points d'interconnexion nécessite de les recenser, de les cartographier et de les catégoriser par importance (simple, structurant, PEM).

La convergence des différents services de mobilité doit être renforcée sur ces pôles. L'organisation des transports scolaires pourra également être repensée afin de se structurer autour de ces points d'interconnexions.

Les équipements nécessaires pour chaque catégorie de points d'interconnexion doivent être définis : arrêts couverts, bancs, poubelles, stationnement vélo sécurisé ou non, bornes de covoiturage, point d'arrêt autostop, stationnement VL, recharge véhicule électrique, information dynamique... L'aménagement des arrêts et des PEM doit se faire en respect avec les obligations de mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Une priorisation des aménagements à réaliser doit être établie en lien avec le déploiement progressif du bouquet de services.

**Indicateurs de suivi** : nombre de points d'interconnexion aménagés.

### Rappel du diagnostic : une intermodalité à construire

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

### Coûts estimatifs

Etude pré-opérationnelle : détermination des points d'interconnexion, de leurs rôles, des aménagements à prévoir et estimation des coûts : 15 k€ - 20 k€

### Pilotes / Partenaires

La ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilité en partenariat avec les EPCI, les communes, le Département et la Région.

Des financements d'État et de la Région sont envisageables (dispositifs ANRU, Action Cœur de Ville et Bourg Centre).

### Calendrier

Suite à la constitution de la ou des AOM et au déploiement de bouquets de services.



# 2.6 Organiser et développer les transports en commun

## Renforcer l'offre régionale



**Solliciter l'augmentation des cadencements de l'offre ferroviaire et interurbaine régionale.**

### Objectifs

- > **Faciliter** l'intermodalité entre les différentes offres de mobilité.
- > **Développer** l'usage du train et les alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements internes à la Vallée de l'Ariège.
- > **Améliorer** la lisibilité des différentes offres.

### Rappel du diagnostic : une intermodalité à construire

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

### Projet

Le bouquet de services de mobilité se structurera sur le réseau liO (TER et cars régionaux) qui est de la compétence de la Région Occitanie.

Une fois le bouquet mis en place et en fonction du succès qu'il rencontrera, la demande sur le réseau régional pourra être amenée à évoluer, notamment pour des déplacements internes à la Vallée de l'Ariège.

L'Autorité Organisatrice de la Mobilité et les intercommunalités pourront alors promouvoir, auprès des autorités régionales, l'augmentation du cadencement de l'offre ferroviaire entre Pamiers et Tarascon-sur-Ariège et de la ligne 106, prolongée jusqu'à Saverdun et Mazères.

### Coûts estimatifs

A la charge de la Région.

### Pilotes / Partenaires

La ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) en partenariat avec la Région.

### Calendrier

Suite à la constitution de la ou des AOM et au déploiement de bouquets de services.  
En fonction du calendrier régional.



# 3.1 Accompagner la transformation des usages de la voiture

## Mettre en œuvre un schéma départemental des aires de covoiturage



Recenser les aires de covoiturage existantes, définir les besoins et aménager de nouvelles aires (cf. action n°531 du PCAET).

### Objectifs

- > **Limiter** l'usage individuel de la voiture pour réduire son impact environnemental.
- > **Proposer** une offre complémentaire pour les captifs.

### Projet

Mettre en place un schéma des aires de covoiturage afin de recenser les aires existantes (officielles ou informelles) et de définir les besoins d'aménagement de nouvelles aires et d'entretien des aires existantes. Réaliser une charte d'aménagement pour l'ensemble des acteurs compétents.

Le développement d'aires est une condition nécessaire au développement de la pratique du covoiturage, mais il doit également être accompagné d'outils de mise en relation entre covoitureurs (cf. actions 3.2 et 3.3), de système d'incitation financière et de campagne d'information et de sensibilisation.

En fonction de leur localisation et à la condition que l'offre de transport en commun soit suffisamment attractive, les aires de covoiturage pourront être transformées ou complétées par des parking relais.

### Coûts estimatifs

- > Aménagements :
  - Création d'une aire : 3 k€ / place.
  - Adaptation d'un parking en aire : 5 k€ / aire.

### Pilotes / Partenaires

Département de l'Ariège en partenariat avec la Région, les intercommunalités et les communes.

Rappel du diagnostic : une hégémonie de la voiture

- Une augmentation du trafic forte et continue.
- Des pratiques d'autosolisme fortement ancrées.
- Une dépendance à la voiture qui impacte l'environnement et le budget des ménages.



### Indicateurs de suivi

- > Nombre de places de covoiturage aménagées.
- > Nombre d'aires de covoiturage existantes

Calendrier : Mise en œuvre immédiate



# 3.2 Accompagner la transformation des usages de la voiture

## Déployer un réseau d'autostop organisé



Développer et sécuriser les pratiques de voitures partagées en proposant des solutions d'autostop organisé (cf. action n°531 du PCAET).

### Objectifs

- > Favoriser les pratiques de voitures partagées.
- > Désenclaver les zones rurales et de montagne.

### Projet

L'autostop organisé également appelé covoiturage spontané est un mode de covoiturage adapté pour les petits trajets du quotidien.

Il s'agit d'organiser et de sécuriser les pratiques d'autostop sur les territoires isolés afin de favoriser les pratiques de covoiturage spontanées. Contrairement aux autres pratiques de covoiturage, il n'y a pas d'arrangement préalable entre les utilisateurs et généralement pas d'échange d'argent.

Des stations d'autostop sont aménagées afin de rendre visible l'autostoppeur et de faciliter l'arrêt d'une voiture sur des lieux stratégiques : au niveau des traversées de villages sur les axes transversaux et sur les axes secondaires, en intermodalité avec les arrêts des transports en commun, au sein des pôles urbains.

La sécurisation de la pratique peut être assurée par des systèmes d'inscription qui permettent aux usagers de se reconnaître.

Différentes structures proposent des systèmes (sites internet, applications pour smartphone) ainsi que des kits d'information et de communication sur le système. Des campagnes de communication régulières sont indispensables pour faire connaître le système et en expliquer le fonctionnement.



### Rappel du diagnostic : une hégémonie de la voiture

- Une augmentation du trafic forte et continue.
- Des pratiques d'autosolisme fortement ancrées.
- Une dépendance à la voiture qui impacte l'environnement et le budget des ménages.

### Coûts estimatifs

- > Adhésion à la structure d'accompagnement : 1 à 3 k€.
- > Aménagements des arrêts : 300 € à 1 000 € par arrêt.
- > Campagne de communication annuelle : 5 à 10 k€.
- > Le recrutement d'un animateur (0,5 à 1 ETP) permet d'initier la démarche en assurant sa promotion : 10 à 30 k€.

Indicateurs de suivi : nombre d'abonnés.

