

2.1 Schéma directeur

Plan Vélo du SCoT de la Vallée de l'Ariège



Avec le concours technique et financier de ...



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE L'ARIEGE



Le schéma directeur du Plan Vélo, qu'est-ce que c'est ?

Le Schéma directeur du Plan Vélo Vallée de l'Ariège est constitué d'un document global présentant, à partir du diagnostic réalisé identifiant les enjeux, la stratégie souhaitée par les élus syndicaux pour le développement du vélo du quotidien sur le territoire. Cette stratégie est déclinée en matière :

- d'itinéraires et des types d'aménagement envisagé,
- d'une organisation du stationnement dédié au vélo
- et de la mise en place de services vélos associés à la politique d'aménagement.

Afin de rendre opérationnel ce Plan Vélo et de l'inscrire dans une démarche programmatique, plusieurs documents complémentaires ont été réalisés :

- Un atlas cartographique par itinéraire, comprenant un descriptif indicatif de ses caractéristiques, des maîtres d'ouvrage, des premiers estimatifs de coûts, etc,
- une charte d'aménagements cyclables, permettant aux gestionnaires de voiries de bénéficier d'un référentiel commun,
- une stratégie de communication,
- un projet de cahier des charges pour déployer la politique de stationnement vélo,
- un projet de convention type pour déployer les services vélos,
- des zooms territoriaux par intercommunalité sur des sections à aménager,
- un cycloscope (outil de suivi du déploiement du Plan fourni par l'ADEME).

Sommaire

Partie 1 - Rappel de la méthode, du calendrier et des grands enjeux du Plan Vélo issus de la phase diagnostic

Partie 2 – Schéma directeur des itinéraires cyclables

Partie 3 – Schéma directeur du stationnement vélo

Partie 4 – Les services « vélo » utiles sur le territoire

Partie 5 – Conclusions et documents opérationnels du Plan Vélo

Partie 1 : rappel de la méthode, du calendrier et des grands enjeux du Plan Vélo issus de la phase Diagnostic



Dessinons un avenir qui a du sens.

Partie 1 - Rappel de la méthode, du calendrier et des grands enjeux du Plan Vélo issus de la phase diagnostic

1.1 – Méthode

1.2 – Calendrier

1.3 – Les grands enjeux et objectifs validés

Méthode proposée pour aboutir à une stratégie du Plan Vélo sur le territoire

Mission 1 : Réalisation
d'un schéma directeur
cyclable

Mission 2 : Etude des
services vélos

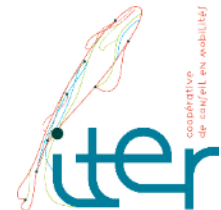
Mission 3 : Communication
et sensibilisation

Etape 1 – Diagnostic et
enquête Grand Public

**Etape 2 – Elaboration du
schéma directeur**

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

MAISON DU VÉLO
Toulouse – Occitanie



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

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

Zooms territoriaux opérationnels par intercommunalités

Le calendrier du schéma directeur

Ateliers de travail n°2 avec les Communes et les Intercommunalités :
9 & 11 février 2021

Ateliers n°4 dédié aux PPI avec les communes et les Intercommunalités :
18 & 21 octobre 2021

Phase de consultation des communes et partenaires dont les gestionnaires de voiries

COTECH et COPIL de présentation avant consultation

Diagnostic territorial
Avril -> Décembre 2020

Stratégie
Janvier -> Juillet 2021

Déclinaison opé.
Septembre -> Décembre 2021

Services vélo
Janvier -> Décembre 2021

Stratégie communication
Janvier -> Décembre 2021

Ateliers de travail n°3 avec les Communes et les Intercommunalités :
5 & 7 juillet 2021

Réunions de travail avec la Région Occitanie, l'ADEME en appui du CEREMA

Atelier Société civile :
13 juillet 2021


Phase de consultation des communes et partenaires dont les principaux gestionnaires de voiries locaux

Réunions de travail avec le Département de l'Ariège en appui des intercommunalités

Le cycloscope de l'ADEME : un outil de suivi et d'évaluation

- **Un outil de suivi et d'évaluation pour les collectivités, les gestionnaires de voiries et l'ADEME** : fixer des objectifs et suivre la progression de la mise en œuvre du Plan Vélo.
- Plusieurs orientations à évaluer en fonction des axes sur lesquels le territoire est lauréat parmi :
 - La gouvernance
 - Les études
 - L'expérimentation de services vélo
 - La communication/ animation/ sensibilisation
- L'ADEME propose plusieurs indicateurs pour aider les territoires à mesurer leur politique cyclable.
- **Le Plan Vélo doit faire l'objet d'une retranscription dans l'outil Cycloscope.**

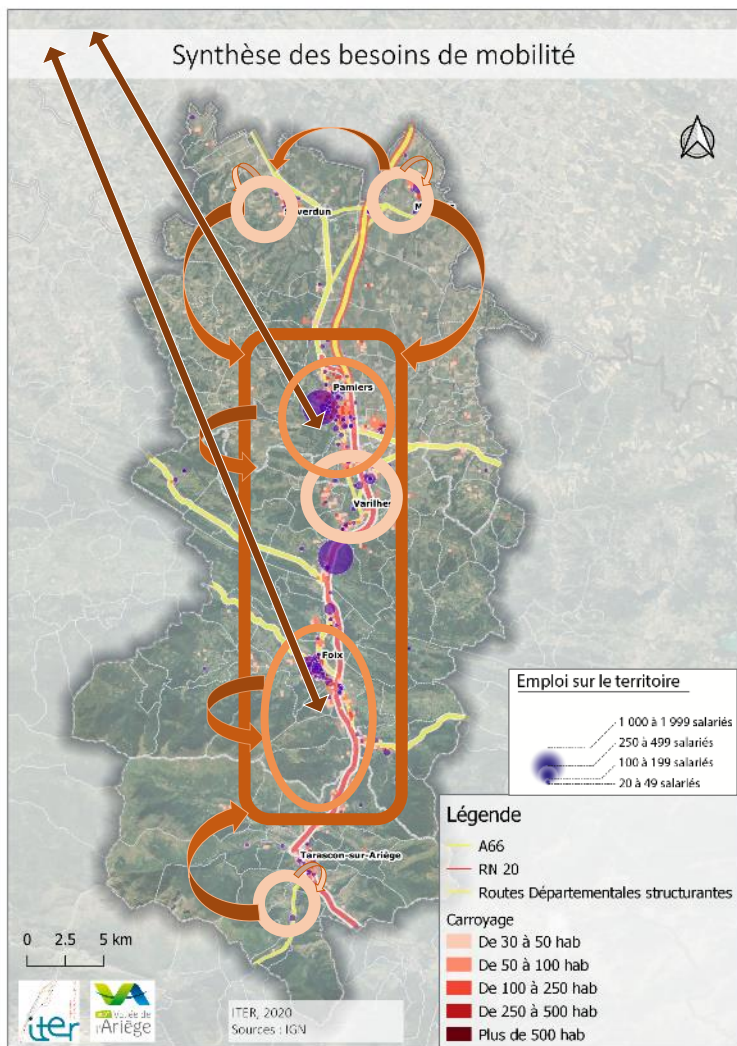
DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS
SUR LES TERRITOIRES



Nom collectivité

Volet Territoire			
Région			
Département			
Type de posture			
Nombre de communes			
Population			
Organisation des compétences	Préciser la répartition des compétences en lien avec leurs axes actifs sur le territoire (solde / planification / transports/ACM ou non)		
Volet Contact			
Contact technique	ajouter nom	E-mail	ajouter nom
Fonction	ajouter service	Coordination / thème	ajouter
Coordonnées	ajouter mail	Coordonnées	ajouter mail
Fiche Projet			
Gouvernance			
Nom du projet			Préciser le périmètre du projet (nb communes concernées)
Année de lancement			Axe travaillé
Durée	ajouter nb de mois		
Modalités de réalisation			
Observations / Historique / Contexte			
Parts modalales / Situation			
Part modale Vélo	ex 2%	Nombre de ménages	
Part modale marche à pied	ex 15%	Taux de motorisation des ménages (%)	
Année		Taux de multi motorisation des ménages (%)	
Source		Part de voitures particulières	-
PIB			
Décalage		Date de validation par les élus	ex 01/06/2016
Echelle finale de mise en œuvre		Budget global politique cyclable	ex -100000
		Ratio Copartenance	max 100%
Plan d'actions			
Axe		Action	
0 - Gouvernance		Objectifs	
		Indiquer les objectifs liés à l'action (exemple : mise en place d'un service de location de 15 vélos)	
		Coûts / réalisation / mise en œuvre	
		Indiquer leurs axes humains (SCT P) la coordination entre les collectivités (le cas échéant), répartition du budget par axes de travail, concertation, ...	
1 - Etudes			
		Schéma directeur cyclable	
		Etude de maîtrise d'équipement participative	
		Etude de maîtrise d'œuvre opérationnelle	
2 - Expérimentation de services vélo			
		Autres (à ajouter si besoin)	
3 - Communication Animation Sensibilisation			
		Autres (à ajouter si besoin)	

Rappel des enjeux de besoins de mobilité à l'échelle du Syndicat mixte du SCoT de la Vallée de l'Ariège



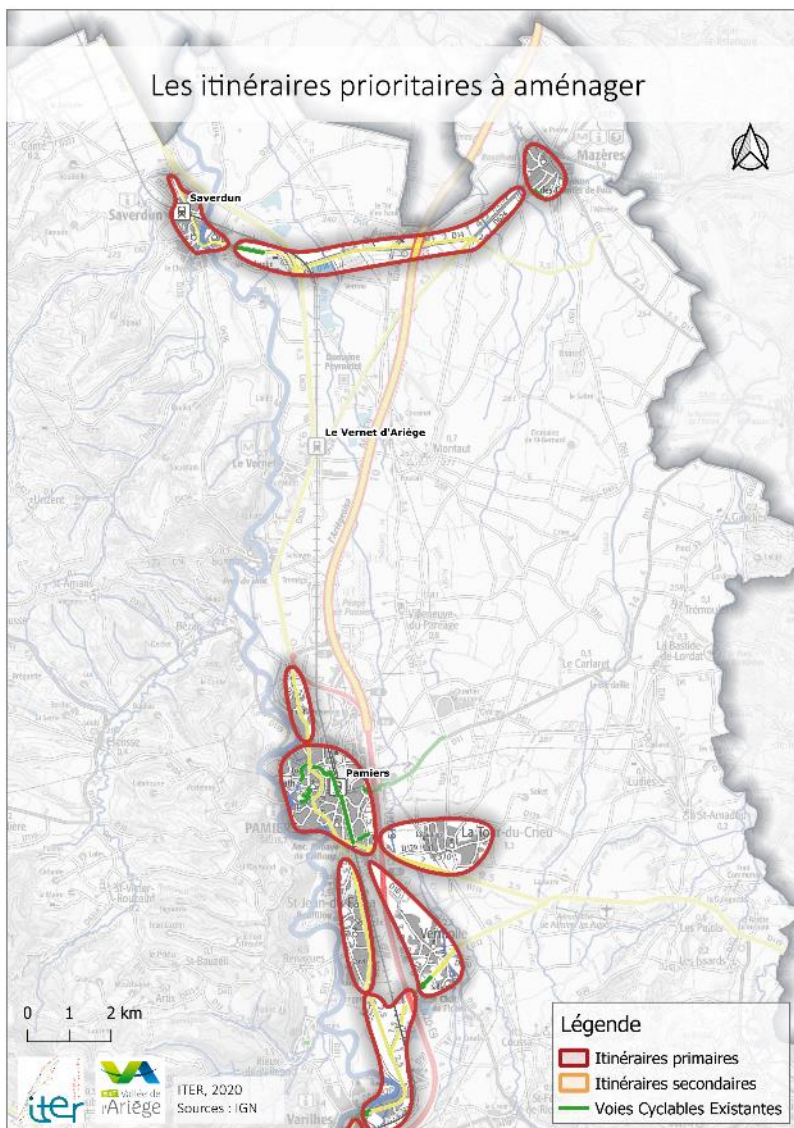
Des besoins de déplacements pendulaires importants internes aux communes de Pamiers et de Foix qui nécessitent de s'interroger sur la mise en place d'aménagements, de stationnements et de services dédiés au vélo.

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

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

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

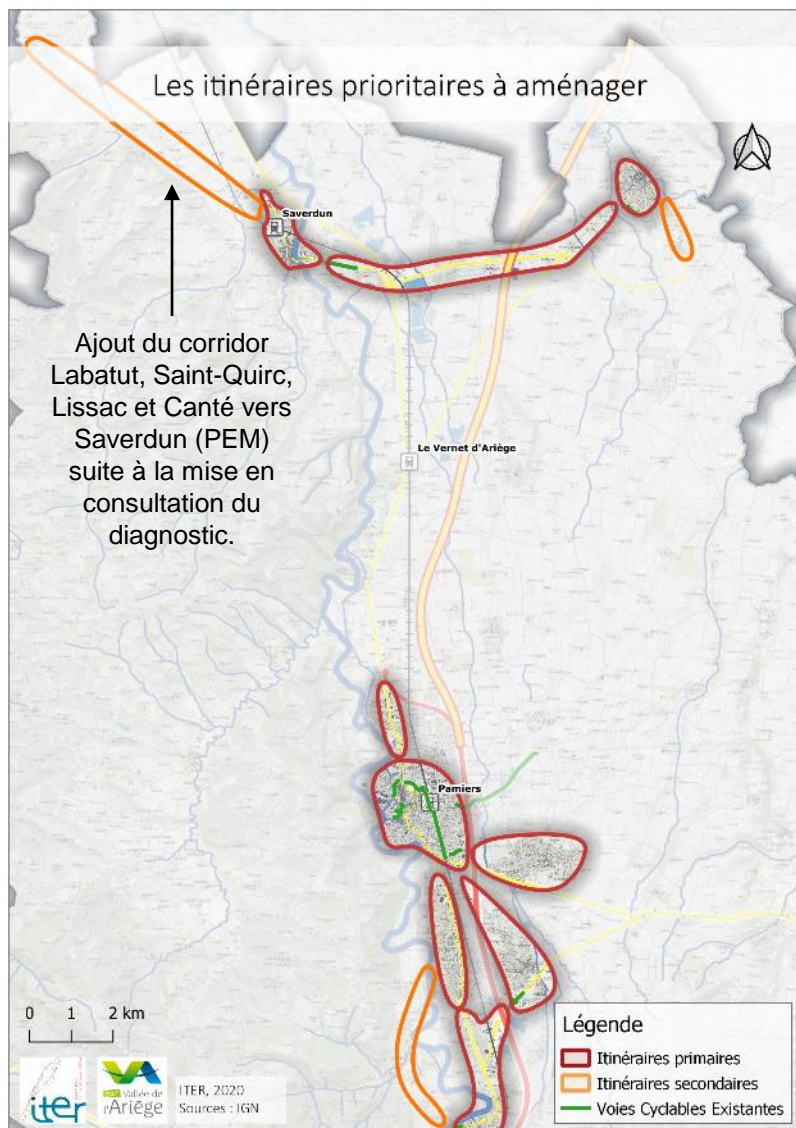
Les corridors prioritaires à l'échelle de la CC des Portes d'Ariège Pyrénées



Les corridors prioritaires à valoriser:

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

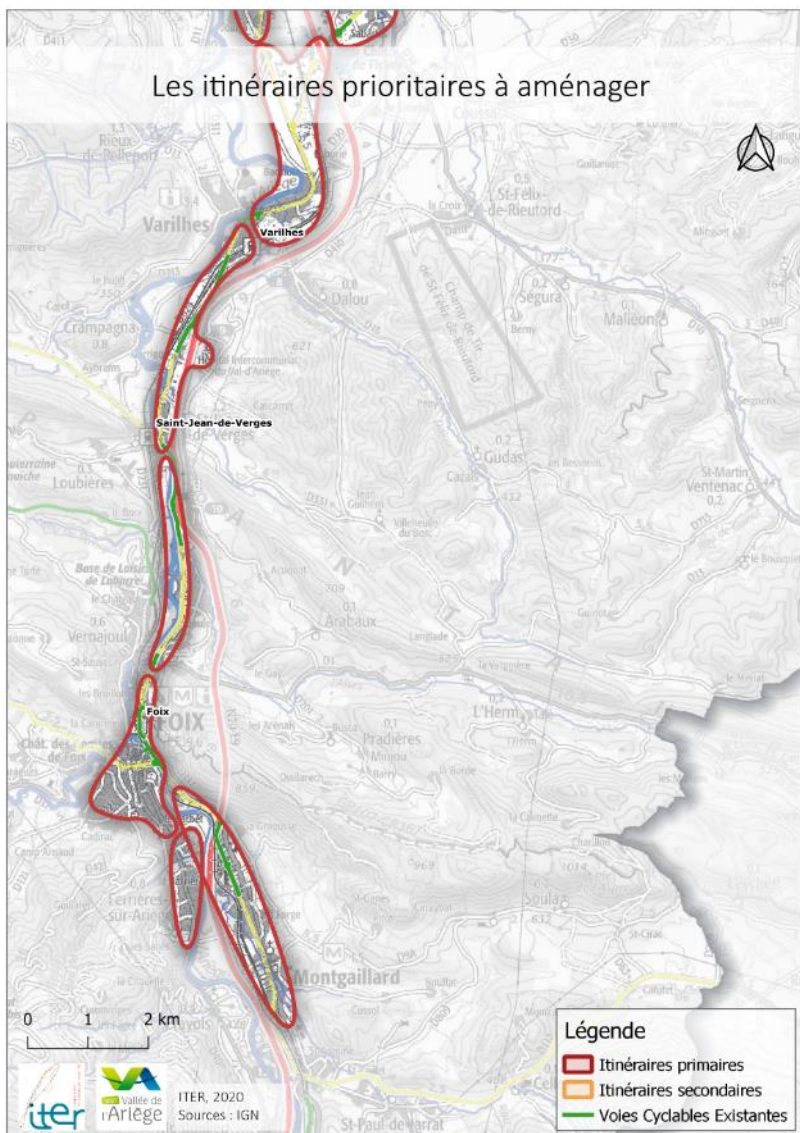
Les corridors secondaires à l'échelle de la CC des Portes d'Ariège Pyrénées



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

- La liaison Pamiers <> Rieux Pelleport présente un potentiel d'usage plus réduit.
 - La liaison Mazères <> zones d'activités situées plus au sud (ZAE Garaoutou et Entreprise d'artifices) peut constituer une liaison intéressante mais reste à objectiver au regard de l'éloignement et du potentiel réel de flux captables. En effet, sans information plus précise du nombre de salariés résidant à Mazères, le potentiel d'usage du quotidien reste à confirmer.
- Sur la CCPAP, une liaison supplémentaire secondaire entre les communes de Saverdun, Labatut, Saint-Quirc, Lissac et Canté / Saverdun a été demandée. Cette liaison pourrait se poursuivre jusqu'à la gare SNCF de Cintegabelle pour favoriser les connexions à vélo avec les territoires du Sud Toulousain (concerné par un Plan vélo).