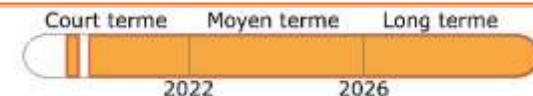
### Pilotes / Partenaires

**Dans un premier temps** : les intercommunalités et/ou le Département de l'Ariège.

**Dans un second temps** : la ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilités en partenariat avec les EPCI.

Un partenariat peut être envisagé avec les autres collectivités ariégeoises déjà adhérentes (CC de Mirepoix, Couserans-Pyrénées et le Parc naturel régional des Pyrénées ariégeoises).

Calendrier : mise en œuvre immédiate.



# 3.3 Accompagner la transformation des usages de la voiture

## Expérimenter une ligne virtuelle de covoiturage



Proposer de nouvelles solutions de mobilité conjuguant covoiturage et transports en commun afin d'apporter des solutions flexibles et économiques pour les territoires à fort potentiel de covoiturage et ne disposant pas de ligne régulière de transport en commun (cf. action n°531 du PCAET).

### Objectifs

- > Favoriser les pratiques de voitures partagées.
- > Désenclaver les zones rurales et de montagne.

### Rappel du diagnostic : une hégémonie de la voiture

- Une augmentation du trafic forte et continue.
- Des pratiques d'autosolisme fortement ancrées.
- Une dépendance à la voiture qui impacte l'environnement et le budget des ménages.

### Projet

Expérimenter sur une période d'un ou deux ans une ligne virtuelle de covoiturage.

- > Sur un ou plusieurs itinéraires (D117, D919, D17, D23) sur des axes transversaux qui se rabattent sur la RN 20.
- > Proposer un système de mise en relation entre covoitureurs innovant et le plus souple possible fonctionnant avec une application smartphone et un site internet dédié ainsi qu'avec des bornes de réservation et des panneaux d'information sur la route (optionnel).
- > Aménager des points d'arrêt présentant un potentiel suffisant et permettant la desserte de communes isolées le long des axes transversaux (solution de stationnement, bornes et panneaux d'affichage dynamique).
- > Mettre en place une tarification pour les usagers et un principe d'indemnisation pour les conducteurs. Les recettes couvrent les coûts d'indemnisation.

Afin d'être en cohérence avec les besoins des déplacements quotidiens, les lignes pourront être allongées afin de desservir les territoires voisins.

Après la période d'expérimentation et en fonction du succès rencontré, le service pourra être pérennisé par les intercommunalités ou la ou les futures AOM (CF action 3.2).



### Coûts estimatifs

- > Réalisation d'un diagnostic du potentiel de covoiturabilité : 3 - 5 k€.
- > Investissement pour l'aménagement d'une ligne (5 arrêts) : de 15 k€ (solution légère) à 150 k€ (bornes d'inscription + panneaux lumineux).
- > Licence annuelle logiciel : 3 - 5 k€.

Des financements de l'ADEME sont envisageables dans le cadre d'appels à projets.

### Pilotes / Partenaires

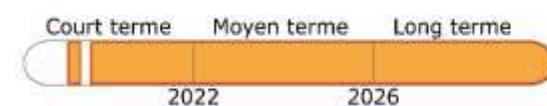
**Dans un premier temps** : les intercommunalités.

**Dans un second temps** : la ou les futures AOM en partenariat avec les EPCI et les territoires riverains concernées.

### Indicateurs de suivi

Fréquentation des lignes.

### Calendrier : mise en œuvre immédiate.



# 3.4 Accompagner la transformation des usages de la voiture

## Accompagner le développement de véhicules moins polluants



**Poursuivre le déploiement d'un réseau de bornes électriques, de recharge pour véhicules à hydrogène ou BioGNV.** (cf. action n°532 du PCAET).

### Objectifs

- > Soutenir le développement du véhicule électrique, hybride, BioGNV.
- > Proposer un service efficace, opérationnel et identifiable aux usagers.

### Projet

En réponse à la transition énergétique, l'enjeu est d'encourager les déplacements en véhicule électrique, hybride, à hydrogène ou au BioGNV au sein de la Vallée de l'Ariège en favorisant leur développement.

Le remplacement progressif de la voiture thermique par la voiture électrique va contribuer à améliorer localement les émissions de pollution et de GES. La part des voitures électriques reste aujourd'hui très marginale mais la forte croissance des ventes laisse à penser qu'elles pourraient représenter 30 % des ventes d'automobiles en 2030.

Afin d'accompagner ce développement, d'assurer l'interopérabilité des systèmes et la continuité de service, 10 syndicats d'électricité de la Région Occitanie (dont celui de l'Ariège) et les métropoles de Montpellier et Toulouse ont créé le groupement RÉVÉO et agissent de concert pour proposer aux usagers un réseau de bornes unifié sur l'ensemble du territoire.

Près de 1 000 points de recharge ont déjà été installés sur la Région Occitanie et une politique tarifaire commune a été retenue sur la base d'un service abonné et non abonné pour des accès à des bornes de recharge normales et rapides. Le programme se poursuit afin de densifier l'offre de bornes et de donner plus de visibilité au réseau RÉVÉO.

En parallèle, une expérimentation de déploiement de la mobilité hydrogène est en cours sur le territoire de l'Ariège (projet H2Pyr dans le cadre du programme européen POCTEFA). La poursuite de cette expérimentation peut faciliter le développement de l'hydrogène pour les voitures, camion et vélos à assistance électriques.

### Rappel du diagnostic : une hégémonie de la voiture

- Une augmentation du trafic forte et continue.
- Des pratiques d'autosolisme fortement ancrées.
- Une dépendance à la voiture qui impacte l'environnement et le budget des ménages.

### Pilotes / Partenaires

Syndicat Départemental d'Énergies de l'Ariège en partenariat avec les communes et intercommunalités et les acteurs du réseau RÉVÉO.

Financements en fonction des appels à projets : Ademe et Union européen.



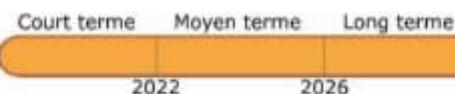
### Coûts estimatifs

Borne de recharge électrique : 10 à 15 k€.

### Indicateurs de suivi :

Nombre de bornes ou stations installées.

### Calendrier : en cours, action à poursuivre.



# 3.5 Accompagner la transformation des usages de la voiture

## Inciter les pratiques d'intermodalité voiture-transport en commun



**Créer des parkings relais reliés par les transports en commun, mettre en place des panneaux d'information incitant les automobilistes à utiliser les parkings relais (cf. action n°535 du PCAET).**

### Objectifs

- > **Favoriser** le report modal de la voiture vers les transports en commun.
- > **Limiter** les trafics en cœurs de ville et cœurs de bourg.

### Projet

L'offre de transports en commun va principalement se concentrer sur les communes de fond de vallée où se concentrent les pôles générateurs de déplacements.

Pour en faire bénéficier les habitants des communes périurbaines ou rurales non desservies, le rabattement doit être organisé afin de renforcer la complémentarité entre voiture et transport urbain.

Le report modal nécessite cependant des solutions d'intermodalité suffisamment attractives et concurrentielles par rapport à un déplacement intégralement effectué en voiture.

Ce qui implique :

- > Une offre en transport en commun élevée et performante.
- > Des politiques de stationnement et des plans de circulation dissuasifs sur les cœurs de ville et cœurs de bourg.
- > Des parkings relais en bout de ligne, en amont des éventuels problèmes de congestion.

De l'information en temps réel sur les difficultés de circulation et les conditions de transfert vers les transports collectifs (horaires), via des panneaux d'affichage dynamiques peuvent également renforcer l'attractivité du parking relais.

### Rappel du diagnostic :

- Une augmentation du trafic forte et continue.
- Une dépendance à la voiture qui impacte l'environnement et le budget des ménages.
- Un intermodalité à construire.

INFORMATION SUR LE PARKING RELAIS DE LA VILLE DE LAMBESC



**Pilotes / Partenaires :** la ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilité en partenariat avec les EPCI.

### Coûts estimatifs

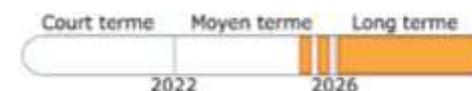
Aménagement de parking relais.  
En option : mise en place d'un système d'information dynamique.

### Indicateurs de suivi

Fréquentation des parkings relais.

### Calendrier :

Une fois l'offre cible de transport en commun atteinte.



# 3.6 Accompagner la transformation des usages de la voiture

## Mettre en place un service public d'autopartage



**Mettre en place un dispositif d'autopartage afin d'offrir un nouveau service de mobilité en mettant à disposition des habitants des véhicules pour des trajets de courte durée.**

### Objectifs

- > **Eviter** la multimotorisation des ménages.
- > **Limiter** la place de la voiture sur l'espace public.
- > **Réduire** les budgets des ménages consacrés à la voiture.

### Projet

Le temps d'utilisation d'une voiture au quotidien est faible. Elle reste majoritairement stationnée. La partager permet d'en optimiser l'utilisation et d'en éviter l'acquisition.

La mise en place d'un service d'autopartage pourrait prendre la forme d'une mise à disposition de véhicules appartenant à des collectivités :

- > en libre-service,
- > pour un usage privé (ménages) ou professionnel (entreprises, collectivités...),
- > pour des trajets de courte durée.

Les véhicules seraient stationnés sur la voie publique ou sur un emplacement réservé, avec une signalétique spécifique.

La mise en œuvre peut se réaliser via un partenariat avec un opérateur qui assure :

- > l'interface avec l'utilisateur (réservation, mise à disposition, assistance et restitution),
- > le contrôle et l'entretien du véhicule.

La collectivité assure la communication et la promotion du dispositif auprès des habitants et des entreprises.

### Rappel du diagnostic :

- Une augmentation du trafic forte et continue.
- Des pratiques d'autosolisme fortement ancrées.
- Une dépendance à la voiture qui impacte l'environnement et le budget des ménages.

### Pilotes / Partenaires :

**Dans un premier temps** : les intercommunalités.

**Dans un second temps** : la ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilité en partenariat avec les collectivités volontaires pour mettre à disposition leurs flottes.

### Coûts estimatifs

Pour une expérimentation avec 3 véhicules mis à disposition par une collectivité partenaire : entre 30 et 50 K€ / an.

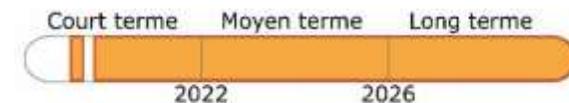
Possibilité de financements européens et ADEME.

### Indicateurs de suivi

- > Nombre de réservations (privé/professionnel).
- > Nombre de kilomètres parcourus (privé/professionnel).

### Calendrier :

Mise en œuvre immédiate.



# 4.1 Revenir vers un urbanisme de proximité

## Limiter l'étalement urbain, favoriser un développement urbain mixte en cœurs de ville/bourg



**Transcrire les prescriptions du SCoT au sein des PLU(i). Renforcer la cohérence urbanisme transport dans la future révision du SCoT. Décliner le Plan Déplacements en Plan Locaux des Déplacements (PLD) au sein des PLU(i).**

### Objectifs

- > **Limiter** et raccourcir les déplacements en favorisant un urbanisme des proximités.
- > **Redynamiser** les villages et bourgs isolés.
- > **Valoriser** l'offre de transport en commun performante.

### Rappel du diagnostic :

- Des **cœurs de ville** à préserver/sauvegarder/réhabiliter.
- Les piétons absents des développements récents.
- Une **ré-interrogation** nécessaire de la place du stationnement en ville.

### Projet

De façon générale, la stratégie et le plan d'actions du SCoT et du Projet Mobilités devront être traduits dans les documents d'urbanisme des communes et intercommunalités. Afin de faciliter une appropriation du Plan Déplacements et de faciliter sa déclinaison locale, certaines communes pourront réaliser un Plan Local des Déplacements qui détaillera et localisera plus précisément les actions du Projet Mobilités. Ce travail serait à faire en amont de la révision des documents de planification afin d'en permettre la traduction et pourraient concerner les agglomérations de Foix et Pamiers, les pôles secondaires (Tarascon sur Ariège, Saverdun, Mazères), les pôles relais (Varilhes, le Vernet, Les Pujols) ainsi que communes pouvant faire l'objet d'un accompagnement Région au titre de la Politique Bourg Centre (Saint-Jean-du-Falga, La Tour-du-Crieu, Montgailhard, Saint Jean de Verges).

Cette traduction concernera notamment la cohérence urbanisme mobilité ou les politiques de stationnement et se déclinerà dans les différents volets du PLU(i) :

- > Traduction des enjeux du Plan de Mobilité dans les orientations des PLU(i) : favoriser la densité urbaine et l'implantation des futurs équipements structurants en lien avec les transports en commun, réguler l'usage de la voiture dans les centres urbains, favoriser la pratique des modes actifs.
- > Inscription dans le règlement des principes de mixité, de normes de stationnement et de seuils « plancher » de densité dans les zones d'influence des transports en commun.
- > Définition d'Orientations d'Aménagement et de Programmation sur des territoires stratégiques desservis par les transports en commun afin d'assurer une bonne accessibilité piétonne et vélo vers les arrêts ou pôles d'échanges.

Afin d'articuler les politiques urbaines aux politiques de déplacement dans la phase de conception des projets urbains, un outil de type « contrat d'axe » doit être envisagé sur le corridor Pamiers-Foix. Cette démarche partenariale entre la future autorité organisatrice des mobilités et les territoires concernés pourra définir les engagements mutuels entre partenaires afin d'optimiser la cohérence urbanisme-transport sur le corridor.

### Pilotes / Partenaires

**PLU(i)** : intercommunalités et communes en partenariat avec le Syndicat de SCoT Vallée de l'Ariège.

**Contrat d'axe** : la ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilité en partenariat avec les communes et intercommunalités et avec la Région.

### Coûts estimatifs

Non significatif.