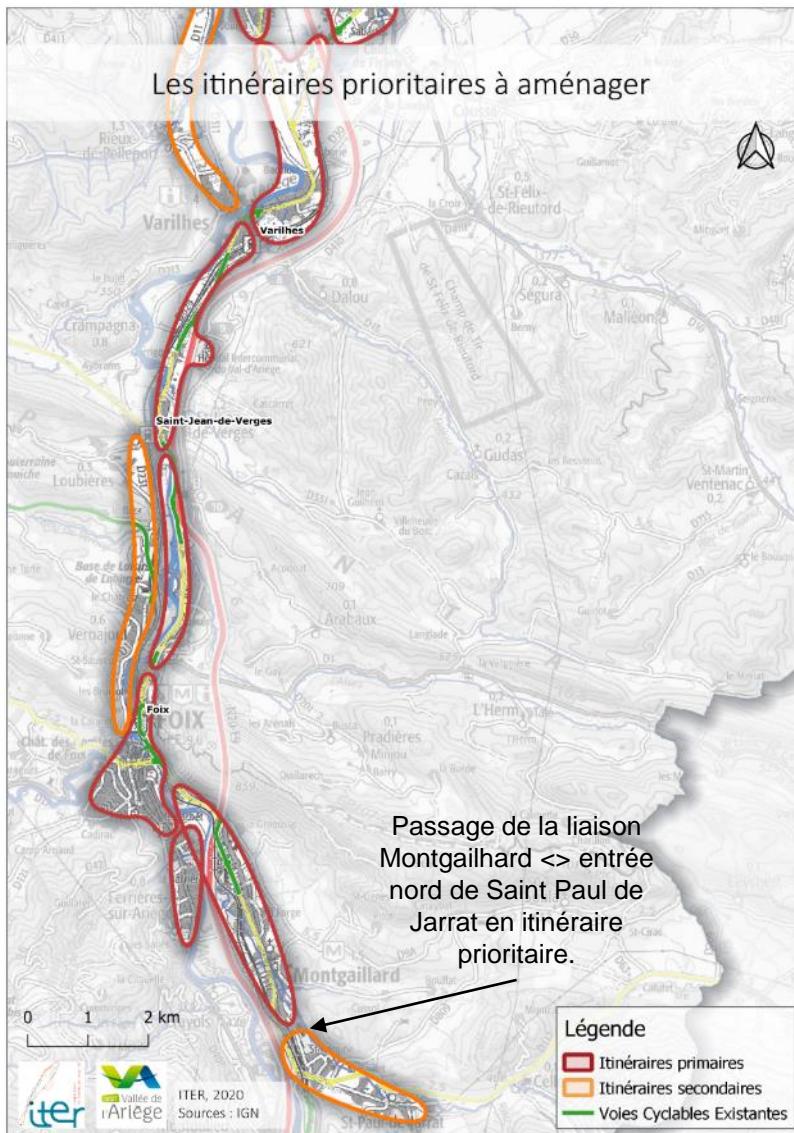
Les corridors prioritaires à l'échelle de l'agglomération Foix-Varilhes



Les corridors prioritaires à valoriser:

- **La liaison Varilhes <> la zone Delta Sud** au motif que cette dernière constitue une zone d'activité majeure du département à valoriser par une liaison avec la gare la plus proche (futur PEM de Varilhes). Cette liaison permettrait d'envisager l'attractivité des emplois de la zone en améliorant les conditions d'accessibilité.
- **La liaison Varilhes <> Foix** par la rive droite qui permet de connecter Foix et Pamiers à l'ensemble des polarités génératrices d'importants déplacements du secteur. Pour rappel, près de 13000 flux domicile-travail (6000 flux d'échange et 7000 flux internes aux communes du corridor) sont recensés en échange entre les communes de ce corridor. A cela, s'ajoute l'ensemble des flux internes aux communes que cet itinéraire pourrait satisfaire. La liaison prioritaire privilégie la rive droite puisqu'elle concentre les secteurs résidentiels de Saint Jean de Verges (CHIVA), de le hameau de Labarre à Foix. D'ailleurs, un maillage plus fin devra être envisagé pour connecter l'hôpital.
- **La liaison Foix <> Ferrières** afin de connecter naturellement ces deux communes du continuum urbain fuxéen.
- **La liaison Foix <> Montgailhard** afin de rendre accessible le secteur résidentiel mais aussi et surtout la zone d'activités génératrice de déplacements liés au travail mais aussi achats/ commerces.
- **Enfin, l'ensemble du cœur urbain de Foix nécessite une amélioration des conditions de circulation des modes actifs** pour être le relais local des axes structurants précités notamment à destination de la gare SNCF.

Les corridors secondaires à l'échelle de l'agglomération Foix-Varilhes



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

- **La liaison Saint Jean de Verges <> Vernajoul <> Foix** pour assurer la liaison entre le chef lieu départemental avec la V81 et ainsi mailler cet axe touristique au reste du réseau syndical notamment avec l'aménagement du Pont de l'Echo. Malgré un intérêt touristique avéré et sûrement stratégique, cette liaison présente un potentiel d'usage quotidien plus réduit que les précédents.

Les corridors secondaires à l'échelle de l'agglomération Foix-Varilhes



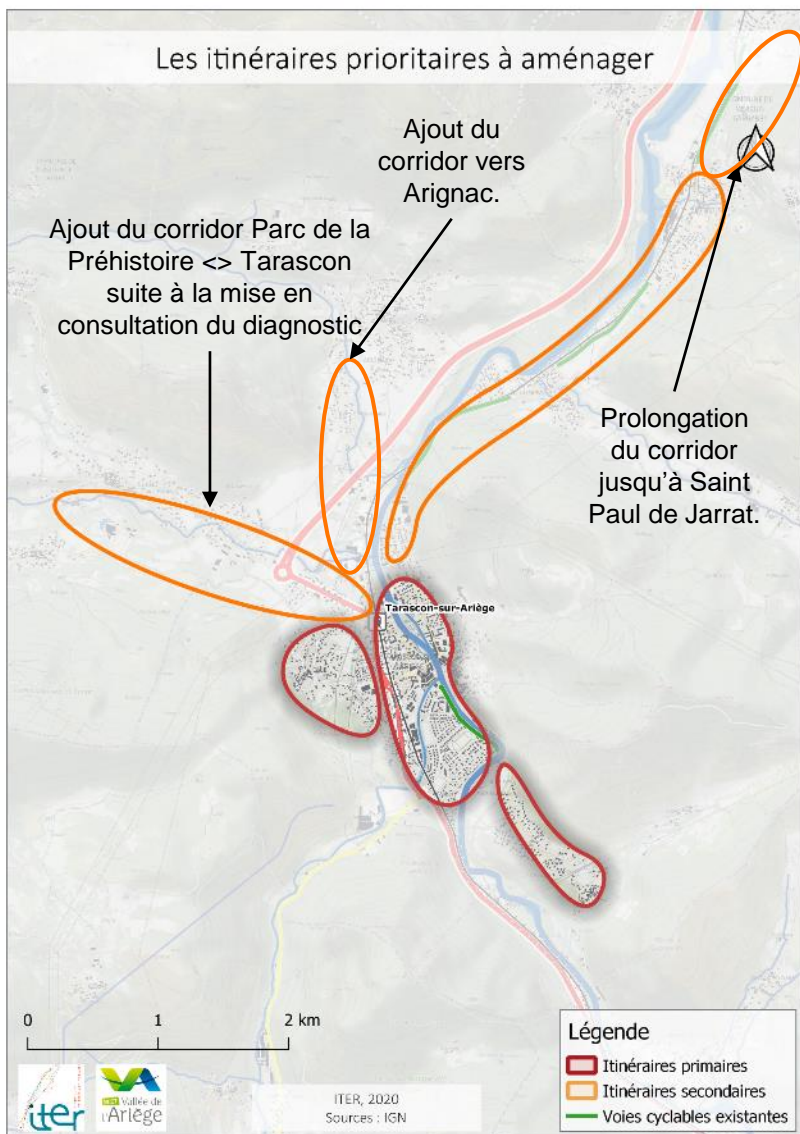
Suite à la mise en consultation du diagnostic et à la demande des communes concernées, trois nouveaux corridors secondaires ont été intégrés au Plan Vélo (en tant que corridors secondaires car présentant moins de potentiel que les itinéraires fléchés en corridors prioritaires):

Sur l'agglomération Foix-Varilhes :

- Ajout de la liaison Foix <-> Saint Pierre de Rivière
- Ajout de la liaison Foix <-> Prayols <-> Montoulieu.

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

Les corridors prioritaires et secondaires à l'échelle de la CC du Pays de Tarascon



Les corridors prioritaires à valoriser :

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

Le corridor Tarascon <-> Mercus-Garrabet pourrait également être valorisé notamment en raison de son intérêt touristique de lien entre V81 et VMA mais son potentiel d'usage quotidien et la distance séparant Montgailhard à Tarascon (10km) constitue des freins importants à l'inscription dans le Plan Vélo « 1^{ère} génération » comme un axe prioritaire. Cet itinéraire secondaire a été prolongé jusqu'au Pont du Diable (Montoulieu) puis Saint Paul de Jarrat.

Un itinéraire secondaire entre Tarascon et Arignac a également été ajouté suite à plusieurs demandes en ateliers.

Une étude de faisabilité portée par la CC du Pays de Tarascon est en cours entre Tarascon et Ornolac-Ussat-les-Bains, pour se connecter à la VMA de la CC Haute-Ariège.

Partie 2 : Schéma directeur des itinéraires cyclables



Dessinons un avenir qui a du sens.

Partie 2 – Schéma directeur des itinéraires cyclables

2.1. La méthode pour construire le schéma directeur des itinéraires cyclables

- > Sur la base des corridors identifiés dans le diagnostic, des ateliers de travail pour préciser l'itinéraire et les aménagements envisageables ont été réalisés.
- > Un travail de terrain pour confirmer/ infirmer les hypothèses évoquées dans les ateliers, en appui de certains réajustements demandés par le Département de l'Ariège et des territoires.

2.2. Le schéma directeur des itinéraires du Plan Vélo SCoT

- > Une proposition du schéma des itinéraires prioritaires et secondaires.
- > Une estimation du potentiel d'usage par itinéraire à la condition qu'ils soient aménagés et sécurisés.

2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

- > Des éléments de pédagogie au sujet des types d'aménagement et des éléments de choix.
- > Une proposition des types d'aménagement sur les itinéraires du schéma avec une identification des « points durs ».

2.4. Estimation des coûts d'aménagements

- > Estimation des investissements nécessaires pour aménager ce schéma.
- > Proposition d'un PPI indicatif par gestionnaire de voirie

2.1 La méthode pour construire le schéma des itinéraires cyclables

La méthodologie appliquée pour aboutir à ce schéma des itinéraires s'est déroulée en trois étapes, détaillées ci-dessous :

1/ Identification des corridors de pertinence du Plan Vélo

La phase de diagnostic a permis de définir des corridors prioritaires et secondaires pour le déploiement de ce Plan Vélo. Ces corridors ont été définis grâce à l'analyse des données socio-économiques, des pôles générateurs, des flux de déplacements mais aussi au travers d'analyses complémentaires: besoins exprimés à travers la concertation, l'enquête grand public ou encore la réalisation d'un audit de terrain sur le territoire. Ils ont permis de définir où se situaient les plus grands potentiels de report modal vers le vélo sur le territoire.

Sur la CCPAP :

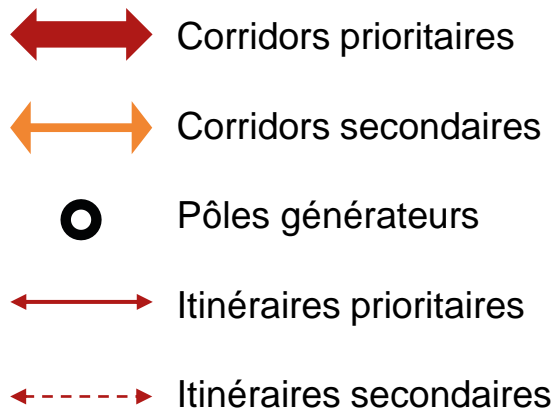
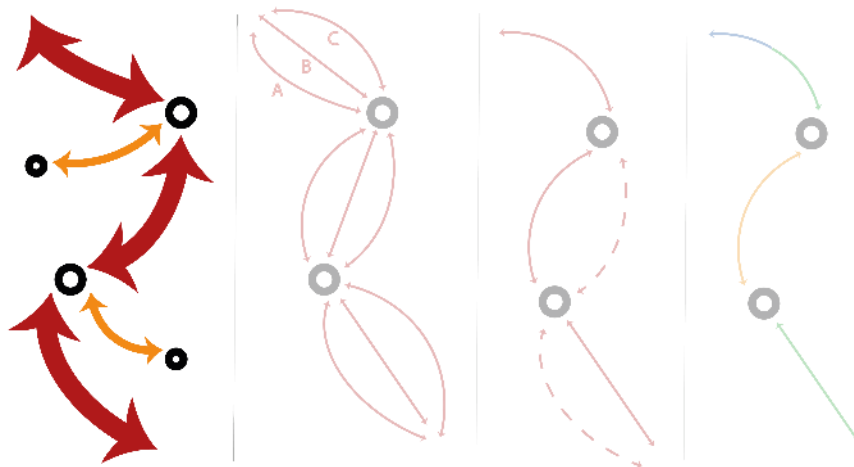
- Saverdun
- Mazères
- Saverdun <> Mazères
- Saverdun <> Canté <> Labatut <> Lissac <> Saint-Quirc
- Pamiers
- Pamiers <> ZA Gabrielat
- Pamiers <> La Tour du Crieu
- Pamiers <> Saint Jean du Falga <> Varilhès
- Pamiers <> Verniolle/Delta Sud

Sur l'agglo FV :

- Varilhès <> Delta Sud
- Varilhès <> Foix
- Foix
- Foix <> Ferrières
- Foix <> Montgailhard <> entrée de St Paul de Jarrat
- Foix <> Saint Pierre de Rivière
- Foix <> Prayols <> Montoulieu
- St Jean de Verges <> Crampagna

Sur la CCPT :

- Tarascon,
- Tarascon <> Quié,
- Tarascon <> Ornodac – Ussat les Bains
- Tarascon <> Parc de la Préhistoire,
- Tarascon <> Arignac,
- Tarascon <> Mercus <> Pont du Diable (Montoulieu)
- <> St Paul de Jarrat.



2.1 La méthode pour construire le schéma des itinéraires cyclables

2/ Identification puis hiérarchisation des itinéraires du Plan Vélo

Cette seconde étape s'est focalisée sur les corridors prioritaires identifiés en phase 1 du diagnostic.

Au sein de ces corridors prioritaires, des itinéraires ont été identifiés puis travaillés avec les élus et techniciens du territoire en appui d'une concertation du Département.

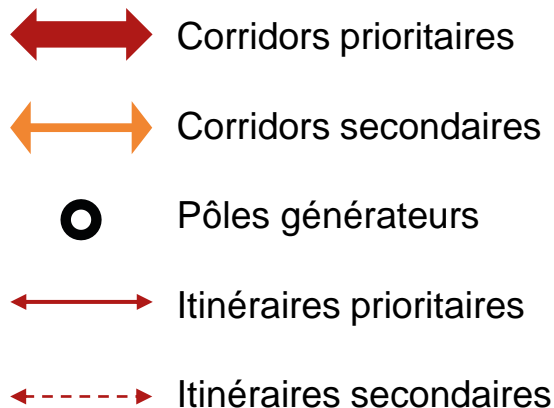
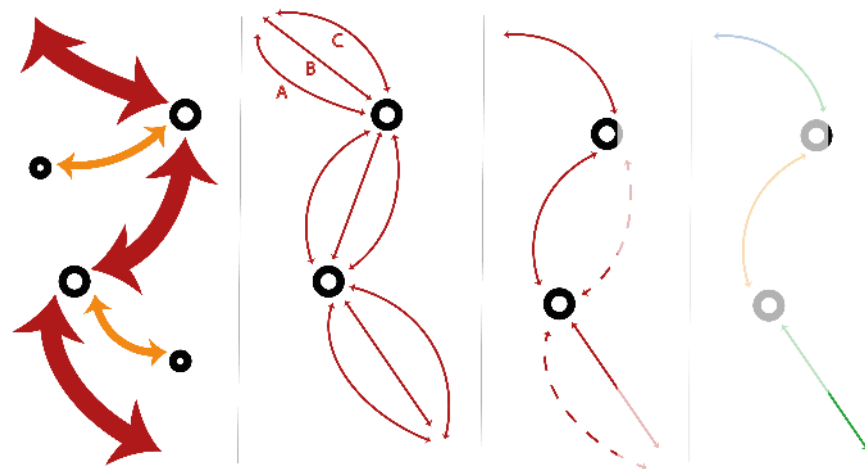
Des ateliers se sont tenus et avaient plusieurs objectifs :

- Se mettre d'accord sur les itinéraires pressentis ou à corriger pour l'aménagement des corridors prioritaires identifiés lors du diagnostic (1 itinéraire prioritaire + 1 ou 2 itinéraires secondaires à l'intérieur du corridor).
- Une fois les itinéraires identifiés, réfléchir collectivement sur la typologie des aménagements à envisager (selon trois niveaux : aménagement séparatif, aménagement non séparatif ou bien mixité/règlementation).
- Identifier les zones à enjeux de sécurisation (problématiques de foncier, enjeu de sécurisation majeure près d'un établissement scolaire par exemple).

Deux cycles d'ateliers de travail ont été organisés dans le courant du mois de février et novembre/décembre 2021 :

- 2 ateliers de travail par intercommunalité avec les élus et techniciens des communes : soit 6 ateliers.
- 3 réunions de travail avec le Département.

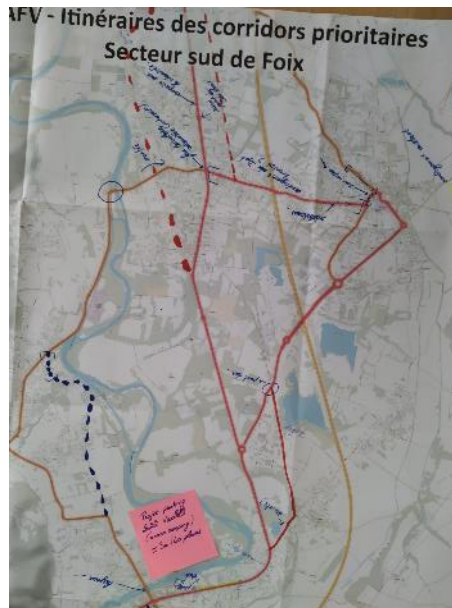
A l'issue de ces ateliers et d'un audit terrain, ces itinéraires ont été analysés et hiérarchisés selon leur niveau de pertinence : un itinéraire prioritaire (itinéraires présentant le plus de potentiel d'usage : itinéraire le plus direct) et éventuellement un ou deux itinéraires secondaires.



2.1 La méthode pour construire le schéma des itinéraires cyclables



Ateliers de travail sur la CCPAP le 9 février 2021.
Source : Iter, 2021.



Ateliers de travail sur la CAFV le 11 février 2021.
Source : Iter, 2021.



Ateliers de travail sur la CCPT le 11 février 2021.
Source : Iter, 2021.

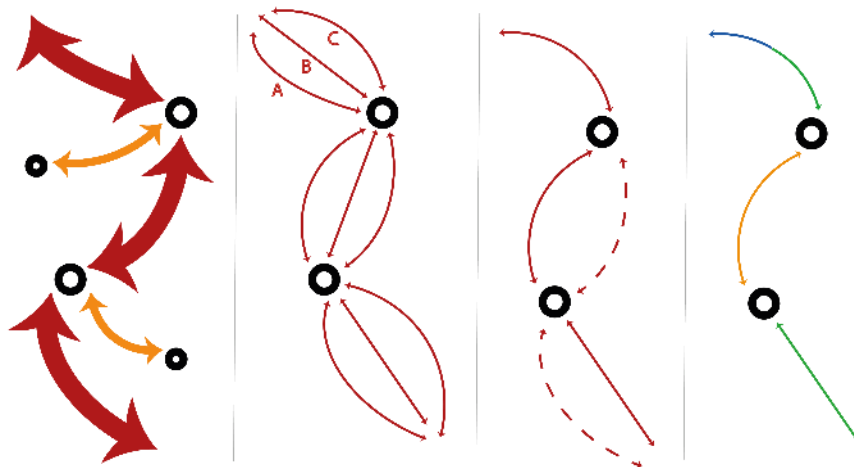
2.1 La méthode pour construire le schéma des itinéraires cyclables

3/ Définition d'une typologie d'aménagement par section d'itinéraire

À partir de l'audit terrain ont été référencés ces itinéraires prioritaires et secondaires selon trois catégories d'aménagements :

- **Aménagements séparés physiquement de la chaussée (site propre)** : voie verte, piste cyclable.
- **Aménagements non séparés de la chaussée** : bande cyclable.
- **Mixité des usages / réglementation** : zone de circulation apaisée, itinéraire jalonné sur routes calmes à faible trafic.