### Calendrier

En lien avec les procédures de PLU(i) et SCoT.



# 4.2 Revenir vers un urbanisme de proximité

Accompagner le retour de services au sein des territoires les plus isolés



**Limiter le rallongement des distances des déplacements du quotidien en favorisant le retour de services du quotidien au sein des territoires isolés qui en sont dépourvus.**

## Objectifs

- > Limiter et raccourcir les déplacements en favorisant un urbanisme des proximités.
- > Redynamiser les villages et bourgs isolés.

## Rappel du diagnostic :

- Une concentration d'équipements en fond de Vallée, le long de la RN 20.
- 70 % des communes ne disposent d'aucun commerce.
- Un accès aux services qui implique d'être motorisé ce qui renforce la dépendance à l'automobile pour une large partie du territoire.

## Projet

De nombreuses communes rurales ou de montagne sont aujourd'hui dépourvues de commerces et de services du quotidien. Faute de moyens de transport alternatifs à la voiture, les personnes non motorisées se retrouvent en difficulté pour accéder aux services ce qui les place en position de rupture sociale.

Lorsqu'elles existent, les offres de mobilité permettant de rejoindre les pôles de services, sont généralement insuffisantes pour répondre à l'ensemble des besoins et la faible densité de population rend difficile et onéreuse l'amélioration de ces offres.

Les phénomènes d'isolement et d'exclusion sociale au sein de ces territoires touchent en premier lieu les personnes âgées.

Pour lutter contre cette tendance, qui se renforce avec le vieillissement de la population, on peut favoriser le retour des services itinérants et/ou mutualisés au sein des territoires qui en sont dépourvus.

### **Faciliter le retour des commerces et des services au sein des bourgs**

Faute de commerces de proximité ou de médecins installés au sein des bourgs, les habitants des communes isolées sont contraints de parcourir des distances toujours plus importantes pour avoir accès à ces services du quotidien.

Afin de lutter contre ce phénomène qui touche l'ensemble du monde rural, les communes ou les intercommunalités peuvent accompagner et faciliter le retour de ces services.

Il convient pour cela de cibler le service que l'on souhaite voir revenir au sein d'un bourg (maison de santé, épicerie, boucherie) puis de proposer une aide facilitant l'implantation du service : mise à disposition de locaux pour exercer l'activité, mise à disposition d'un logement, aide à l'investissement...

## Projet

### Les Maisons de services au public mobiles

Les communes concernées n'ont souvent pas la taille critique permettant l'ouverture d'une épicerie ou d'une Maison de services au public. Les solutions multiservices et « nomade » permettent de mutualiser les coûts et d'offrir ce type de service à un nombre important de petites communes. Des Maisons de services au public mobiles (camion) peuvent proposer un large panel de service :

- > Épicerie solidaire avec livraison de « paniers ».
- > Accompagnement pour les démarches administratives, fiscales et sociales.
- > Accompagnement dans les démarches de recherche d'emploi ou de formation.
- > Information sur les activités de loisirs sur l'offre culturelle.
- > Mise en relation avec les assistants sociaux.
- > Services postaux.

Le camion peut assurer des permanences hebdomadaires de deux ou trois par commune et peut ainsi couvrir à lui seul jusqu'à 24 communes.

De plus, avec le déploiement de la fibre optique le développement de services numériques via des bornes interactives pourraient être envisagés.



## Coûts estimatifs

### Faciliter le retour des commerces et des services au sein des bourgs

- > Mise à disposition de locaux appartenant à la collectivité.
- > Travaux de rénovation.
- > Subvention d'aide à l'installation.

### Les Maisons de services au public mobiles

- > Etude préliminaire : 5 à 7 k€.
- > Fonctionnement annuel : 40 à 50 k€ / structure.

## Pilotes / Partenaires

Maison de services au public en partenariat avec le CCAS, le CGET, la Caisse des dépôts.

Calendrier : Mise en œuvre immédiate.



# 4.3 Revenir vers un urbanisme de proximité

## Accompagner le développement du télétravail



Favoriser les pratiques de télétravail, porter le développement de tiers-lieux.

### Objectifs

- > **Réduire** les émissions de polluants liées aux déplacements.
- > **Réduire** les temps de transport pour les salariés, notamment vers l'agglomération toulousaine.
- > **Améliorer** l'attractivité des centralités.

### Rappel du diagnostic :

- Des **cœurs de ville** à préserver/sauvegarder/réhabiliter.
- Un **étalement urbain** qui allonge les distances et engendre une forte motorisation des ménages.
- Une **activité économique** à maintenir et à développer au sein des territoires.

### Projet

Les distances entre le domicile et le lieu de travail ont tendance à s'allonger. Il en va de même pour le temps et les budgets consacrés aux déplacements domicile-travail ainsi que pour l'impact environnemental qui en résulte.

Une des réponses pour limiter cet allongement des distances peut résider dans le recours au télétravail. Son développement nécessite 2 types d'actions :

- > **La sensibilisation des entreprises, des administrations et des salariés** sur l'intérêt du télétravail ainsi qu'un accompagnement sur les conditions de mise en œuvre. Une première étape peut consister en la réalisation et la diffusion d'un guide et d'un accompagnement des entreprises.
- > **Le développement de tiers lieux**, afin de proposer des services aux salariés pratiquant le télétravail et aux indépendants : internet haut débit, salles de réunion, salles de visioconférence...

Le lieu d'implantation de tiers-lieux est particulièrement important. Il doit répondre à des critères d'accessibilité (en voiture, en transport en commun et en modes actifs) et doit permettre de renforcer l'attractivité d'une centralité en y développant une activité quotidienne.

Le développement du télétravail peut favoriser l'attractivité des entreprises et des administrations de la vallée qui ont des difficultés pour recruter en permettant à certains de leurs salariés de continuer de résider sur des secteurs extérieurs au périmètre de la Vallée de l'Ariège tout en travaillant sur le territoire un nombre de jours réduit.

### Pilotes / Partenaires

- > La sensibilisation des entreprises et des salariés : la future agence de la mobilité, État, Région et Ad'Occ, Département, Chambres consulaires, Agence Ariège Attractivité, Chambres consulaires et EPCI.
- > Le développement de tiers-lieux : le Département, les intercommunalités et les communes peuvent faciliter l'implantation de tiers-lieux en mettant à disposition des locaux.

### Coûts estimatifs

- > **Sensibilisation** : réalisation/diffusion d'un guide, entre 7 et 10 K€.
- > **Développement de tiers-lieux** :
  - Etude préliminaire : 10 k€.
  - Fonctionnement annuel : 30 à 50 k€ / structure.

### Calendrier



# 4.4 Revenir vers un urbanisme de proximité

## Optimiser le réseau routier existant



**Requalifier les routes à fort trafic traversant les agglomérations et les centres bourgs afin d'améliorer le partage de l'espace public en faveur des modes actifs.**

### Objectifs

- > **Requalifier** des axes au profil très routier.
- > **Sécuriser** et **apaiser** les traversées d'agglomération.

### Projet

Le réaménagement de la RN 20 a permis de dévier des flux routiers importants qui traversaient, auparavant, les agglomérations de Foix et de Pamiers. L'ancienne RN 20 n'a cependant pas été requalifiée et elle garde un profil très routier qui laisse peu de place aux modes actifs : trottoirs étroits, absence d'aménagements cyclables, traversée difficile, vitesse de circulation élevée...

Les bourgs traversés par des routes départementales subissant un trafic important sont confrontés à un problème similaire. La qualité de vie et l'attractivité des centres bourgs pâtissent des nuisances et de l'insécurité générées par ces forts trafics.

La requalification de ces axes en boulevard urbain doit permettre d'apaiser la circulation et de garantir un meilleur partage de l'espace public au profit des piétons et des cyclistes (Bonnac, Pamiers, Saint-Jean-du-Falga, Saint-Jean-de-Verges, Foix, Montgailhard, Saint-Paul-de-Jarrat). Cependant, en cas de fermeture de la 2\*2 voies (entretien, chutes de neige), ces axes doivent être en mesure de supporter des flux importants et des aires de stationnement pour les poids lourds doivent être prévues.

Ces requalifications des traverses d'agglomération doivent être inscrites dans les documents d'urbanismes en tant qu'enjeu fondamental en termes de mobilité, de mise en valeur des espaces publics et d'attractivité.

Un travail similaire peut être effectué sur Tarascon-sur-Ariège bien que la déviation reste encore au stade de projet. Le trafic important actuellement supporté par la RN 20 nécessiterait cependant de penser cette requalification en 2 phases :

- > avant la réalisation de la déviation : apaiser le flux de circulation en réduisant la vitesse de circulation et facilitant les traversées,
- > après la réalisation de la déviation : requalifier l'axe historique pour effacer la coupure urbaine.

### Rappel du diagnostic :

- Des **cœurs de ville** à préserver/sauvegarder/réhabiliter.
- Un potentiel de **report modal** de la voiture vers les modes actifs important.

### Pilotes / Partenaires

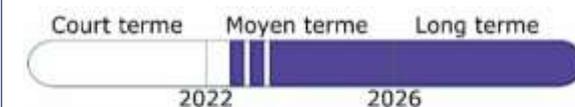
Les gestionnaires de voirie : État, Département, intercommunalités et communes.

### Coûts estimatifs

Des études préliminaires sont nécessaires pour estimer les coûts.

Une partie des aménagements peuvent bénéficier de soutien financier de la part de la Région dans le cadre du dispositif Bourg Centre ainsi que du Département.

### Calendrier : Moyen à long terme.



# 4.5 Revenir vers un urbanisme de proximité

## Organiser les déplacements liés au transport de marchandises



Réaliser une charte pour la livraison de marchandises, créer des espaces de retrait colis en gare et pôles d'échanges, accompagner le développement du fret ferroviaire.

### Objectifs

- > **Organiser** et **optimiser** les livraisons de marchandises.
- > **Limiter** et **faciliter** les déplacements liés au retrait de colis.
- > **Enclencher** une réflexion sur le fret ferroviaire.

### Projet

Pour limiter les conflits d'usage en milieu dense, vecteurs d'allongement de temps de parcours et d'augmentation de la pollution, la réalisation d'une charte « Livraisons » permet de fixer certains principes :

- > encadrement des plages horaires de livraisons (en dehors des heures de pointe),
- > encadrement des lieux de stationnement,
- > incitation à l'utilisation de véhicules décarbonés (électriques, vélos...) pour les territoires les plus contraints (centre-ville).

La livraison des colis aux particuliers représente une part toujours plus importante des livraisons de marchandises, en lien avec le développement de l'e-commerce. Des points relais sont déjà proposés au sein des commerces de proximité. La création d'espaces de retrait de colis dans les gares ou les pôles d'échanges permettrait d'accompagner cette évolution et de limiter les trafics liés au « dernier kilomètre ».

Ces points relais permettent de centraliser les dépôts (optimisation des livraisons), et d'éviter aux consommateurs un déplacement supplémentaire, en apportant ce service sur les trajets du quotidien.

Enfin, une réflexion sur l'avenir et le développement du fret ferroviaire peut être engagée avec les acteurs institutionnels et économiques.

### Rappel du diagnostic :

- Des **cœurs de ville** à préserver/sauvegarder/réhabiliter.
- Une **activité économique** à maintenir et à développer au sein des territoires.

### Pilotes / Partenaires

Les gestionnaires des pôles d'échanges en partenariat avec les acteurs privés de la logistique de proximité.

### Coûts estimatifs

- > **Réalisation de la charte** : 10 à 15 K€.
- > **Création d'espaces « Retrait colis »** : mise à disposition d'espaces dédiés sur les pôles d'échanges. Coûts d'investissements et de fonctionnement à la charge des acteurs privés du secteur.

### Calendrier : Mise en œuvre immédiate.



# 5.1 Favoriser la pratique des modes actifs

## Mettre en œuvre des schémas directeurs des itinéraires cyclables



**Développer un réseau cyclable structurant à l'échelle de la Vallée de l'Ariège afin de relier les principaux pôles urbains entre eux** (cf. action n°521 du PCAET).

### Objectifs

- > **Sécuriser** les déplacements à vélo grâce à des infrastructures dédiées.
- > **Favoriser** la pratique du vélo utilitaire grâce à un réseau structurant répondant aux besoins du quotidien et du tourisme.

### Projet

Le Département a réalisé un schéma directeur des itinéraires cyclables afin de faciliter les déplacements cyclistes (pratique utilitaire, migration pendulaire, loisir) entre les différentes agglomérations et en évitant les axes à forte fréquentation.

Ce schéma a défini de nombreux itinéraires sur le territoire de la Vallée de l'Ariège qui permettraient de relier entre eux les différents pôles urbains du territoire. Ce réseau cyclable départemental pourra servir de réseau structurant sur lesquels les réseaux secondaires, développés par les communes ou les intercommunalités pourront venir s'appuyer afin de desservir les pôles générateurs de déplacements : zones d'emplois, établissements scolaires, PEM, sites touristiques, pôles commerciaux...

Pour cela, le schéma directeur départemental pourra être complété par un plan vélo à l'échelle de la Vallée de l'Ariège et par des plans vélo communaux ou intercommunaux pour des enjeux de desserte locale. Les différents schémas et plans devront être cohérents et complémentaires entre eux ; ils permettront de prioriser les axes à réaliser et d'en définir les coûts.

### Coûts estimatifs

Elaboration du schéma directeur des itinéraires cyclables de la Vallée de l'Ariège : 90 k€.

Des financements de l'ADEME sont envisageables dans le cadre d'appels à projets.

Les coûts de mise en œuvre des schémas directeurs seront définis lors de l'élaboration des schémas.