Les éléments pris en compte dans le choix de la typologie des aménagements seront détaillés ultérieurement dans ce rapport.



- ↔ Corridors prioritaires
- ↔ Corridors secondaires
- Pôles générateurs
- ↔ Itinéraires prioritaires
- ↔ Itinéraires secondaires

2.2. Le schéma des itinéraires du Plan Vélo SCoT

Le schéma final des itinéraires principaux du Plan Vélo SCoT affiché dans le présent document tient compte du travail réalisé en ateliers avec les élus / techniciens du territoire, de l'ADEME en appui du CEREMA, de la Région Occitanie, du Département, de l'ensemble des autres partenaires associés au Plan Vélo et des diverses phases d'audits terrain réalisées.

Stratégie de définition des itinéraires principaux du Plan Vélo SCoT :

Pour chacune des liaisons identifiées en phase diagnostic (corridors prioritaires), l'objectif est de disposer d'un itinéraire prioritaire avec éventuellement 1 ou 2 itinéraires secondaires.

Afin de maximiser le potentiel d'usage du vélo pour les trajets du quotidien, les itinéraires prioritaires correspondent aux itinéraires les plus directs pour les cyclistes : performance en termes de temps de trajet pour rendre le vélo concurrentiel face à la voiture individuelle.

Sur les liaisons où n'est affiché aucun itinéraire secondaire : soit il n'y a aucun itinéraire possible soit il n'a pas été retenu suite aux ateliers et aux audits terrain (peu pertinent, difficilement aménageable, etc.).

Par ailleurs, au-delà du schéma d'infrastructure du Plan Vélo qui fixe un cadre stratégique et cohérent, il est nécessaire de rappeler ici le caractère désormais obligatoire de la réalisation d'aménagement cyclable dans le cas d'aménagement ou de rénovation de voiries (Article 228-2 et article 228-3 du code de l'environnement). Par conséquent, ce schéma directeur n'exempte pas les gestionnaires de voiries de s'inscrire dans le cadre de la loi dès lors qu'ils aménagent ou rénovent leur domaine routier.

2.2. Le schéma des itinéraires du Plan Vélo SCoT

Au total sur l'ensemble du périmètre SCoT :

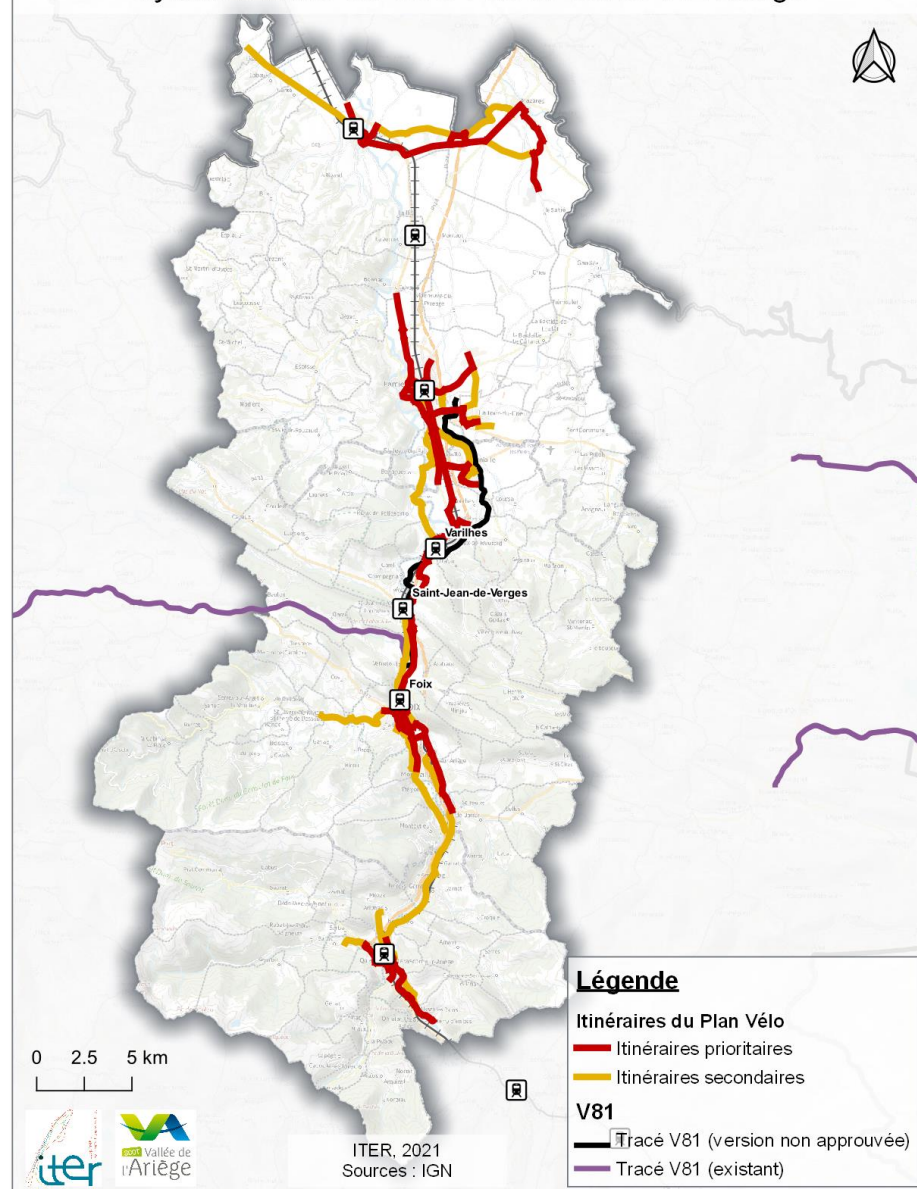
- **96km d'itinéraires prioritaires**
- **78km d'itinéraires secondaires**

Plus de 174 km d'itinéraires répartis de la manière suivante sur les 3 intercommunalités :

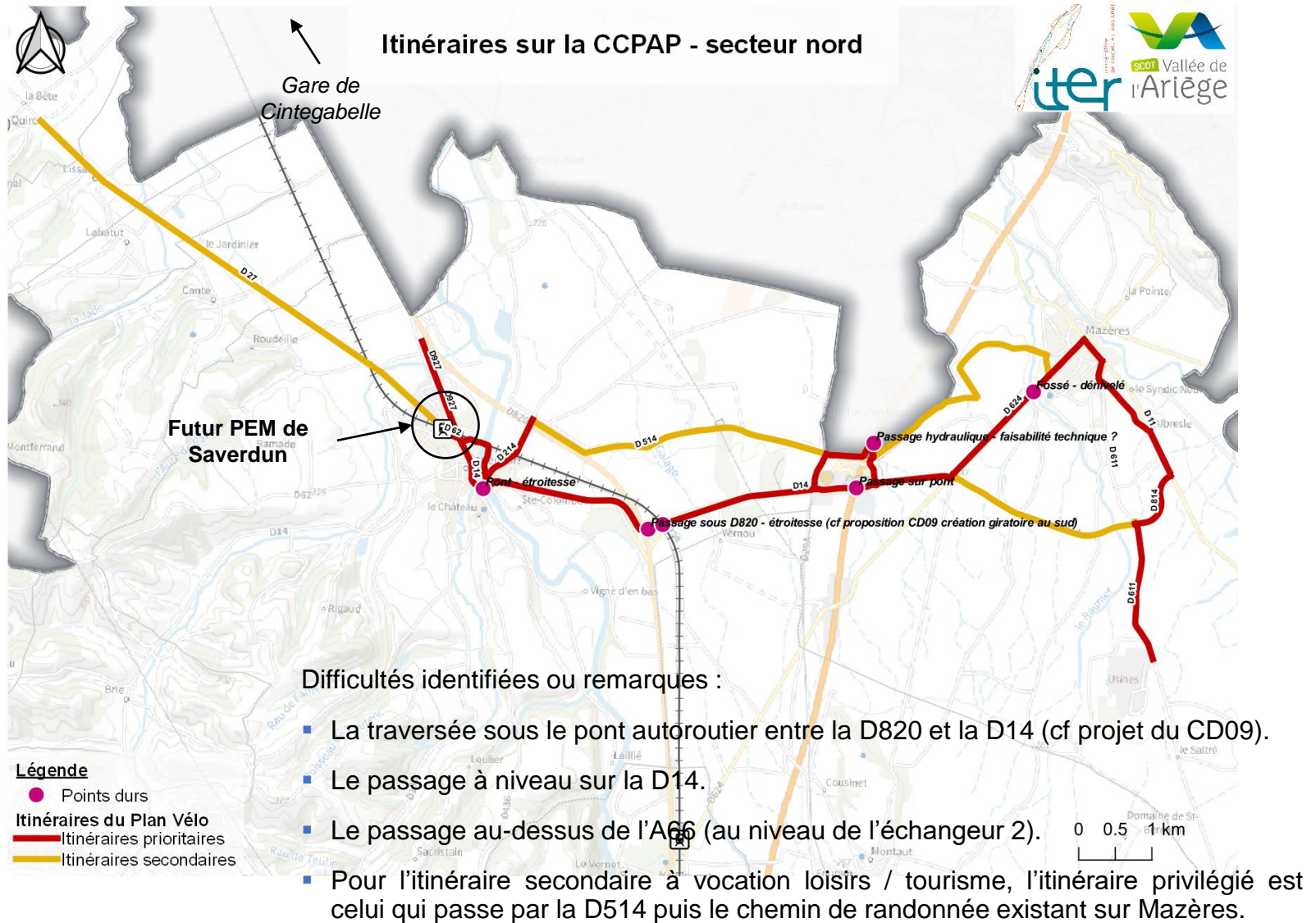
- CCPAP : 48%
- Agglo FV : 38%
- CCPT : 14%

Par ailleurs, le Conseil Départemental de l'Ariège s'est engagé depuis plusieurs années dans une politique d'aménagement en faveur des mobilités actives. C'est dans ce contexte qu'a été aménagée une première partie de la voie verte Ariège-Pyrénées jusqu'à Vernajoul et Foix (pont de l'Echo). Il est prévu de poursuivre ce tracé sur le territoire du SCoT (cf tracé en noir sur la carte de droite) permettant ensuite de se connecter à la voie verte entre Mirepoix et Lavelanet. La finalisation de la voie verte entre Foix et Pamiers est prévue pour 2023. Les itinéraires du Plan Vélo ont donc été identifiés en cohérence avec le projet de prolongement de la V81 du Département (cf. projet en cours de réactualisation – version décembre 2021) qui peut constituer une colonne vertébrale du Plan Vélo.

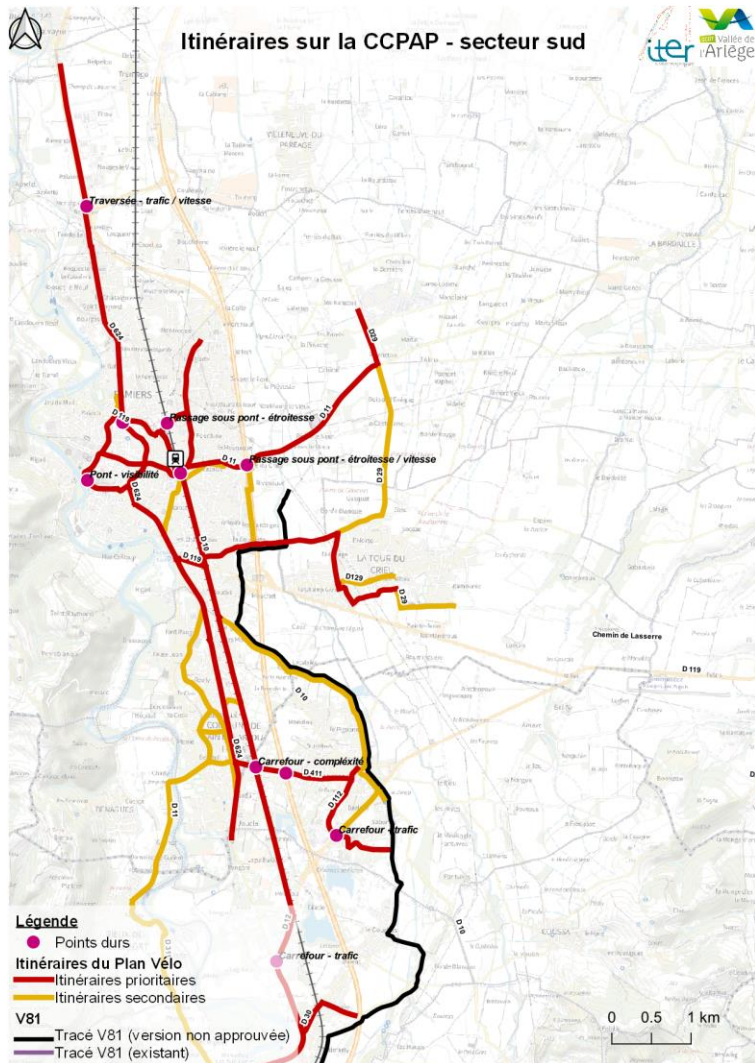
Les itinéraires prioritaires et secondaires du Plan Vélo du Syndicat Mixte du SCOT de la Vallée de l'Ariège



2.2. Le schéma des itinéraires du Plan Vélo SCoT



2.2. Le schéma des itinéraires du Plan Vélo SCoT

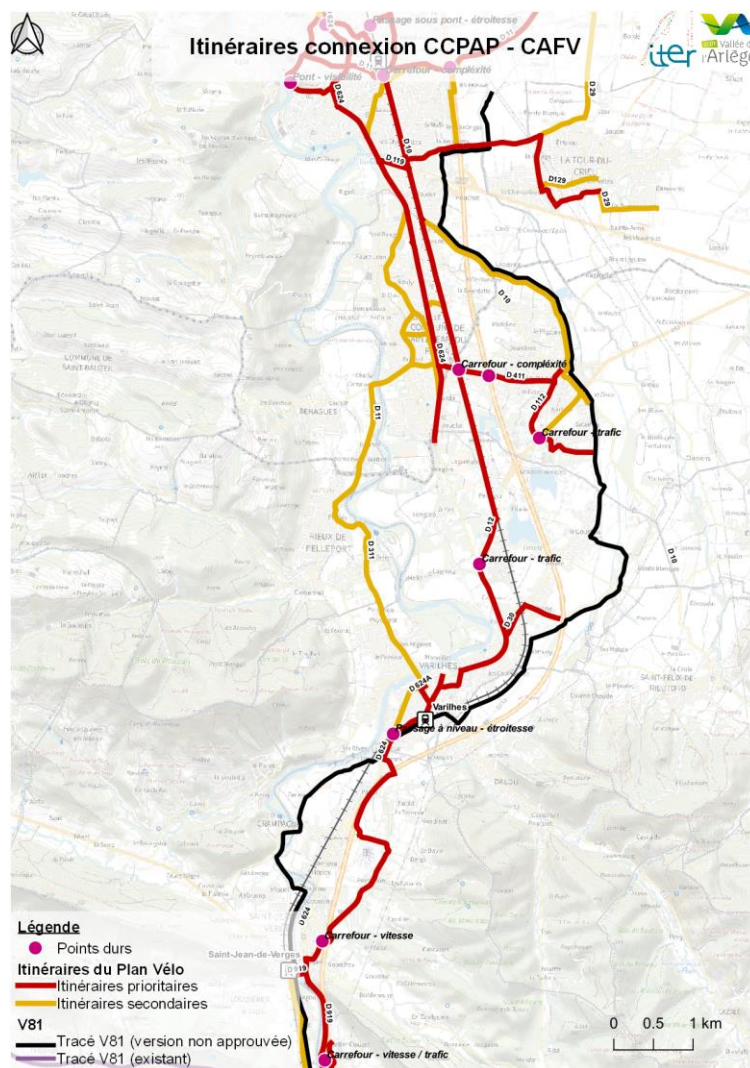


Difficultés identifiées ou remarques :

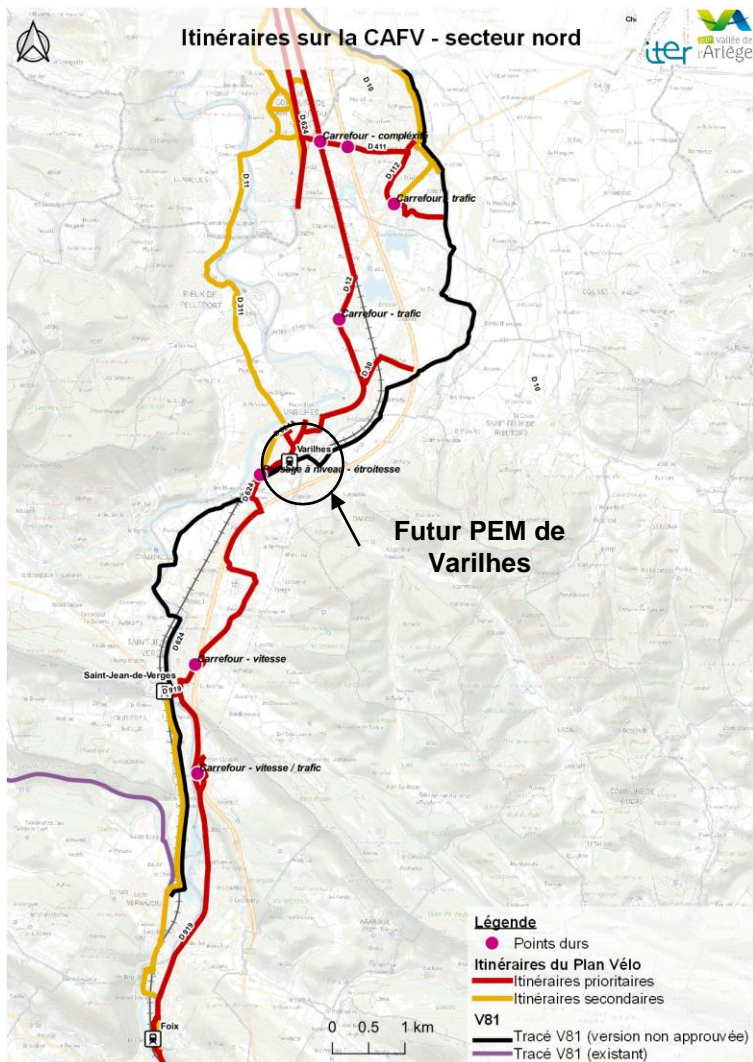
- Traversée au niveau de la D820 pour rejoindre la ZA de Gabrielat au nord.
- Disponibilité foncière sur une section de la D624 au nord de Pamiers (route de Toulouse).
- Passage sous le pont au niveau de la rue Denis Papin (passage étroit et manque de visibilité).
- Intersection avec la voie ferrée avenue du 9^{ème} RCP.

Par ailleurs, les itinéraires du Plan Vélo SCoT s'inscrivent en cohérence avec le projet de déviation de Salvayre dans lequel il est envisagé de créer une voie douce le long de la déviation et un passage souterrain pour les modes actifs.

2.2. Le schéma des itinéraires du Plan Vélo SCoT



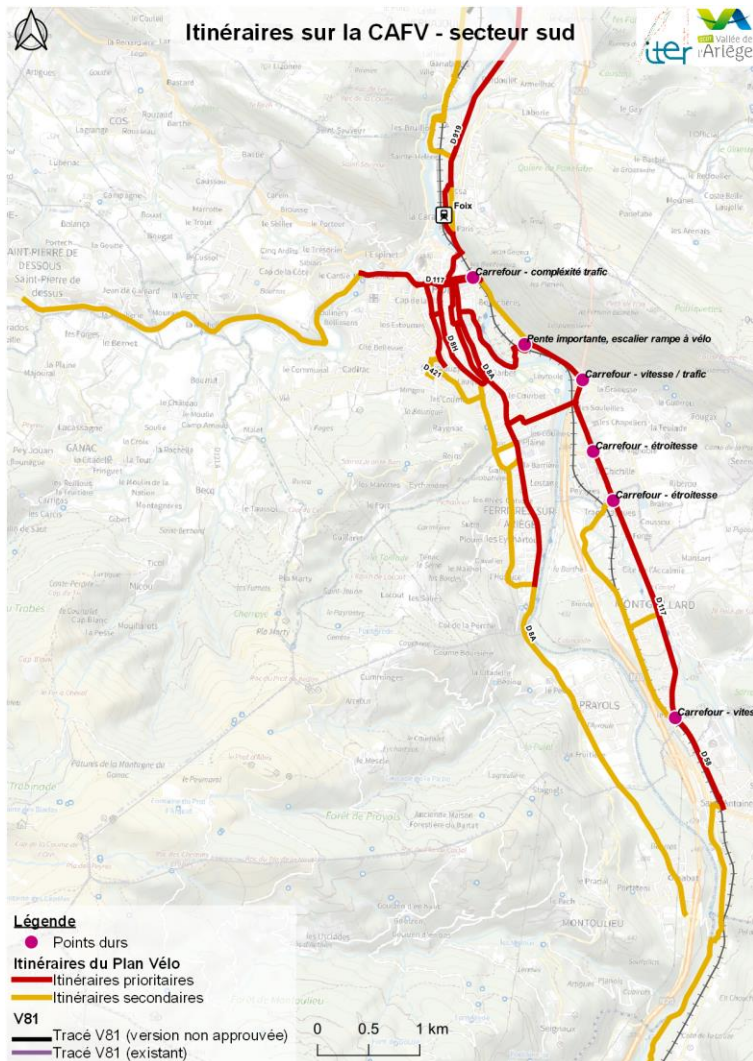
2.2. Le schéma des itinéraires du Plan Vélo SCoT



Difficultés identifiées ou remarques :

- Direction Verniolle : plusieurs carrefours / intersections / passages de giratoires dangereux pour les cyclistes qui nécessitent un traitement particulier (sécurisation des intersections, ralentissement de la vitesse des véhicules motorisés ...).
- La traversée de Varilhes au niveau de la D624 où l'on observe des vitesses élevées semble peu sûre pour les vélos. L'itinéraire via le CHIVA peut constituer une alternative crédible pour contourner cette section. A noter qu'une partie de la D624 a été aménagée par le Département avec une bande cyclable de chaque côté (entre le nord de Saint Jean de Verges et l'entrée du bourg de Varilhes avant le croisement avec la voie ferrée).
- Le croisement avec la voie ferrée à Varilhes.
- L'itinéraire identifié entre Varilhes, le CHIVA et St Jean de Verges permettrait d'éviter une grande partie de la D624 et donc de sécuriser davantage les cyclistes.
- Une problématique identifiée au niveau du rond point de la zone commerciale accueillant notamment décathlon au croisement entre la N20 et la D919 situé entre Foix et Saint Jean de Verges. Compte tenu de la vitesse des automobilistes sur cette portion, l'aménagement de cet espace pose question.

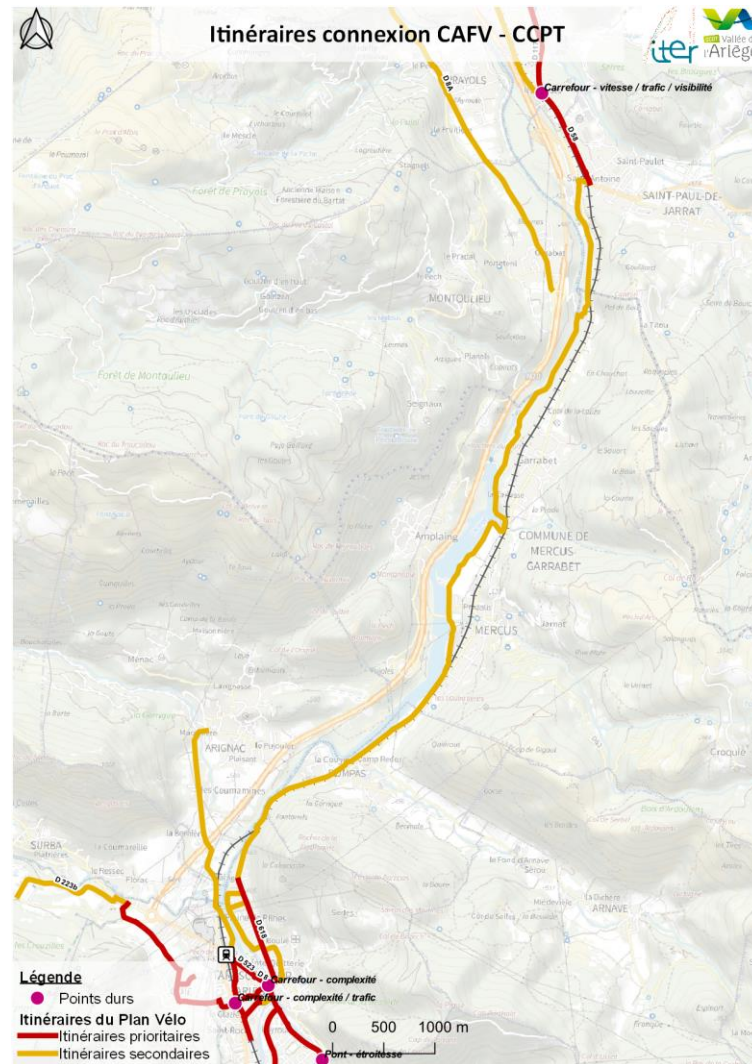
2.2. Le schéma des itinéraires du Plan Vélo SCoT



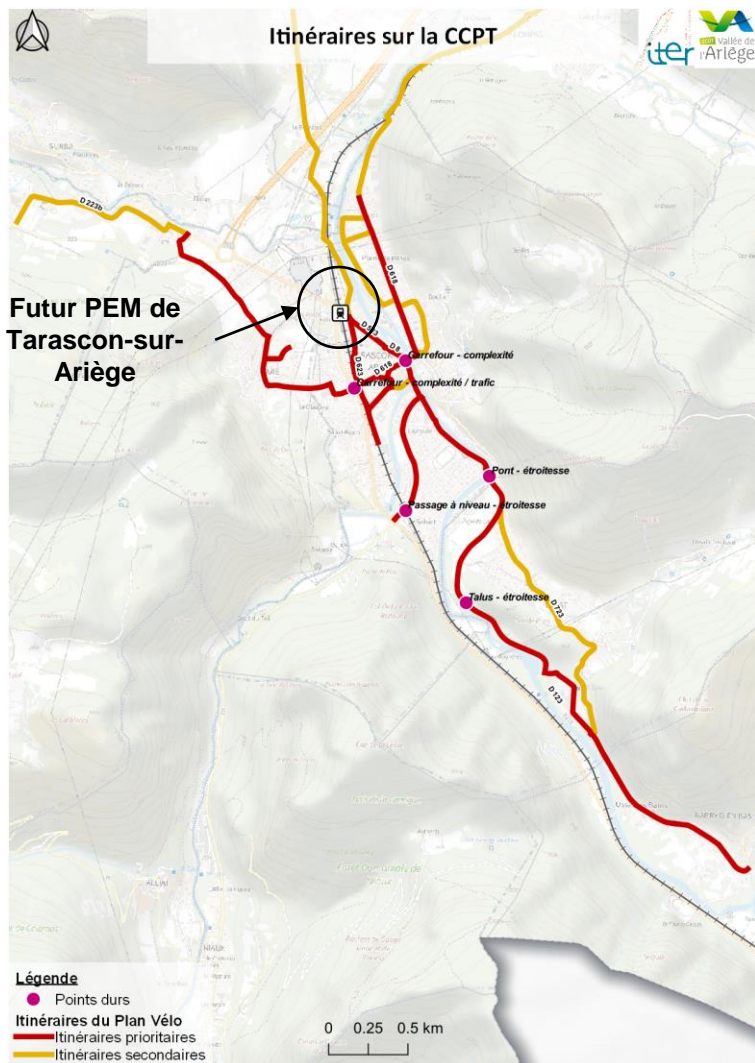
Difficultés identifiées :

- Carrefour dangereux au niveau de l'intersection entre la D919 et la D117 à l'Est du cœur de Foix.
- Une pente importante pour rejoindre la D117 depuis le Parc de Bouychères, il existe actuellement un escalier avec une rampe à vélo.
- Une série de giratoires sur la D117 en direction de Montgaillard qui nécessitent d'être sécurisés.
- Étroitesse de la RD en sortie de Foix en direction de Montgaillard.

2.2. Le schéma des itinéraires du Plan Vélo SCoT



2.2. Le schéma des itinéraires du Plan Vélo SCoT



Difficultés identifiées :

- La liaison Tarascon <> Quié par la zone commerciale Cœur d'Ariège pose question puisque le seul itinéraire possible aujourd'hui est celui qui emprunte la N20. Or, cet itinéraire semble peu sécurisé pour les cyclistes (vitesse élevée des véhicules, passage de poids lourds, tourne à gauche pour les cyclistes). Néanmoins, l'aménagement du rond point de Super U peut venir apporter une solution permettant aux cyclistes d'éviter la N20 en passant par la zone commerciale.
- Problématique de sécurité pour les cyclistes sur la section de l'avenue Peyrevidal (D618Y) en accès à la gare (voie étroite en sens unique avec stationnement sur le côté).
- L'avenue Victor Pilhes (D618) est trop étroite pour envisager un aménagement en site propre (trottoir d'1m40 imposé de chaque côté de la chaussée). A moins de supprimer le stationnement sur le côté, la seule solution envisageable sur cette voie est de travailler sur la réglementation (zone de circulation apaisée).
- La traversée de l'Ariège au niveau du camping sur la D123 : la largeur actuelle du pont ne permet pas d'envisager de réserver une partie aux cyclistes (problématique d'équilibre du pont). Une solution serait de réglementer la vitesse des véhicules sur cette portion pour faciliter et sécuriser le passage des cyclistes (aménagement de type mixité).

2.2. Le schéma des itinéraires du Plan Vélo du SCoT

Le tableau ci-dessous approche de manière synthétique le potentiel d'usage attendu sur ces itinéraires. Pour approcher ce potentiel, nous le déclinons selon 3 besoins distincts : les besoins liés aux déplacements du quotidien (travail/ autres), aux loisirs/ Tourisme, aux rabattements vers des nœuds d'intermodalité.

Il est important de rappeler que ce potentiel pour qu'il soit vérifié nécessite des aménagements de qualité et sécurisés.

Territoire	Liaison principale	Potentiel			
		Quotidien	Loisirs/ tourisme	Intermodalité	En globalité
Sur la CCPAP :	Saverdun <> Mazères,	*	**	*	*****
	Interne à Saverdun	***	*	****	*****
	Interne à Mazères	***	*		****
	Pamiers <> ZA Gabriélat,	***		**	*****
	Pamiers <> La Tour du Crieu,	***	**	**	*****
	Interne à Pamiers	****	**	**	*****
	Pamiers <> Saint Jean du Falga	***	**	**	*****
	Saint Jean du Falga <> Verniolle/Delta Sud	***		*	****
Sur l'agglo FV	Saint Jean du Falga <> Varilhes	**	**	*	****
	Verniolle/ Delta Sud <> Varilhes	***		**	*****
	Varilhes <> Saint Jean de Verges	**	**	**	*****
	Saint Jean de Verges <> Foix	*	**	**	****
	Interne à Foix	****	**	**	*****
	Foix <> Ferrières,	***	*	**	*****
Sur la CCPT :	Foix <> Montgailhard	***	*	**	*****
	Tarascon <> Quié,	**	**	**	*****
	Tarascon <> Ornolac – Ussat les Bains	*	**	*	****
	Interne à Tarascon	**	**	**	*****

2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

Les éléments pris en compte dans le choix de la typologie des aménagements et observés lors des audits terrain sont de plusieurs natures :

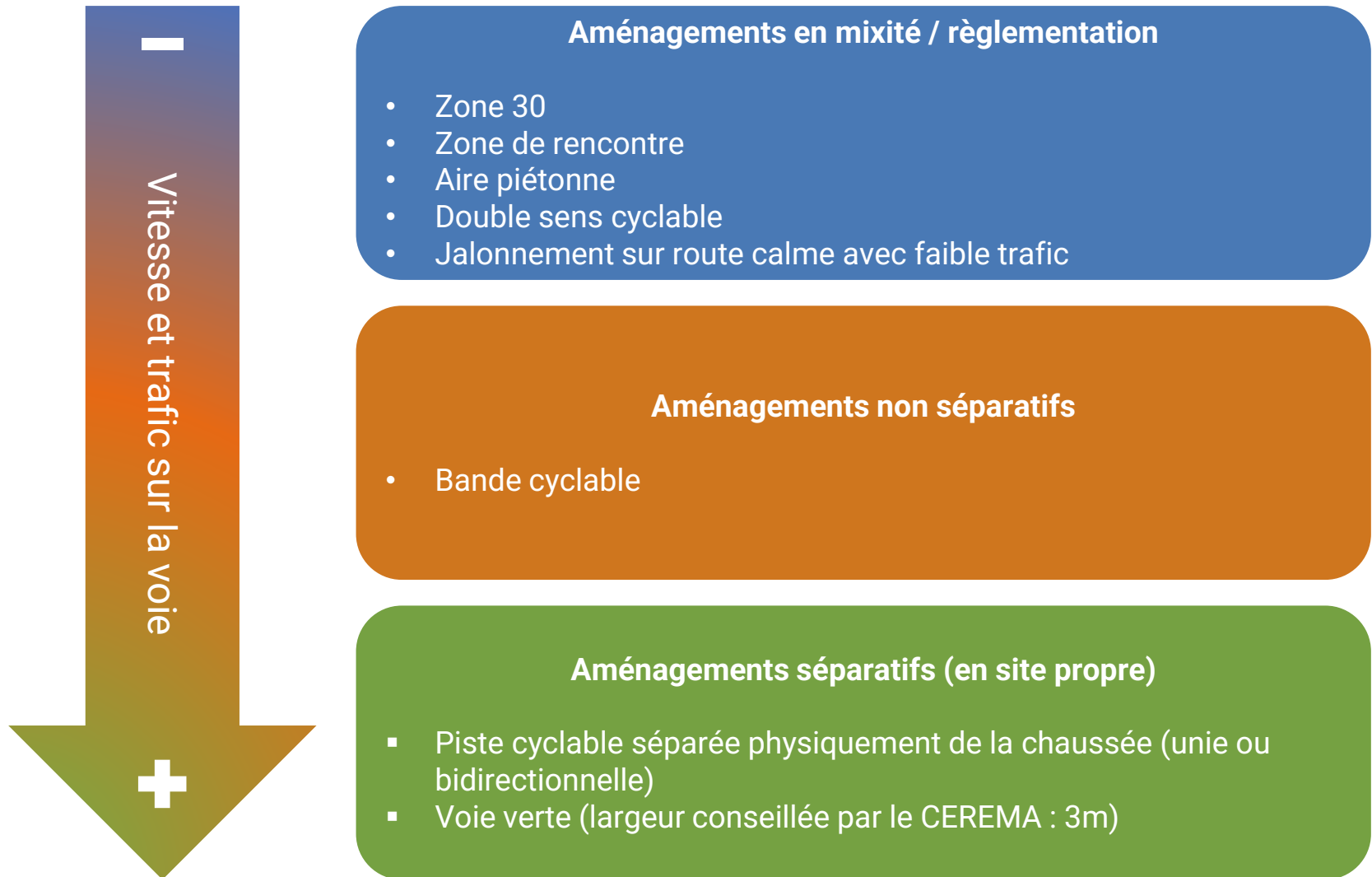
- **La vitesse des véhicules, le trafic sur la voie concernée** et la part des poids lourds (cf. illustration de droite),
- **La complexité des carrefours et la gestion des points durs,**
- **La cohérence et la continuité des itinéraires** : **le vélo ne pourra se positionner comme alternative crédible à la voiture qu'à la condition qu'il propose un niveau de performance aussi élevé que la voiture** (via la mise en place d'itinéraires cyclables sécurisés, directs et rapides). Les itinéraires les plus directs et rapides sont donc ceux qui ont été prioritaires dans le cadre de cette étude.
- **La présence de stationnement unilatéral ou bilatéral, la largeur de la voirie,**
- **L'environnement / le contexte** (milieu urbain, tissu industriel ...),
- **Les sens de circulation,**
- **La présence de végétaux ou mobilier urbain** : par exemple la présence de platanes ou autre essence d'arbre d'alignement sur un ou deux côtés de la chaussée qui est à proscrire (obligation législative) au regard des enjeux d'adaptation aux changements climatiques.
- **Le public cible** : **cette étude visant avant tout les usagers du quotidien (trajets domicile-travail / études, achats, démarches administratives ...), il est important de privilégier les aménagements les plus sécurisants pour eux : site propre lorsque cela est possible sinon aménagement avec réduction de la vitesse des véhicules motorisés.**

2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

La vitesse pratiquée par les véhicules et le trafic automobile : 2 principaux indicateurs d'aide à la décision sur la typologie d'aménagement à privilégier (liste non exhaustive des critères pris en compte).






2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage



2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage


La vitesse pratiquée par les véhicules et le trafic automobile : deux indicateurs d'aide à la décision sur la typologie d'aménagement à privilégier.

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

CEREMA_Rendre sa voirie cyclable_2021, page 6.