### Rappel du diagnostic :

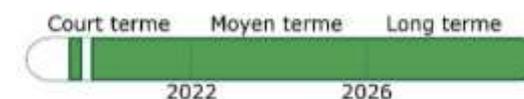
- Beaucoup de déplacements de **courtes distances** mais une faible pratique des modes actifs.
- Un potentiel de report **modal de la voiture vers les modes actifs important**.
- Des **modes actifs absents** des développements urbains récents.



### Pilotes / Partenaires

Département, Syndicat Mixte du SCoT, communes ou intercommunalités concernées.

**Calendrier** : Mise en œuvre immédiate.



# 5.2 Favoriser la pratique des modes actifs

## Promouvoir l'usage du vélo en développant des services vélo



**Proposer des services de location de vélos et de vélos à assistance électrique, développer le stationnement sécurisé en gare, proposer du stationnement vélo sur l'ensemble des pôles générateurs de déplacements.**

### Objectifs

Accompagner le développement de la pratique du vélo en proposant des services dédiés aux cyclistes.

### Projet

Le développement de la pratique du vélo ne repose pas uniquement sur le développement d'infrastructures mais nécessite également la présence d'un certain nombre de services dédiés aux cyclistes :

- > **Services de location** ou de prêt de vélos : pour inciter de nouveaux publics à essayer de se déplacer à vélo pour les déplacements du quotidien (vélos de ville, électriques, pliants, cargo...) ; des flottes de vélo peuvent également être proposées aux entreprises/administrations dans le cadre de leur Plan de Déplacement d'Entreprise ou d'Administration. Dans un premier temps et afin de mutualiser les moyens humains, le service peut être proposé au sein des offices du tourisme ou en passant des partenariats avec des commerçants. Dans un second temps, le service peut être intégré dans l'agence de mobilité.
- > **Ateliers de réparation** : pour apprendre aux cyclistes à entretenir leur vélo, pour organiser la récupération, la rénovation et la vente de vélo d'occasion, pour assurer le gravage des vélos afin de lutter contre le vol. Ce type de service est généralement géré par des associations. La collectivité peut accompagner la démarche en subventionnant l'activité ou en mettant à disposition des locaux.
- > **Vélo-école** : pour apprendre à faire du vélo en milieu urbain notamment auprès de publics scolaires. Ce type de service est généralement géré par des associations. La collectivité peut soutenir l'association en subventionnant l'activité ou en achetant des prestations pour des interventions dans les écoles primaires.
- > **Stationnement** : l'installation d'arceaux et de box permet de sécuriser le stationnement des vélos et de limiter les risques de vol.

### Rappel du diagnostic :

- Beaucoup de déplacements de courtes distances mais une faible pratique des modes actifs.
- Un potentiel de report modal de la voiture vers les modes actifs important.

### Coûts estimatifs

- > **Services de location** : 20 à 200 k€ / an.
- > **Atelier de réparation** : mise à disposition de locaux et subvention (10 à 30 k€ / an).
- > **Vélo-école** : service à intégrer au sein du service de location ou de l'agence de mobilité (30 à 100 k€ / an).

Des financements ADEME sont envisageables dans le cadre des programmes Certificats d'Économie d'Énergie (CEE).

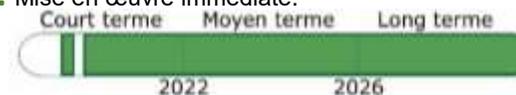
### Pilotes / Partenaires :

EPCI ou future(s) AOM en partenariat avec les associations et/ou les acteurs privés.

### Indicateurs de suivi

- > Nombre de locations / jour.
- > Nombre d'adhérents atelier vélo.
- > Nombre d'interventions dans les écoles.

### Calendrier : Mise en œuvre immédiate.



# 5.3 Favoriser la pratique des modes actifs



Pacifier les cœurs de ville au travers de nouveaux plans de circulation et de stationnement et de schémas directeurs des modes actifs

**Adapter les plans de circulation afin d'apaiser la circulation et de limiter les flux automobiles de transit. Redéfinir les politiques de stationnement afin de favoriser l'accessibilité piétonne et cyclable en cœur de ville. Développer des espaces publics qualitatifs dans les centres-villes. Développer un réseau cyclable sécurisé pour desservir les équipements et pôles générateurs de déplacements jugés prioritaires et faciliter les déplacements à vélo au sein des pôles urbains et de leur proche périphérie (cf. action n°522 du PCAET).**

## Objectifs

- > **Développer** la pratique des modes actifs dans la mobilité du quotidien.
- > **Redynamiser** les cœurs de ville / cœurs de bourg.
- > **Améliorer** l'accessibilité afin de favoriser la mobilité pour tous (PMR).

## Rappel du diagnostic :

- Beaucoup de déplacements de courtes distances mais une faible pratique des modes actifs.
- Un potentiel de report modal de la voiture vers les modes actifs important.
- Des modes actifs absents des développements urbains récents.
- Des cœurs de ville à préserver/sauvegarder/réhabiliter.

## Projet

Le développement des modes actifs pour les déplacements quotidiens passe par un meilleur partage de l'espace public afin de rendre plus attractifs et plus confortables les déplacements à pied ou à vélo au sein des pôles urbains et de leur proche périphérie.

Ce partage de l'espace public nécessite de repenser la place dédiée à l'automobile, notamment dans les cœurs de ville et les cœurs de bourg où l'espace est contraint.

Un nouvel équilibre doit être imaginé afin de maintenir un accès voiture à ces cœurs de ville, principalement pour les riverains, les livraisons et les personnes à mobilité réduite tout en limitant les usages nocifs à son attractivité (trafic de transit, stationnement ventouse, déplacement motorisé de courte distance).

## Projet

Cette réflexion peut être menée à l'échelle des intercommunalités au travers d'études traitant dans leur ensemble, plusieurs problématiques intrinsèquement liées et définissant :

- > Les plans de circulation à l'échelle des centres villes ou centres bourgs.
- > Les politiques de stationnement à l'échelle des centres villes ou centres bourgs.
- > Des schémas directeurs cyclables et piétons à l'échelle des pôles urbains et de leur périphérie.
- > Les aménagements d'espaces publics ou de partage de l'espace public favorisant la pratique des modes actifs à l'échelle des centres villes ou centres bourgs.

Ces études seront des déclinaisons locales d'une partie du Plan de Mobilité et reprendront donc sa stratégie.

Elles concerneront :

- > Les principaux pôles urbains : Foix, Pamiers, Tarascon, Saverdun, Mazères.
- > Les communes du corridor Foix-Pamiers qui concentrent les pôles générateurs de déplacements : Saint-Jean-du-Falga, La Tour-du-Crieu, Verniolle, Varilhès, Saint-Jean-de-Verges, Ferrières-sur-Ariège, Montgailhard, Saint Paul-de-Jarrat.

Elles auront pour objectif de définir un plan d'actions, elles comprendront :

- > Un **diagnostic** des voiries, des trafics, du stationnement et des équipements existants et une évaluation des besoins prenant en compte la population, les emplois, les générateurs de déplacement, les points de connexion au réseau de transport, les pôles commerciaux...