2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage



	Points forts 	Points faibles 
Voies vertes	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement sécuritaire totalement séparé des flux VP Permet de mixer les usages piétons et cycles 	<ul style="list-style-type: none"> Emprise nécessaire plus importante que la piste cyclable Éclairage de la voie Entretien de la voie en fonction des choix d'aménagement Mixité d'usage
Pistes cyclables	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement dédié aux vélos, idéal en milieu urbain où la densité de cyclistes est la plus forte (boulevards) Encourage plus facilement la pratique du vélo en particulier pour les publics plus jeunes 	<ul style="list-style-type: none"> Entretien de la piste Gestion des traversées de carrefour / voies ferrées – rivière Ariège ou autres cours d'eau Eviter les conflits avec les piétons lorsque la piste longe un trottoir
Bandes cyclables	<ul style="list-style-type: none"> Trafic automobile dense à faible vitesse de circulation Possible quand l'emprise insuffisante pour une piste Coûts inférieurs et aménagement moins lourds 	<ul style="list-style-type: none"> Largeur minimale de bande à respecter > 1,5m Bonne visibilité par les automobilistes (éviter les angles morts) Problématique de conflits avec des incivilités sur bande

2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage



	Points forts 	Points faibles 
Double sens cyclable	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Outil de réglementation permettant d'agrandir le réseau cyclable (itinéraires logiques et plus directs) ▪ Principe de co-visibilité renforce la sécurité ▪ Réduit les vitesses de circulation VP 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Certaines configurations non compatibles (Double sens cyclable montant ou rue très étroite) ▪ Bien formaliser la présence de cyclistes en double sens aux intersections (véhicules en tourne à gauche sur la voie en sens unique)
Itinéraire jalonné sur route calme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permet d'intégrer des routes à faible trafic au réseau cyclable, là où l'emprise ne permet pas un aménagement dédié ▪ Territoires ruraux ▪ Routes étroites où la circulation VP est naturellement faible 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pédagogie auprès des automobilistes pour respecter les distances de dépassement ▪ Peu adapté pour des routes très sinueuses et/ou sans éclairage

2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

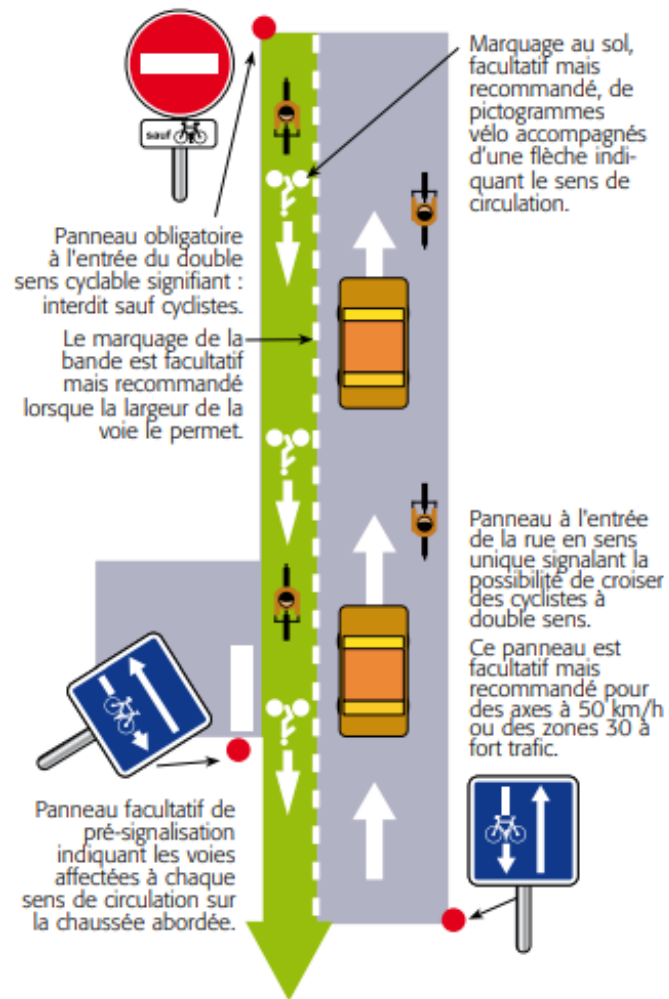
Zoom sur le double sens cyclable

« Voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles non motorisés » définition du CEREMA.

Le double sens cyclable est une obligation dans toutes les voies où la vitesse des véhicules doit être inférieure ou égale à 30 km/h. Il est également possible (non obligatoire) d'avoir un double sens cyclable sur les voies à 50 km/h (cas spécifiques).



Panneaux et marquages réglementaires : une signalétique particulière



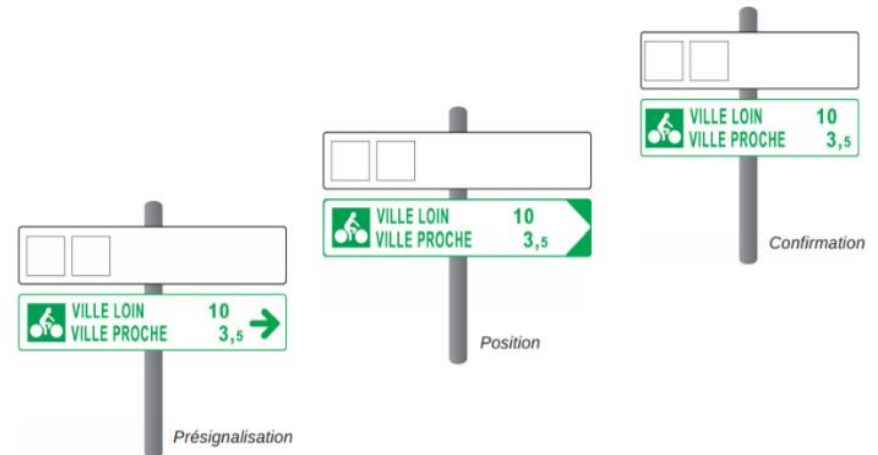
2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

Stratégie d'implantation et d'indication du jalonnement

Grands principes

Informers les cyclistes et les autres usagers de la voirie et des espaces publics

- Jalonner les itinéraires existants
- Renforcer la signalétique
- Garantir aux cyclistes une insertion sécurisée dans la circulation générale.



Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes, CERTU, 2013, page 6.



Marquage au sol pour montrer la présence des cyclistes

2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

Stratégie d'implantation et d'indication du jalonnement

Principes d'implantation des panneaux

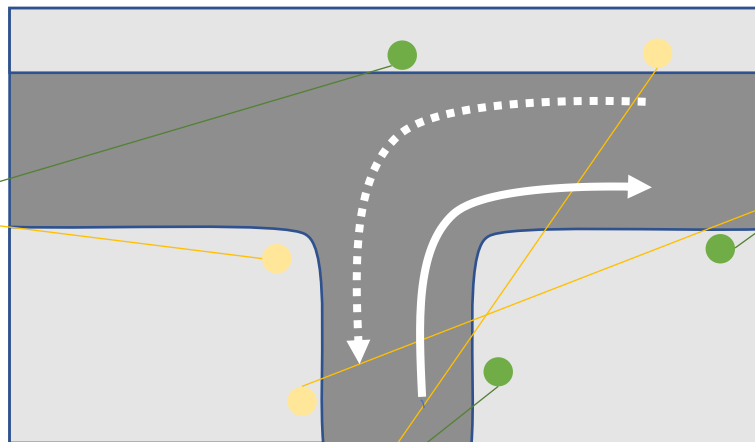
Le jalonnement vélo est complémentaire du jalonnement routier standard. C'est un élément de sécurité du cycliste. Le fait de « rater » l'indication pouvant mettre en danger le cycliste, en cas de doute, il est préférable de ne pas minimiser le nombre de panneaux implantés.

Une destination vélo est jalonnée pour **indiquer un itinéraire privilégié pour les vélos**, différents de l'itinéraire emprunté par les véhicules à moteur. L'itinéraire est jalonné dans les deux sens, tout au long de l'itinéraire, en ayant recours aux panneaux de type Dv.

Dv1a – Position

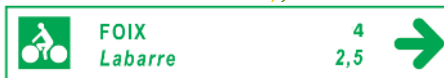
Implanté au droit du carrefour

Optionnel : si pas de pré-signalisation possible ou sur un carrefour peu lisible



Dv61 – Confirmation

Après un carrefour complexe et tous les km et en sortie de zone agglomérée.



Dv43a – Pré-signalisation

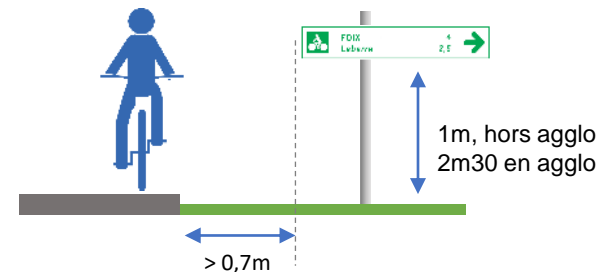
Implanté au moins 15m avant le carrefour. (au moins 30m si pente ou avant un virage)
A planter en 1^{ère} intention.

2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

Stratégie d'implantation et d'indication du jalonnement

Principes d'implantation des panneaux

- ❖ Les panneaux sont **implantés à une hauteur de 2,30m minimum** (1m hors agglomération), à une distance minimale de 70cm par rapport à la chaussée.
- ❖ Autant que possible, ils sont **ajoutés sur des supports existants**. Cette possibilité peut amener à implanter le panneau à gauche de la chaussée sur les petites routes (la réglementation préconise une implantation à droite mais une implantation à gauche est considérée comme peu impactante pour les cyclistes dans ce contexte).
- ❖ Le jalonnement peut aussi être mis en œuvre pour **orienter vers l'axes cyclables**, par exemple depuis un centre bourg (par exemple « Vers Voie Verte », en caractère L4).
- ❖ La distance est au moins indiquée pour les panneaux de confirmation, idéalement pour l'ensemble des panneaux.



Dv43a – pré signalisation avec figurine vélo



Dv21 – signalisation avec figurine vélo



Dv61 – Confirmation avec figurine vélo

- ❖ Les panneaux peuvent également indiquer le temps de parcours.



2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

L'entretien du réseau

Une enveloppe budgétaire spécifique à prévoir par le gestionnaire de voirie pour les opérations de maintenance, d'entretien du réseau cyclable.

Quelques points de vigilance :

- Evacuation des eaux pluviales le long des itinéraires cyclables (prévoir une pente latérale sur tous les aménagements le long de la chaussée + renvoi au Schéma directeur de gestion des eaux pluviales quand ces derniers existent)
- Eclairage des ouvrages et infrastructures retenu au titre de l'arrêté sur la prévention, la réduction et la limitation des nuisances lumineuses du 27 décembre 2018
- En hiver : prévoir le salage et le déneigement sur les aménagements cyclables (et pas uniquement sur la chaussée réservée aux automobilistes)
- Balayage régulier en cas d'intempéries et à l'automne.
- Etc.

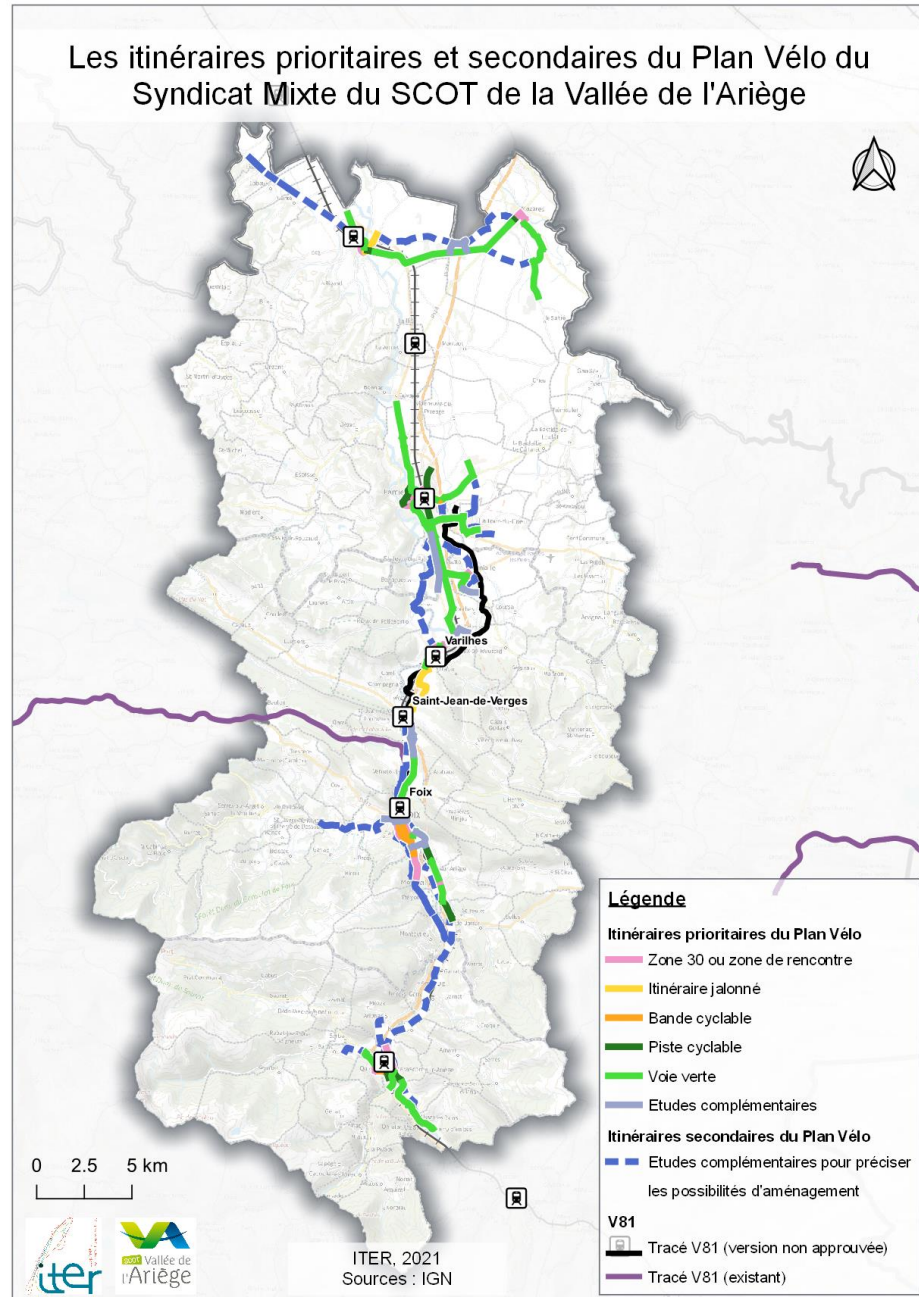
Des usagers sensibles à la qualité du revêtement des infrastructures cyclables sur lesquelles ils circulent.

Aménagement non entretenu =
aménagement non utilisé et non rentable dans le temps.

2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

96km d'itinéraires **prioritaires** répartis à :

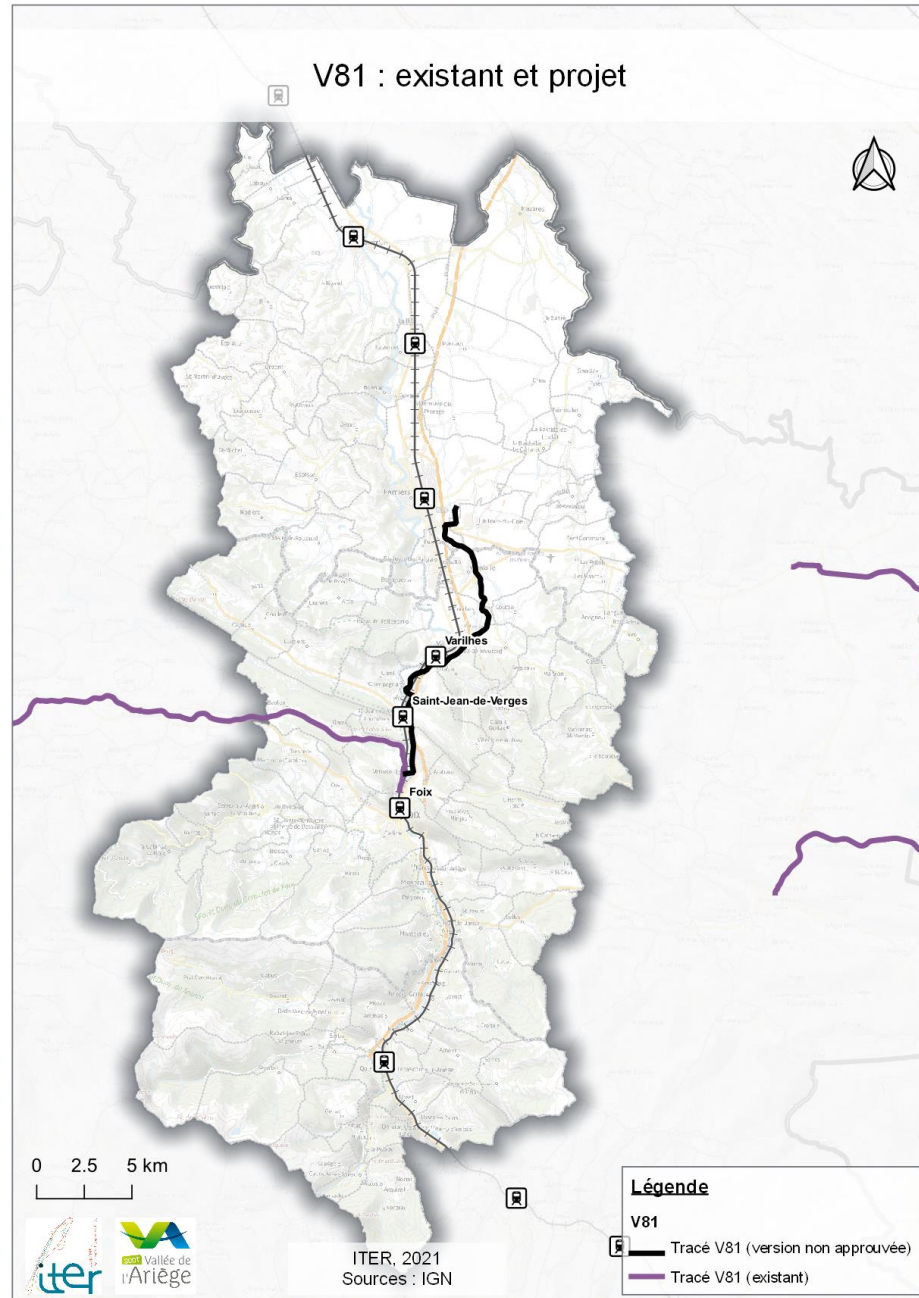
- 22% d'aménagements mixtes (zones 30, itinéraires jalonnés sur route à faible trafic et vitesse),
- 4% d'aménagements non séparatifs (bandes cyclables),
- 61% d'aménagements séparatifs (pistes cyclables, voies vertes). Les aménagements séparatifs du Plan Vélo indiquent un objectif à atteindre, à étudier lors d'études opérationnelles,
- 13% qui restent à déterminer (étudier les possibilités d'aménagement avec les gestionnaires de voirie concernés au vu des contraintes techniques et de l'existant).



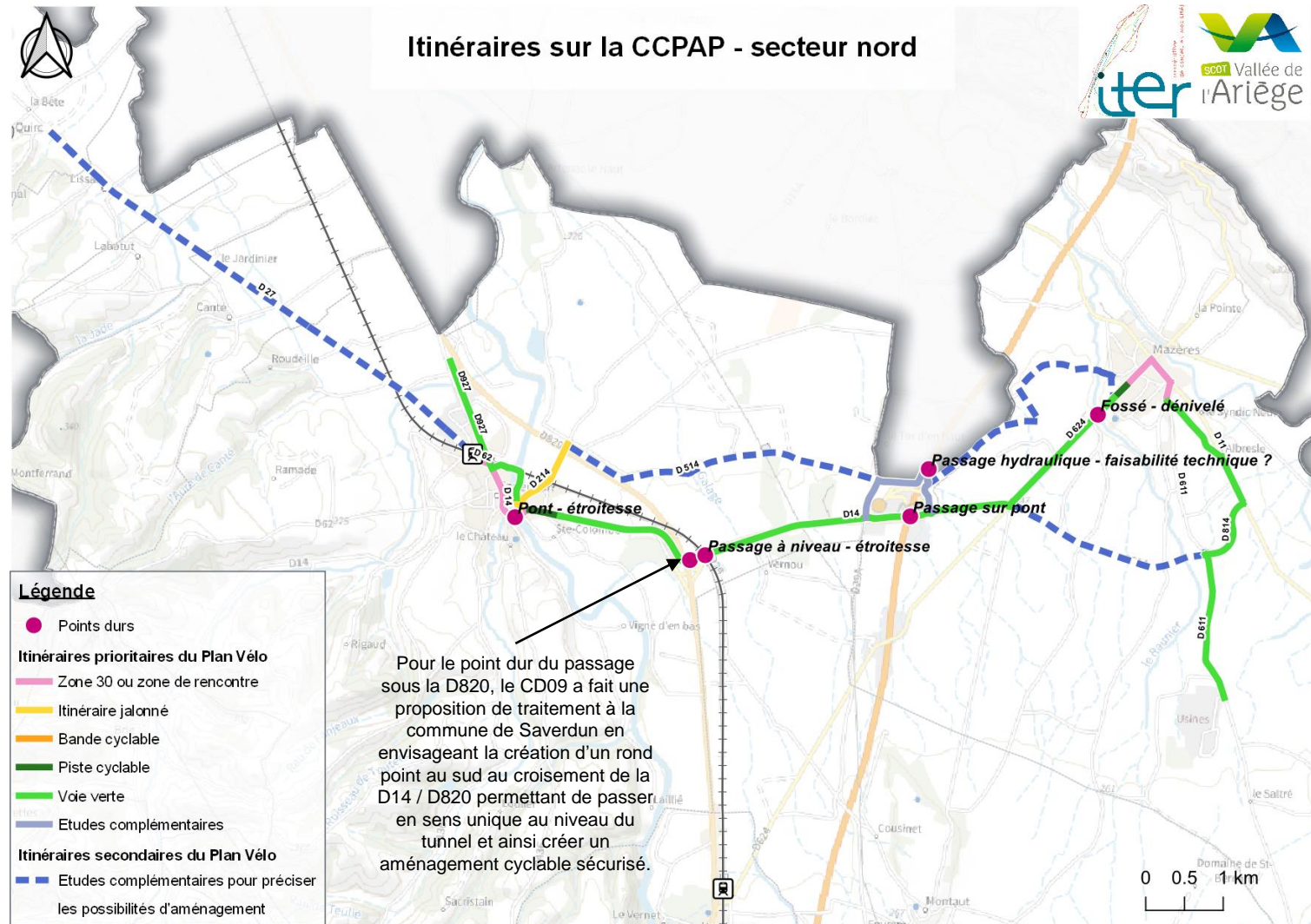
2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

Cette carte représente le tracé de la V81 (Véloroute du piémont pyrénéen) :

- En violet le tracé existant sur le territoire du Syndicat Mixte du SCoT de la Vallée de l'Ariège et sa périphérie.
- En noir, le tracé en projet par le Département de l'Ariège dont la finalisation entre Foix et Pamiers est prévue pour 2023.