Des propositions concernant :

- > Un **plan de circulation** permettant de limiter les flux de transit, d'apaiser la circulation et d'en limiter les nuisances.
- > Une **politique de stationnement** permettant de limiter le stationnement non désirable tout en facilitant le stationnement résidentiel et rotatif.
- > **Les aménagements** cyclables à réaliser avec un chiffrage des solutions techniques adaptées aux différentes configurations (bandes et pistes cyclables, zones apaisées...). Les itinéraires cyclables proposés s'appuieront systématiquement sur le réseau départemental existant ou programmé. Une **priorisation** des aménagements à réaliser en fonction des objectifs définis (accessibilité aux emplois, aux établissements scolaires, aux PEM...).
- > Une **charte des aménagements piétons** en cœur de ville ou cœur de bourg favorisant la pratique de la marche à pied ainsi que des propositions d'aménagements.

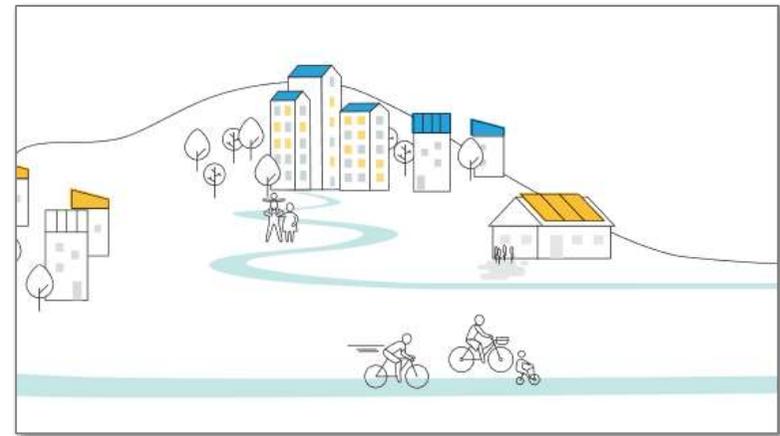
## Coûts estimatifs

Réalisation d'études à l'échelle d'un périmètre communal (15 à 30 k€) ou intercommunal (30 à 70 k€).

Des financements de l'ADEME sont envisageables dans le cadre d'appels à projets.

Des financements d'État sont envisageables dans le cadre d'Action cœur de ville.

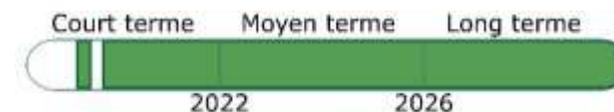
Des financements du Conseil Régional sont envisageables dans le cadre de l'appel à projets Bourg centre.



## Pilotes / Partenaires

Communes et intercommunalités en partenariat avec le Syndicat de SCoT Vallée de l'Ariège et avec le Département.

**Calendrier** : Mise en œuvre immédiate.



# Tableaux synthétiques



Dessignons un avenir qui a du sens.



## Levier 1 : Mieux coordonner les services de mobilité

Actions		Pilotes	Éléments de coûts	Calendrier	Indicateurs de suivi
1.1	Renforcer la gouvernance des politiques de mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Ariège	La ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).	Étude de préfiguration : <b>80 k€.</b>	<b>2019</b> : étude de préfiguration. <b>2020-2022</b> : création de la ou des AOM.	- Lancement de l'étude.
1.2	Déployer un bouquet de services de mobilité à l'échelle de la Vallée de l'Ariège	La ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).	<b>Financement de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité :</b> - collecte du Versement Transport (VT) à l'échelle de la Vallée de l'Ariège, - contributions des Intercommunalités couvertes, - contribution de la Région en cas de reprise de la gestion de lignes de cars et du transport scolaire, - recettes des différents services.	<b>2022-2026</b> : déploiement des services à l'échelle de la Vallée de l'Ariège.	- Nombre de services déployés.
1.3	Mettre en place une plateforme d'information voyageurs multimodale	La Région Occitanie.	Développement et gestion d'une plateforme numérique.	Court terme.	- Nombre de visites sur le site internet. - Nombre de données disponibles en open data.
1.4	Créer une agence de la mobilité	<b>Dans un premier temps</b> : les EPCI en s'appuyant sur les offices du tourisme. <b>Dans un second temps</b> : la ou les futures AOM.	<b>Dans un premier temps :</b> - Formation des agents au sein des offices du tourisme ou de collectivités. <b>Dans un second temps :</b> - Mise à disposition d'un local. - 1 à 3 ETP : <b>50 à 200 k€.</b> - Frais de fonctionnement : <b>20 à 50 k€.</b> - Frais de communication : <b>10 à 30 k€.</b>	Court terme.	- Nombre de titres de transports vendus. - Nombre de services proposés par l'agence.

## Levier 2 : Organiser et développer les transports en commun

Actions		Pilotes	Éléments de coûts	Calendrier	Indicateurs de suivi
2.1	Étendre la desserte des <b>navettes F'bus</b>	La CA Pays Foix-Varilhes puis la future AOM.	Niveau d'offre minimal : <b>240 à 360 k€.</b> Niveau d'offre intermédiaire : <b>300 à 450 k€.</b> Niveau d'offre cible : <b>600 à 900 k€.</b>	Une montée en charge progressive est envisageable pour atteindre le niveau d'offre cible d'ici une dizaine d'année.	- Offre kilométrique / Population desservie. - Régularité du service. - Fréquentation du service (validations).
2.2	Étendre la desserte des navettes urbaines de Pamiers	Les communes ou la CC des Portes d'Ariège Pyrénées puis la future AOM.	Niveau d'offre minimal : <b>110 à 170 k€.</b> Niveau d'offre cible : <b>200 à 290 k€.</b>	Une montée en charge progressive est envisageable pour atteindre le niveau d'offre cible d'ici une dizaine d'année.	- Offre kilométrique / Population desservie. - Régularité du service. - Fréquentation du service (validations).
2.3	Étendre la desserte de la navette urbaine de Saverdun <b>jusqu'à Mazères</b>	Les communes ou la CC des Portes d'Ariège Pyrénées puis la future AOM.	Niveau d'offre minimal : <b>85 à 130 k€.</b> Niveau d'offre cible : <b>170 à 250 k€.</b>	Une montée en charge progressive est envisageable pour atteindre le niveau d'offre cible d'ici une dizaine d'année.	- Offre kilométrique / Population desservie. - Régularité du service. - Fréquentation du service (validations).
2.4	Transformer certains services de TAD de Tarascon en services réguliers	La Communauté de communes du Pays de Tarascon puis la future AOM.	Étude pour déterminer les lignes à transformer : <b>5 à 10 k€.</b>	Court terme.	- Offre kilométrique / Population desservie. - Régularité du service. - Fréquentation du service (validations).
2.5	Aménager des points <b>d'interconnexion entre les offres de mobilité</b>	La ou les futures Autorités Organisatrices de la Mobilité	La réalisation d'une études pré-opérationnelle ( <b>15 à 20 k€</b> ) doit permettre d'évaluer le montant des investissements nécessaires. Des financements d'État et de la Région sont envisageables.	Suite à la constitution de la ou des AOM et au déploiement de bouquets de services.	- Nombre de points d'interconnexion aménagés. - Nombre de PEM aménagés.
2.6	<b>Renforcer l'offre régionale</b>	Les communes et la ou les futures (AOM) en partenariat avec la Région.	A la charge de la Région.	En fonction du calendrier régional.	- Fréquentation du réseau