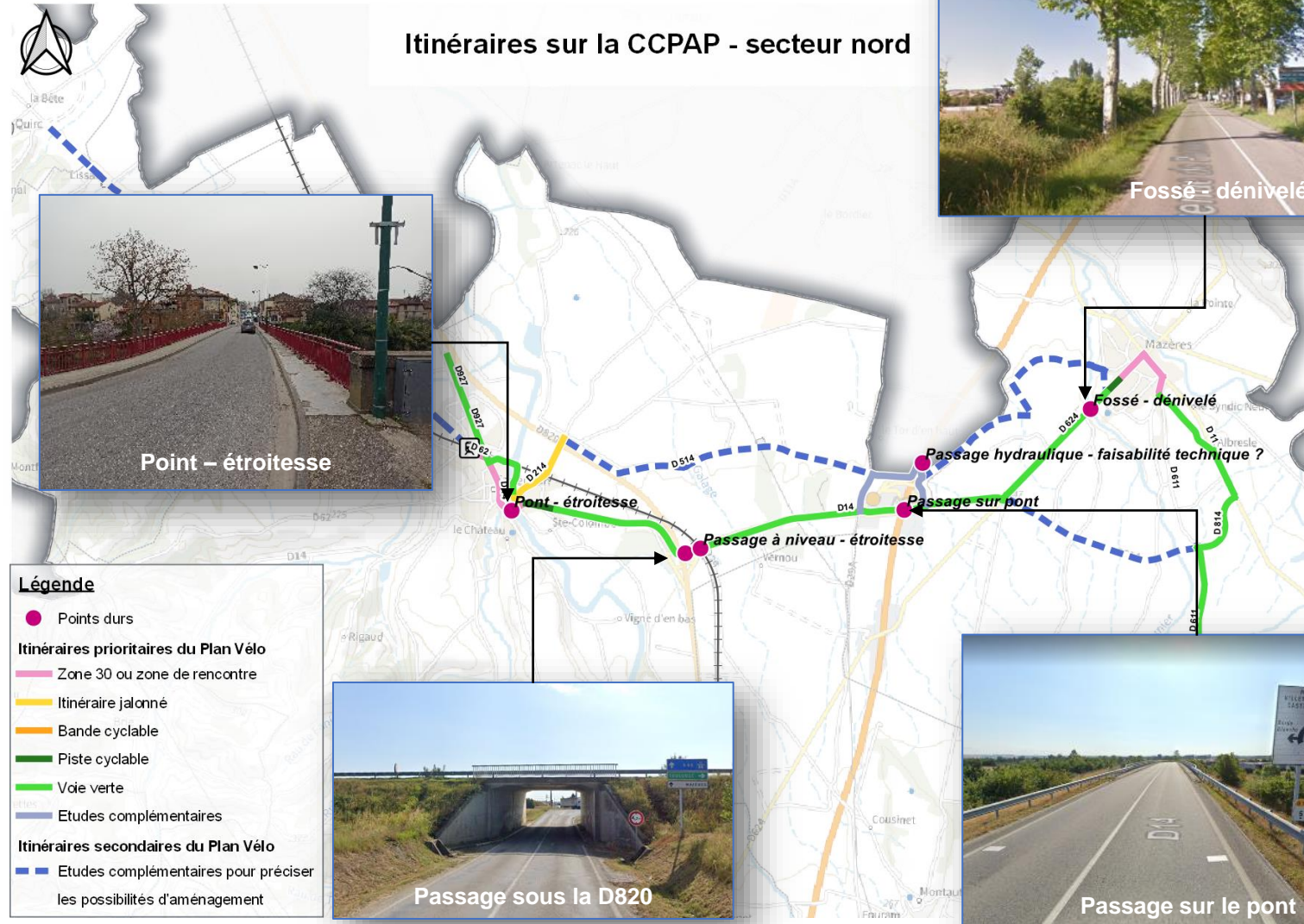


2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

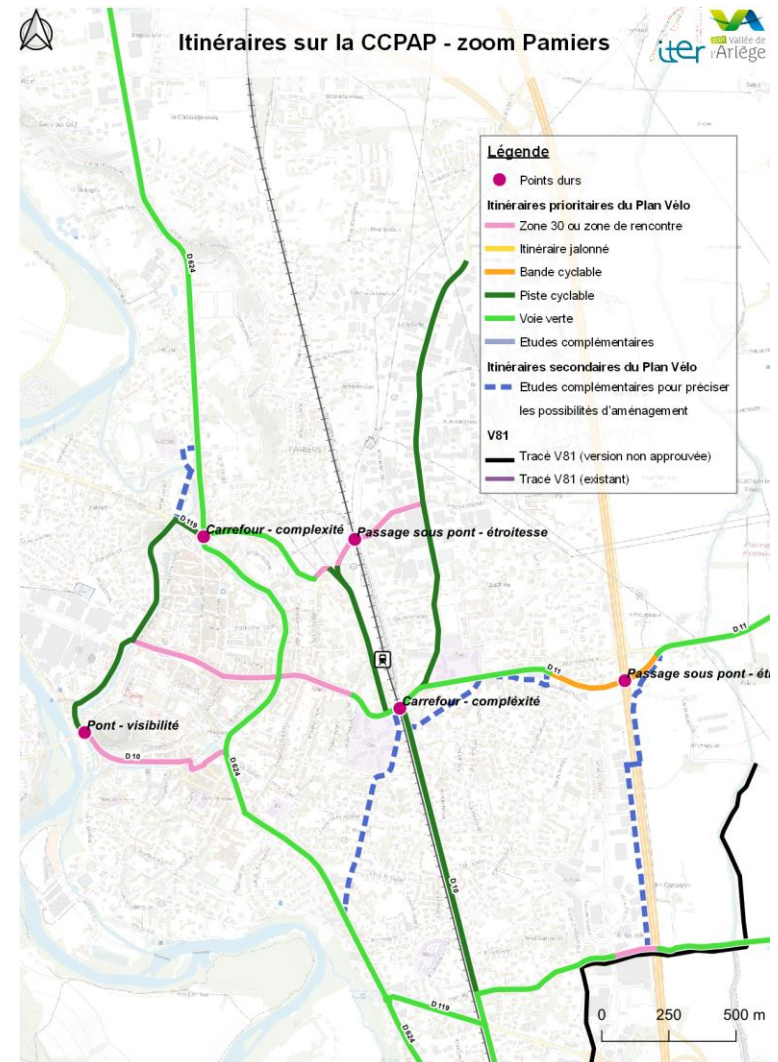
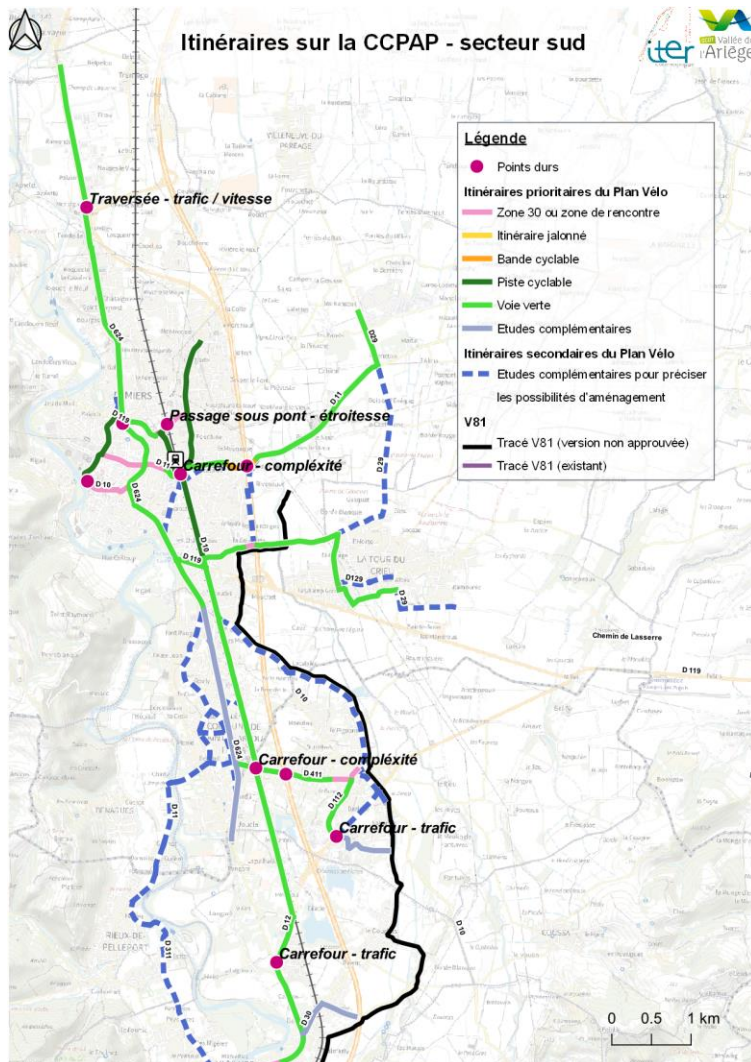


2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

Les points durs

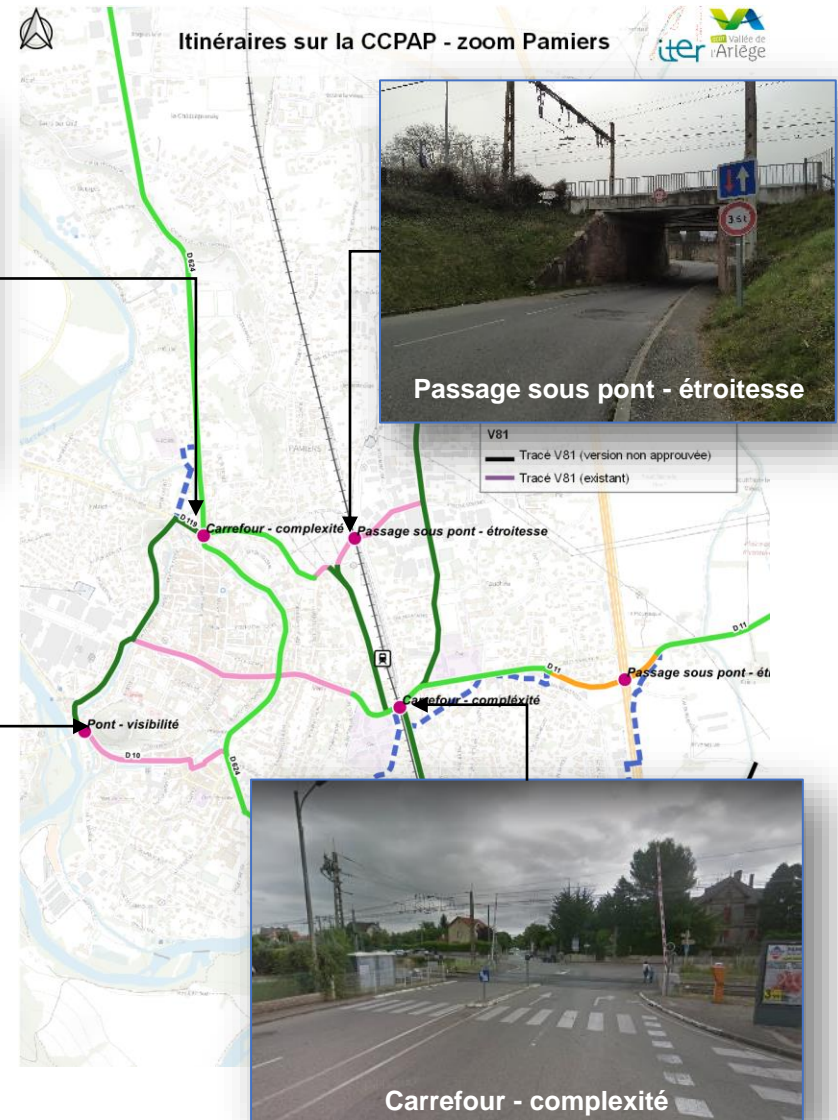
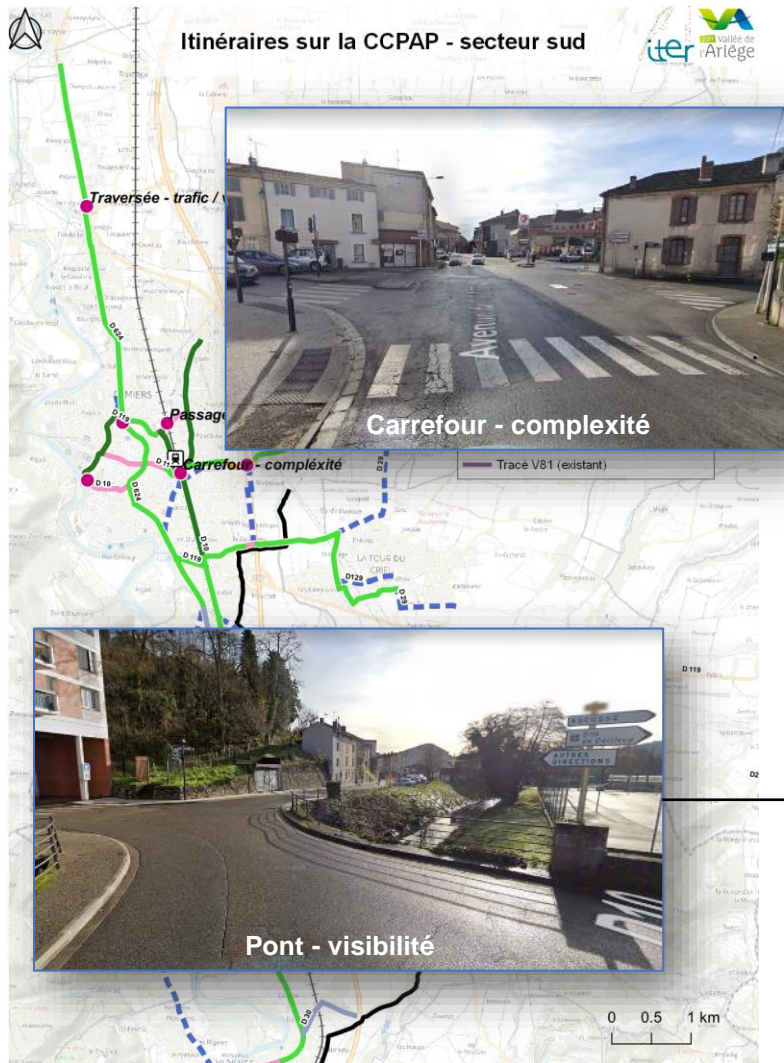


2.3. La typologie des aménagements présentés pour assurer la sécurité d'usage



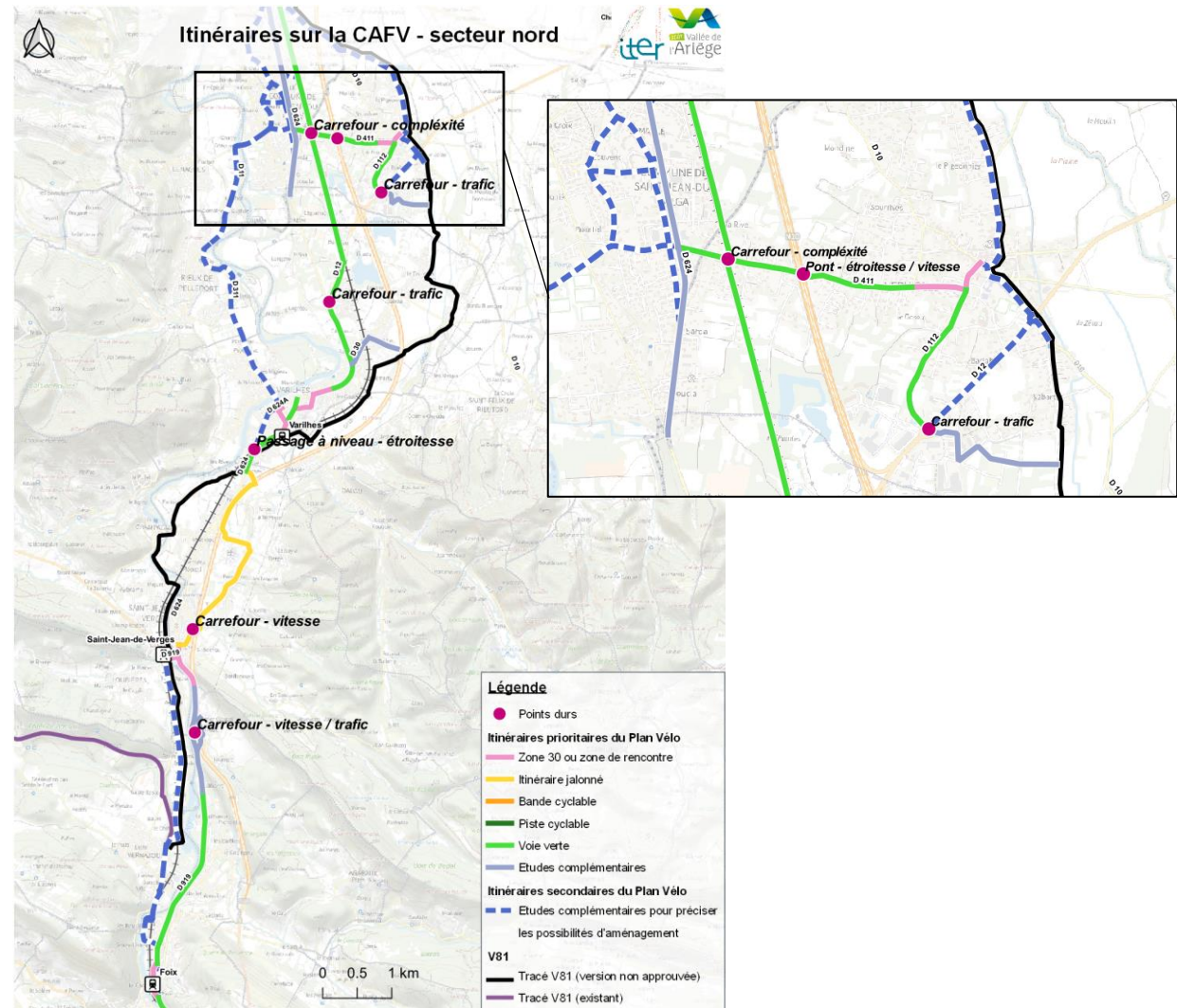
2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