## Levier 3 : Accompagner la transformation des usages de la voiture

	Actions	Pilotes	Éléments de coûts	Calendrier	Indicateurs de suivi
3.1	<b>Mettre en œuvre un schéma</b> départemental des aires de covoiturage	Le Département de l'Ariège	- Création d'une aire : 3 k€ / place. - Adaptation d'un parking en aire : 5 k€ /aire.	Court terme.	- Nombre de places de covoiturage aménagées. - Nombre d'aires de covoiturage existantes
3.2	Déployer un réseau <b>d'autostop organisé</b>	Les intercommunalités et/ou le Département de l'Ariège puis la ou les futures AOM.	- Adhésion à la structure d'accompagnement : <b>1 à 3 k€</b> - Aménagements des arrêts : <b>300 € à 1 000 € par arrêt.</b> - Campagne de communication annuelle : <b>5 à 10 k€.</b> - Animateur (0,5 à 1 ETP) : <b>10 à 30 k€.</b>	Court terme.	- Nombre d'abonnés.
3.3	Expérimenter une ligne virtuelle de covoiturage	Les intercommunalités puis la ou les futures AOM.	- Réalisation d'un diagnostic du potentiel de covoiturabilité : de <b>3 à 5 k€</b> - Investissement pour l'aménagement d'une ligne (5 arrêts) : <b>de 15 k€ à 150 k€.</b> - Licence annuelle logiciel : <b>3 - 5 k€</b> Des financements de l'ADEME sont envisageables dans le cadre d'appels à projets.	Court terme.	- Fréquentation des lignes.
3.4	Accompagner le <b>développement de l'usage de</b> voitures moins polluantes	Syndicat Départemental d'Énergies de l'Ariège et les acteurs du réseau RÉVÉO.	Borne de recharge électrique : <b>10 à 15 k€</b> Financements Ademe et Union européen via des appels à projets.	En cours, action à poursuivre.	- Nombre de bornes ou stations installées.
3.5	Inciter les pratiques <b>d'intermodalité voiture-</b> transport en commun	La ou les futures AOM en partenariat avec les EPCI.	Aménagement de parking relais.	Une fois l'offre cible de transport en commun atteinte.	- Nombre de parking relais - Fréquentation des parkings relais.
3.6	Mettre en place un service <b>public d'autopartage</b>	Les intercommunalités puis la ou les futures AOM.	Pour 3 véhicules mis à disposition par une collectivité partenaire : <b>entre 30 et 50 K€ / an.</b> Possibilité de financements européens et ADEME.	Mise en œuvre immédiate.	- Nombre de réservations (privé/professionnel). - Nombre de kilomètres parcourus (privé/professionnel).

## Levier 4 : Revenir vers un urbanisme de proximité

	Actions	Pilotes	Éléments de coûts	Calendrier	Indicateurs de suivi
4.1	<b>Limiter l'étalement urbain,</b> favoriser un développement <b>urbain mixte en cœurs de</b> villes/bourgs	Les intercommunalités et le Syndicat de SCoT Vallée de l'Ariège.	Non significatif.	En lien avec les procédures de PLU(i) et SCoT.	- Nombre d'OAP Mobilité dans les PLU/PLUi. - Nombre de PLD réalisés.
4.2	Accompagner le retour de services au sein des territoires les plus isolés	Les Maison de services au public en partenariat avec le CCAS, le CGET, la Caisse des dépôts.	Mise à disposition de locaux appartenant à la collectivité. Camion et aménagements : 20 à 40 k€. Gestion et mise à disposition de matériel.	Mise en œuvre immédiate.	- Nombre de bourgs desservis par la maison de services au public mobile.
4.3	Accompagner le développement du télétravail	La ou les futures agences de la mobilité. Agence Ariège Attractivité. Ad'Occ. Les intercommunalités et les communes.	Réalisation/diffusion d'un guide : 7 à 10 K€. Développement de tiers-lieux : mise à disposition de locaux. Possibilité de financements européens et ADEME.	Moyen terme.	- Nombre de tiers lieux existants.
4.4	Optimiser le réseau routier existant	Les gestionnaires de voirie : État, Département, intercommunalités et communes.	Des études préliminaires sont nécessaires pour estimer les coûts. Financements Région et Département envisageables.	Moyen à long terme.	- Nombre d'OAP traitant les traversés d'agglomérations. - Nombre de traversés d'agglomérations aménagés.
4.5	Organiser les déplacements liés au transport de marchandises	La ou les futures agences de la mobilité. Les gestionnaires des pôles d'échanges.	Réalisation de la charte : 10 à 15 K€. Création d'espaces « Retrait colis » : Coûts d'investissements et de fonctionnement à la charge des acteurs privés du secteur.	Mise en œuvre immédiate.	- Nombre de commune ayant mis en une charte livraison. - Nombre de point relais réalisés.

## Levier 5 : Favoriser la pratique des modes actifs

	Actions	Pilotes	Éléments de coûts	Calendrier	Indicateurs de suivi
5.1	<b>Mettre en œuvre des schémas directeurs des itinéraires cyclables</b>	Département, Syndicat Mixte du SCoT, communes ou intercommunalités concernées.	Elaboration du schéma directeur des itinéraires cyclables de la Vallée de l'Ariège : 90 k€. Financements ADEME envisageables.	Mise en œuvre immédiate.	- Kilomètres d'aménagement cyclable existants. - Taux de réalisation des schémas. - Nombre de stationnement vélo existants.
5.2	<b>Promouvoir l'usage du vélo</b> en développant des services vélo	EPCI ou future(s) AOM	Services de location : 20 à 200 k€ / an. Atelier de réparation : mise à disposition de locaux et subvention (10 à 30 k€ / an). Vélo-école : 30 à 100 k€ / an. Financements ADEME envisageables.	Mise en œuvre immédiate.	- Nombre de locations / jour. - Nombre d'adhérents atelier vélo. - Nombre d'interventions dans les écoles.
5.3	<b>Pacifier les cœurs de ville</b> au travers de nouveaux plans de circulation et de stationnement et de schémas directeurs des modes actifs	Communes et intercommunalités.	Réalisation d'études à l'échelle d'un périmètre communal (15 à 30 k€) ou intercommunal (30 à 70 k€). Financements État (Action cœur de ville), ADEME et Région (dispositif Bourg centre) envisageables.	Mise en œuvre immédiate.	- Nombre de schéma réalisés - Kilomètre de zone à circulations apaisées existantes



Document réalisé par :



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

En partenariat avec :