Les points durs

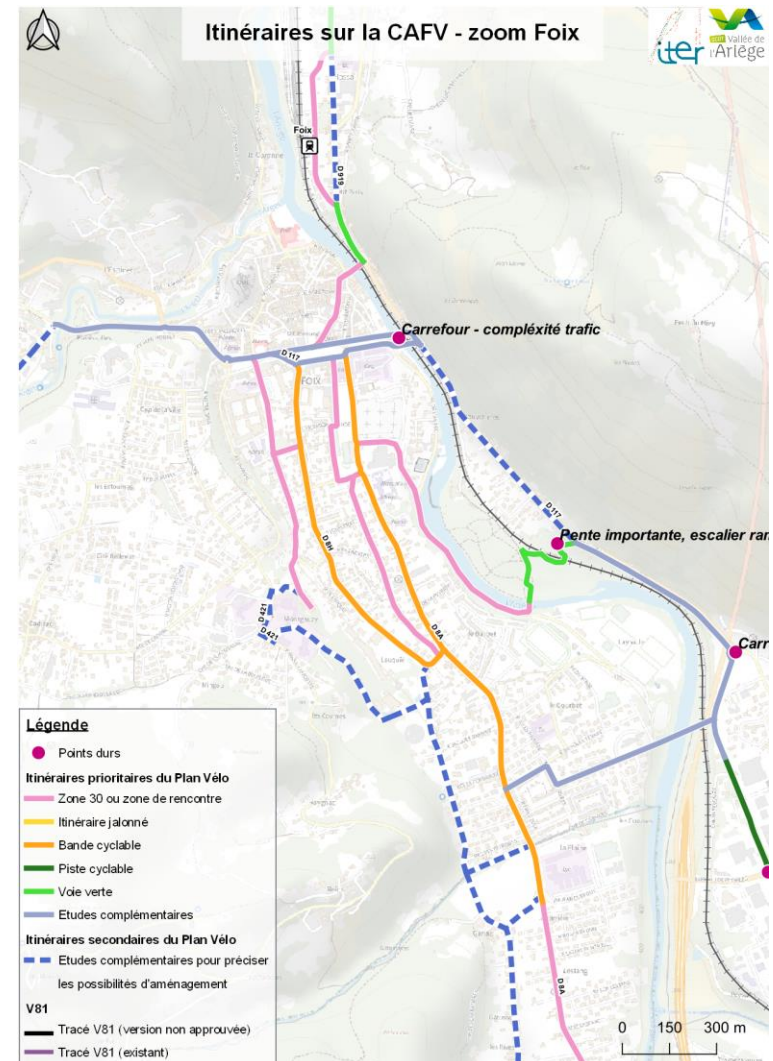
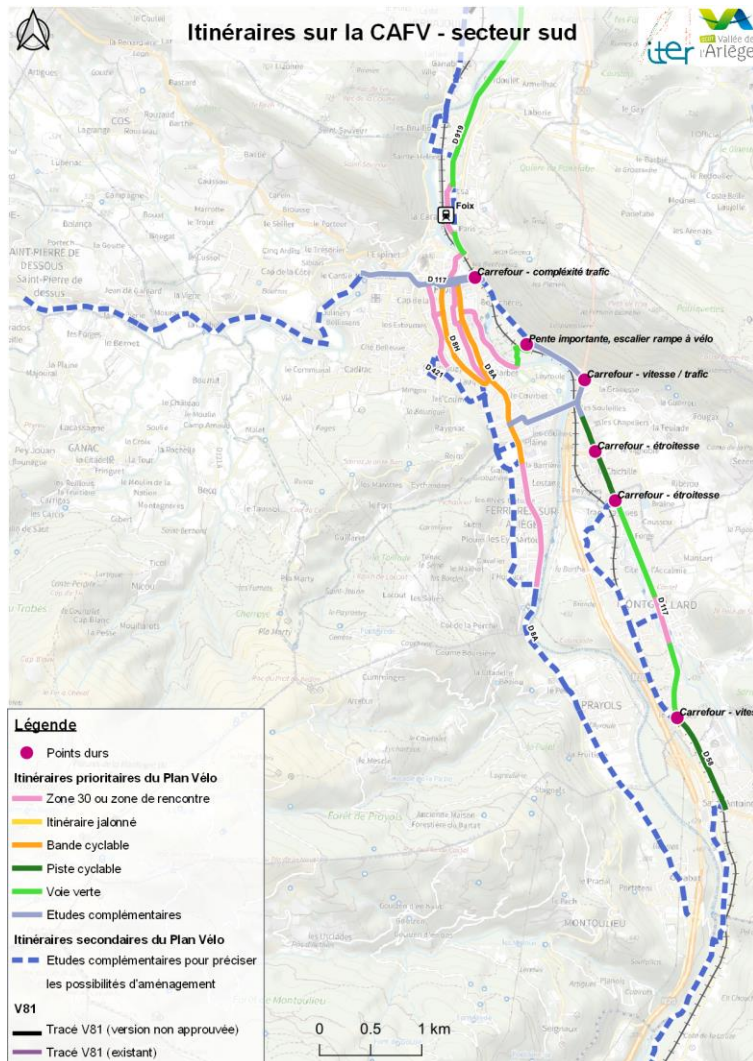


2.3. La typologie des aménagements presentés pour assurer la sécurité d'usage

Les points durs



2.3. La typologie des aménagements presentis pour assurer la sécurité d'usage



2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

Les points durs



Carrefour - vitesse / trafic

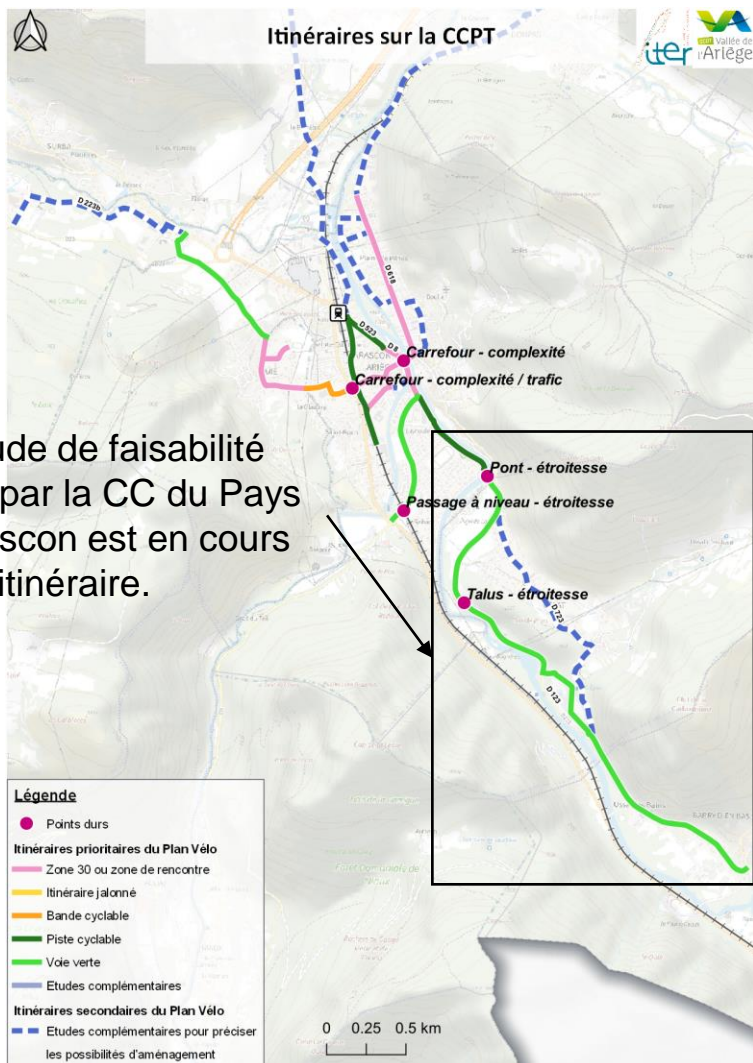


Carrefour - étroitesse

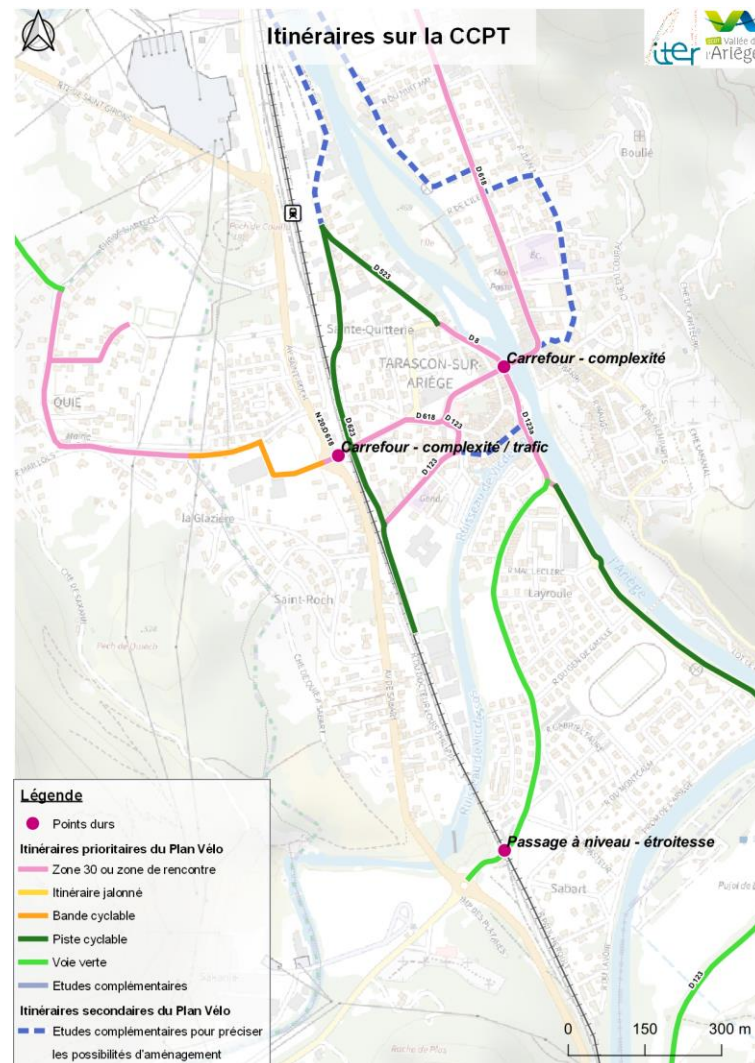


Carrefour - étroitesse

2.3. La typologie des aménagements presentis pour assurer la sécurité d'usage

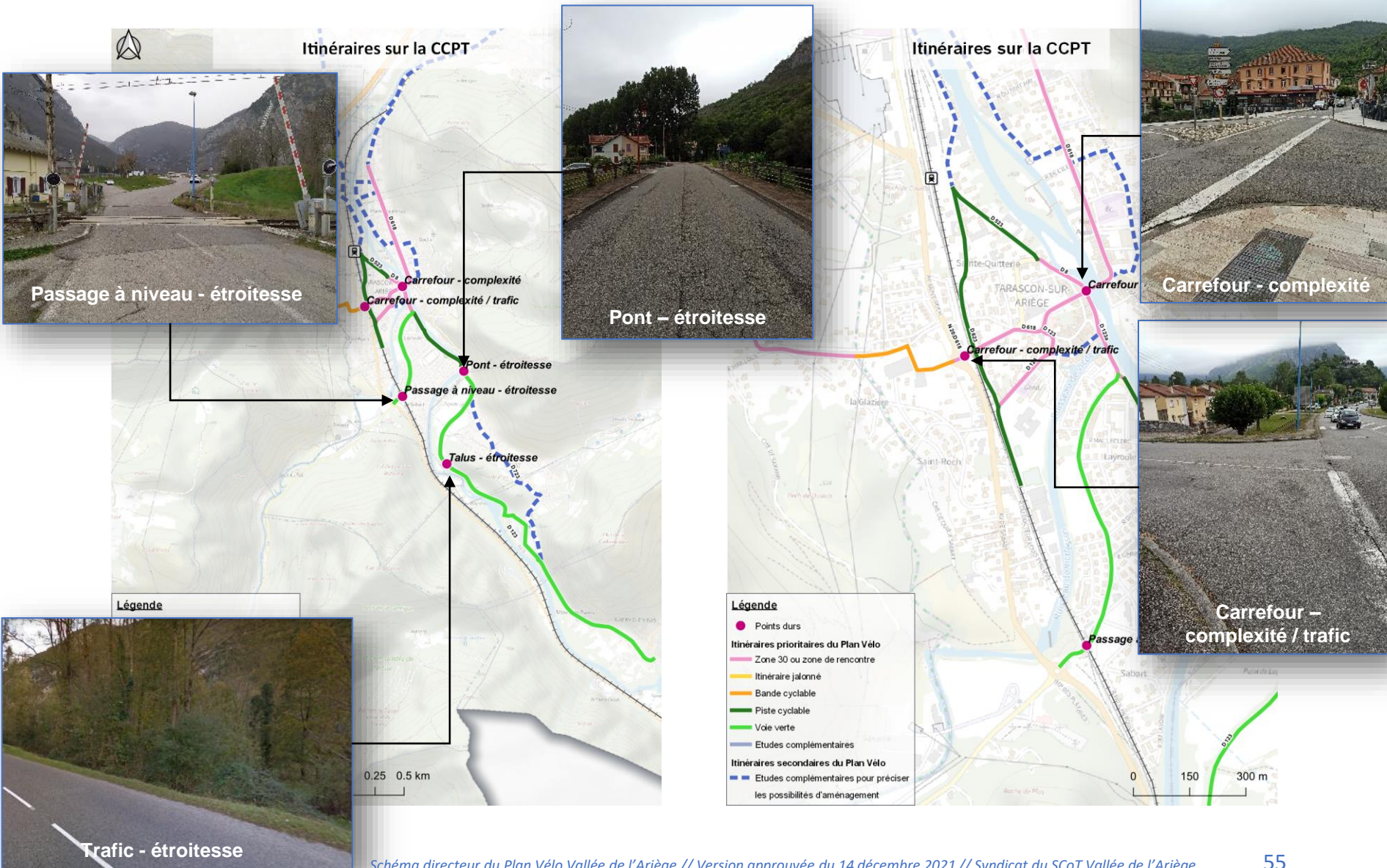


Une étude de faisabilité menée par la CC du Pays de Tarascon est en cours sur cet itinéraire.



2.3. La typologie des aménagements pressentis pour assurer la sécurité d'usage

Les points durs



2.4. Estimation des coûts d'aménagements

Cette dernière partie a pour objectif d'estimer les enveloppes financières pour déployer le schéma d'infrastructures cyclables SCoT de la Vallée de l'Ariège.

Cette estimation a été élaborée en croisant :

- Le linéaire proposé dans le présent schéma
- Les types d'aménagements nécessaires
- Les coûts en fourchette « basse » et fourchette « haute » de ces types d'aménagements majorés le cas échéant en fonction des difficultés d'aménagements identifiées liées à des difficultés foncières, environnementales voire des capacités financières des gestionnaires de voiries.

Ces coûts sont présentés par Intercommunalité avec un détail par maîtrise d'ouvrage (commune, Intercommunalité ou Département en annexe) avec précision des aménagements se situant en zone agglomérée et hors zone agglomérée.

Les coûts présentés ci-après sont ceux affectés aux itinéraires prioritaires compte tenu de leur importance dans le schéma. Le détail des coûts des itinéraires secondaires est présent en annexe du document.

2.4. Estimation des coûts d'aménagements

- Quelques éléments de cadrage financier** ➤ Ces coûts sont donnés à titre indicatif, seules des études plus fines pourront déterminer le coût exact de l'aménagement.
- Enjeu de coordination des différents acteurs : coût d'aménagement moins important si cela s'insère dans des travaux déjà prévus.



Type d'aménagement	Estimation financière d'investissement (€/km) Fourchette basse	Estimation financière d'investissement (€/km) Fourchette haute
Jalonnement	4K€	10K€
Zone 30 avec marquage au sol (et double sens cyclable)	7K€	30K€
Bande cyclable	10K€/km	100K€/km
Piste cyclable	150K€/km	350K€/km
Voie verte	200K€/km	500K€/km

Les coûts présentés dans ce tableau correspondent à une moyenne des coûts des travaux observés sur des territoires (retours d'expérience de communes, collectivités au niveau national).

2.4. Estimation des coûts d'aménagements

Pour aller plus loin ...



<https://apc-climat.fr/webconf-apcc-financer-votre-strategie-de-developpement-du-velo/>



Club des villes et territoires cyclables.

2.4. Estimation des coûts d'aménagements (liste non exhaustive)

Les principales sources de co-financement des infrastructures cyclables 1/4

- **Fonds mobilités actives : appel à projets aménagements cyclables annuel – Plan Vélo National.** Deux catégories de projets sont éligibles : les projets type « discontinuité » - ouvrages d'art et points noirs de sécurité routière et les projets type « itinéraire sécurisé ». AAP Avenir Montagnes

- **Contribution des Régions et des Départements, dans le cadre de leur plan vélo, des contrats territoriaux.**
 - **Plan Vélo Régional Occitanie** : itinéraires continus, jalonnés et en site propre, suffisamment large et avec un revêtement roulant (béton bitumineux),
 - Liaison entre 2 communes (+ de 100 dép. /j.) : jusqu'à 15 km max → jusqu'à 50 % de taux de financement (plafonné sur une base de 200 K€ /km).
 - Liaisons intra-communales (centre vers faubourg / gare / pôle scolaire / pôles d'emplois) : communes de plus de 2 000 hab. hors AOM → jusqu'à 25% de taux de financement pour les liaisons inférieures ou égales à 5km. Pour les communes inférieures à 2000 hab → dispositif bourg centre.
 - Liaisons cyclables en interconnexion avec le réseau ferré liO (itinéraire de rabattement) → jusqu'à 50 % de taux de financement.

2.4. Estimation des coûts d'aménagements (liste non exhaustive)

Les principales sources de co-financement des infrastructures cyclables 2/4

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

2.4. Estimation des coûts d'aménagements (liste non exhaustive)

Les principales sources de co-financement des infrastructures cyclables 3/4

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

Modalités d'intervention en agglomération

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

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

Modalités d'intervention hors agglomération

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

2.4. Estimation des coûts d'aménagements (liste non exhaustive)

Les principales sources de co-financement des infrastructures cyclables 4/4

- **DSIL (Dotation de Soutien à l'investissement local)** : 35% des enveloppes DSIL sont destinés à la rénovation énergétique et aux nouvelles mobilités. Les projets « vélos » sont donc éligibles à la DSIL.
- **DETR (Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux)** : attribuée par le préfet aux collectivités éligibles, sous forme de subventions, notamment dans l'accompagnement à la transition écologique.
Bonus écologique « mobilités durables » pour les itinéraires cyclables : augmentation de la subvention de 10%
- **Certificats d'économie d'énergie (CEE)** : programme AVELO de l'ADEME (cofinancement d'études, d'expérimentation de services vélo, de campagne de communication grand public pour promouvoir le vélo et la création de postes de chargés de mission vélo).
- **Fond LEADER** (Liaison Entre Action de Développement de l'Economie Rurale) + Fond FEDER
- **Plan de relance Etat-Région** : nouvelle génération de CPER // CRTE (Contrat de Relance pour la transition énergétique)

Pour aller plus loin : <https://aides.francemobilites.fr>

2.4. Estimation des coûts d'aménagements

Mètre linéaire cumulé des itinéraires prioritaires par EPCI en fonction du gestionnaire de voirie identifié

EPCI/ Commune	Domaine routier	Mixité/ réglementation		Amgt Contigu		Amgt site propre		Etude complémentaire	
		MO Commune	MO Département ou commune (*)	MO Commune	MO Département ou commune (*)	MO Commune	MO Département ou commune (*)	MO Commune	MO Département ou commune (*)
Portes d'Ariège Pyrénées	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	3 480	741	458		11 072	13 960	2 838	515
	Routes communales / intercommunales	1 680				12 706		1 441	
agglomération Foix-Varilhes	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	2 751	302	3 094		4 286	4 431	2 757	2 545
	Routes communales / intercommunales	8 358				3 352		2 291	
Pays de Tarascon	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	1 224				1 919	2 363		
	Routes communales / intercommunales	764		306		2 822			
Total	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	7 454	1 043	3 552		17 276	20 755	5 595	3 061
	Routes communales / intercommunales	10 802		306		18 880		3 732	

Le schéma des infrastructures cyclables prioritaires du Plan Vélo SCoT de la Vallée de l'Ariège s'élève à près de **96km** d'itinéraires répartis à :

- 22% d'aménagements mixte,
- 4% d'aménagements continus,
- 61% d'aménagements en site propre + 13% qui restent à déterminer.

65% des aménagements sont proposés à proximité du domaine routier du Département mais 41% se situent en zone agglomérée dont les choix à effectuer sont à porter par la Commune concernée en partenariat avec le Département dans le cadre des comités de traverses d'agglomération.

Il est néanmoins rappelé que la Département ne souhaite pas réduire les chaussées actuelles et qu'il conviendra si des aménagements en sites propres sont envisagés et quelle que soit la maîtrise d'ouvrage visée, d'aménager la plateforme dédiée aux cycles à l'extérieur de la chaussée réservée à la circulation automobile et donc hors domaine routier départemental.

2.4. Estimation des coûts d'aménagements

Coût (fourchette basse) d'aménagement estimés des itinéraires prioritaires par EPCI en fonction du gestionnaire de voirie identifié

Intercommunalité / Commune	Domaine routier	Mixité/ réglementation		Amgt Contigu		Amgt site propre		Etude complémentaire	
		MO Commune	MO Département ou commune (*)	MO Commune	MO Département ou commune (*)	MO Commune	MO Département ou commune (*)	MO Commune	MO Département ou commune (*)
Portes d'Ariège Pyrénées	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	22 000 €	4 000 €	5 000 €		1 913 000 €	2 435 000 €		
	Routes communales / intercommunales	11 000 €				2 223 000 €			
agglo Foix-Varilhes	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	23 000 €	2 000 €	19 000 €		1 155 000 €	841 000 €		
	Routes communales / intercommunales	39 000 €				670 000 €			
Pays de Tarascon	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	9 000 €				225 000 €	473 000 €		
	Routes communales / intercommunales	5 000 €		3 000 €		542 000 €			
Total minimum	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	54 000 €	6 000 €	24 000 €		3 293 000 €	3 749 000 €		
	Routes communales / intercommunales	55 000 €		3 000 €		3 435 000 €			
									10 619 000 €

* choix qui reste à déterminer à la suite des études opérationnelles

Coût (fourchette haute) d'aménagement estimés des itinéraires prioritaires par EPCI en fonction du gestionnaire de voirie identifié

Intercommunalité / Commune	Domaine routier	Mixité/ réglementation		Amgt Contigu		Amgt site propre		Etude complémentaire	
		MO Commune	MO Département ou commune (*)	MO Commune	MO Département ou commune (*)	MO Commune	MO Département ou commune (*)	MO Commune	MO Département ou commune (*)
Portes d'Ariège Pyrénées	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	91 000 €	13 000 €	46 000 €		4 763 000 €	6 087 000 €		
	Routes communales / intercommunales	45 000 €				5 486 000 €			
agglo Foix-Varilhes	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	98 000 €	9 000 €	191 000 €		2 861 000 €	2 081 000 €		
	Routes communales / intercommunales	143 000 €				1 676 000 €			
Pays de Tarascon	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	37 000 €				546 000 €	1 182 000 €		
	Routes communales / intercommunales	23 000 €		31 000 €		1 343 000 €			
Total minimum	Routes départementales ou le long des routes départementales (*)	226 000 €	22 000 €	237 000 €		8 170 000 €	9 350 000 €		
	Routes communales / intercommunales	211 000 €		31 000 €		8 505 000 €			
									26 752 000 €

* choix qui reste à déterminer à la suite des études opérationnelles

Un schéma des itinéraires prioritaires est estimé **entre 10,6M€ et 26,7M€** (hors étude complémentaire) **pour l'ensemble du territoire SCoT de la Vallée de l'Ariège** répartis à :

- 62% pour la CCPAP
- 26% pour l'agglo Foix-Varilhes
- 12% pour la CC du Pays de Tarascon.

La maîtrise d'ouvrage des aménagements à réaliser sur le domaine routier départemental ou à proximité et par conséquent les coûts associés devront être affinés dans le cadre d'études opérationnelles. Par conséquent, les coûts d'investissement seront à répartir entre les différents acteurs de ces aménagements et non orientés seulement vers le Département.

Les aménagements situés sur des itinéraires / sections où existait déjà un aménagement satisfaisant n'ont pas été comptabilisés dans ce PPI.

2.4. Estimation des coûts d'aménagements

La stratégie du Plan Vélo - qui vise à répondre de manière pertinente et adaptée au potentiel d'usage identifié dans le diagnostic - en aménageant un maximum d'itinéraires sécurisés et continus - présente un budget prévisionnel d'investissement conséquent.

Pour rappel, la profession estime qu'à l'échelle nationale, la puissance publique doit investir environ 25€/ an/ habitant en politique cyclable sur 10 ans pour rattraper le retard en matière d'équipement dédié au vélo et atteindre 10% de part modale vélo.

Le budget d'investissement proposé sur le périmètre du Syndicat de SCoT de la Vallée de l'Ariège se situe proche de ce ratio **avec une stratégie à 10 ans située entre 13 et 33€/ an/ habitant**. Pour rappel, ce coût par an et par habitant n'intègre pas les coûts supplémentaires qui seront à rajouter pour certains itinéraires dont des études complémentaires sont à mener. Même si cette stratégie est cohérente avec les objectifs nationaux, la capacité à la financer constitue un enjeu central et déterminant.

Quelles pistes pour s'assurer de la capacité du territoire à financer les aménagements ?

1. **Assurer une ingénierie de montage de projet et de pilotage du Plan Vélo pour garantir la cohérence du projet global, les économies d'échelle entre les phases de maîtrise d'ouvrage mais surtout la capacité de rechercher des co-financements auprès de nombreux partenaires,**
2. **Faire du Plan Vélo un document cadre auquel il est nécessaire de se référer avant toute intervention sur la voirie permettant de réaliser des économies d'échelle dans les travaux,**
3. **Faire coïncider les futurs PPI des différentes communes pour aménager des itinéraires complets mais aussi à étudier en cohérence avec le futur PPI du Département,**
4. **Engager les phases de Maîtrise d'œuvre et travaux sur un linéaire complet regroupant plusieurs maîtrises d'ouvrage pour assurer les économies d'échelle nécessaire mais aussi rendre plus attractif un dossier de demande de cofinancement,**
5. **Aller à la recherche de l'ensemble des dispositifs d'accompagnement financier pour réduire le « reste à charge » des gestionnaires de voirie.**

2.5. Proposition d'un PPI

Plan prévisionnel d'investissement par maître d'ouvrage pressenti (fourchette basse)

EPCI/ Commune	Maître d'ouvrage	Court terme 2022-2026	Moyen terme 2027 – 2032	Long terme après 2032
Portes d'Ariège Pyrénées	Département ou communes (*)	258 687 €	2 180 011 €	- €
	Communes / intercommunalité	2 770 983 €	1 080 052 €	322 775 €
agglo Foix-Varilhes	Département ou communes (*)	347 726 €	495 694 €	- €
	Communes / intercommunalité	283 867 €	1 622 637 €	- €
Pays de Tarascon	Département ou communes (*)	- €	472 656 €	- €
	Communes / intercommunalité	151 316 €	446 119 €	186 228 €
Total	Département ou communes (*)	606 413 €	3 148 361 €	- €
	Communes / intercommunalité	3 206 166 €	3 148 808 €	509 003 €

* choix qui reste à déterminer à la suite des études opérationnelles

Plan prévisionnel d'investissement par maître d'ouvrage pressenti (fourchette haute)

EPCI/ Commune	Maître d'ouvrage	Court terme 2022-2026	Moyen terme 2027 – 2032	Long terme après 2032
Portes d'Ariège Pyrénées	Département ou communes (*)	646 716 €	5 453 273 €	- €
	Communes / intercommunalité	6 953 436 €	2 710 428 €	767 776 €
agglo Foix-Varilhes	Département ou communes (*)	869 315 €	1 220 531 €	- €
	Communes / intercommunalité	748 028 €	4 221 063 €	- €
Pays de Tarascon	Département ou communes (*)	- €	1 181 640 €	- €
	Communes / intercommunalité	402 423 €	1 111 056 €	465 570 €
Total	Département ou communes (*)	1 516 031 €	7 855 444 €	- €
	Communes / intercommunalité	8 103 887 €	8 042 547 €	1 233 346 €

* choix qui reste à déterminer à la suite des études opérationnelles

Les tableaux ci-dessous représentent le plan prévisionnel d'investissement indicatif par maître d'ouvrage à court, moyen et long terme. Le court terme correspond à une échéance 2022/2026, le moyen terme 2027/2032 et le long terme au-delà de 2032.

A court terme, à l'échelle du périmètre SCoT de la Vallée de l'Ariège, il est envisagé que la puissance publique investisse entre 3,8M€ et 9,6M€ réparti à 79% pour la CCPAP, 17% pour l'agglo FV et 4% pour la CCPT.

Pour le PPI indicatif sous maîtrise d'ouvrage départementale, comme évoqué dans les pages précédentes, il conviendra par des études opérationnelles de préciser vers quel maître d'ouvrage orienter cet investissement en fonction du site d'implantation de l'aménagement.

Le plan prévisionnel détaillé par commune est présent en annexe du document.

Partie 3 : Schéma directeur du stationnement vélo



Dessignons un avenir qui a du sens.

Partie 3 – La stratégie en matière de stationnement vélo

3.1. Les aspects réglementaires en matière de stationnement vélo.

Emport des vélos dans les trains, suppression stationnements Voiture avant passage piéton, ...

3.2. Les bonnes pratiques à envisager en matière de localisation et de mobilier urbain

-> Localisation et éléments de choix

-> Les types de mobiliers préconisés et des coûts associés

3.3. Une proposition de localisation et de type de stationnements

-> Cartographie avec localisation et type de stationnements envisagés

3.4. Les aides financières envisageables

3.5. Approche des coûts d'investissement du mobilier de stationnement

3.1. Ce que nous dit la loi en matière de stationnements vélo

L'emport des vélos dans les trains : Décret n° 2021-41 du 19 janvier 2021 relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs.

Le 19 janvier 2021, le décret relatif à l'emport des vélos non démontés à bord des trains de voyageurs a été publié au Journal Officiel. Ce décret fait suite à la promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en décembre 2019 et impose :

- **Un minimum de 8 emplacements vélos dans les services d'intérêt national : TGV et Intercités neufs ou rénovés.**
- Pour les services d'intérêt régional type TER, il s'agira de respecter un ratio minimum de 2% par rapport au nombre total de places assises fixes dans le train (ce nombre devant être supérieur à 4 emplacements et inférieur à 8 emplacements).

L'assurance de pouvoir embarquer son vélo à bord du train : le décret introduit également la possibilité pour les autorités organisatrices de mobilité (AOM) d'instaurer un système de réservation des emplacements vélos.

La mise en place de stationnement vélo en gare : Décret no 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L. 1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare.

Ce décret fixe en particulier des exigences d'équipement pour 1000 gares soit un doublement des places actuelles d'ici 2024 dont certaines gares du territoire sont concernées : Foix, Pamiers, Tarascon et Saverdun dont le nombre de stationnement est fixé à 10. En revanche, les stationnements présents sur les gares du territoire atteignent d'ores et déjà les objectifs fixés par le décret mais les besoins semblent plus forts (saturation des emplacements vélos fréquents) et indiquent qu'il est nécessaire d'aller au delà des objectifs fixés par ce décret pour pouvoir répondre aux besoins actuels et futurs.

Ce décret a un impact sur les PEM en devenir de Saverdun et Tarascon. Pour Pamiers et Foix, le stationnement existant répond à cette exigence.



3.1. La réglementation en matière de stationnement vélo.

La suppression des places de stationnement pour véhicules motorisés en amont des traversées piétonnes.

Depuis le début de l'année 2020, les places de stationnement situées à moins de 5 mètres en amont d'un passage piéton sont interdites, c'est-à-dire qu'il n'est plus possible de mettre en place des espaces de stationnement pour véhicules motorisés 5 mètres avant un passage piéton lorsqu'il y a des travaux d'aménagement ou bien de réhabilitation des chaussées.

Par ailleurs, pour les emplacements existants, les gestionnaires de voirie devront les avoir supprimés avant le 31 décembre 2026.

Cette nouvelle réglementation peut être une opportunité pour développer du stationnement pour les vélos.

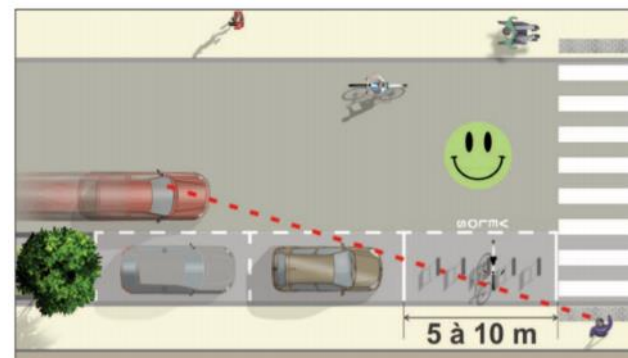
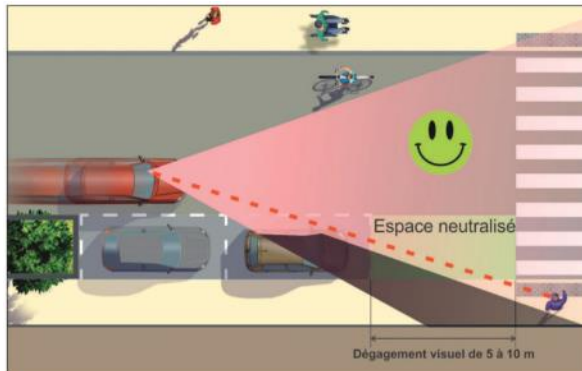
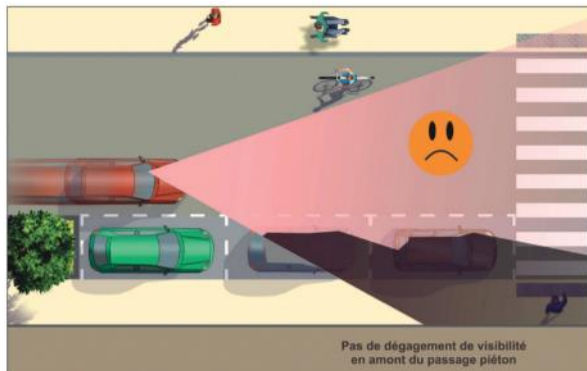
1 place automobile = 8 à 10
vélos standards
(ou 3 vélos cargos)



Masque de visibilité important
Danger pour les piétons qui traversent

Suppression du masque de visibilité

Piétons visibles par les automobilistes
Création de places de stationnement pour vélos



3.1. La réglementation en matière de stationnement vélo.

Zoom sur une action de sensibilisation menée à Bruxelles où des stationnements vélos ont été installés en forme de voiture.

L'objectif étant de montrer aux habitants l'espace public nécessaire pour stationner une voiture par rapport à un vélo et de les faire réagir / les sensibiliser.

1 place automobile = 8 à 10 vélos standards
(ou 3 vélos cargos)



Parking vélo en forme de voitures. Source : <https://detours.canal.fr>



3.1. Le PLU(i), outil pour réserver des emplacements de stationnement vélos

Afin d'augmenter la part modale vélo, il serait opportun de généraliser l'inscription de normes de stationnement vélos ambitieuses dans les documents d'urbanisme (PLU(i) notamment, SCoT révisé),

Les normes de stationnement auxquelles les constructeurs doivent répondre correspondent à l'article 12 des anciens formats de Plans Local d'Urbanisme (PLU(i)). Il définit, pour chaque type de bâtiment ou d'espace le nombre de places de stationnement à prévoir par unité de surface.

Diminuer les normes de stationnement voiture au profit du stationnement des deux roues non motorisées peut avoir plusieurs avantages :

- Réduire les coûts de construction des immeubles pour les bailleurs,
- Réduire le recours systématique à la voiture même pour les courtes distances,
- Impulser la pratique cyclable,
- Améliorer (indirectement) la santé des actifs et des scolaires,
- Sur le long terme : réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) – obligation de prendre en compte le PCAET SCoT.

Les outils réglementaires à mobiliser peuvent être les Orientations d'Aménagement Programmées et les emplacements réservés des PLU(i) avec un volet « Mobilité ».

ARTICLE 12 (UA2) - OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Rappel : Les « dispositions générales » et les « dispositions communes » s'appliquent.

1 - Les obligations en matière de réalisation d'aires de stationnement ne s'appliquent pas à un changement de destination des constructions déjà existantes ayant pour effet la création de logements, de commerces.

2 - Le nombre d'aires de stationnement automobile exigées est calculé et arrondi au nombre entier le plus proche en fonction des normes minimales suivantes :

A- En zone d'influence des stations de TCSP (cf. plan annexé au présent règlement), aucune place de stationnement n'est exigée.

B - En dehors des zones d'influence des stations de TCSP (cf. plan annexé au présent règlement) :

B.1 - Pour les constructions à usage d'habitation :

B.1.1 - Pour les constructions à usage d'habitat locatif, aidées par l'Etat : entre 0 et 1 place pour 70 m² de surface de plancher hors oeuvre nette (sans pouvoir exiger plus d'une place par logement en application de l'article L123-1-13 du Code de l'Urbanisme).

B.1.2 - Pour les autres constructions à usage d'habitat : au minimum 1 place pour 70 m² de surface de plancher hors oeuvre nette.

B.2 - Pour les constructions à usage hôtelier, de commerce, artisanat et entrepôt :
aucune place de stationnement n'est exigée

B.3 - Pour les constructions à usage de bureau :
au minimum 1 place pour 20 m² de surface de plancher hors oeuvre nette

B.4 - Pour les constructions à usage de service public ou d'intérêt collectif :
aucune place de stationnement n'est exigée

3.2 Les bonnes pratiques à envisager en matière de localisation et de mobilier

Matériel préconisé pour les implantations de stationnement

Le cadre des préconisations présenté dans ce document s'appuie sur un **ensemble de bonnes pratiques à envisager pour permettre d'offrir des conditions de stationnement adaptées aux différents usages**. Les différents matériels préconisés au-delà de leur aspect technique devront aussi porter une identité visuelle reconnaissable qui permettra la facilité de lecture de ces aménagements nouveaux, et servira également à affirmer la légitimité de la place du cycliste au sein de la volonté politique locale. Cela permettra de développer un écosystème de mobilité favorable à l'enracinement de la pratique du vélo sur l'espace public et de faciliter la reconnaissance du matériel par les usagers des équipements.

Les préconisations sont établies à partir des données techniques des matériels suivants :

- Arceaux ou ancrages,
- Râteliers pour les lieux sécurisés,
- Abris ouverts,
- Abris sécurisés,
- Vélo-box,
- Abris résidentiels,
- Râteliers pour enfants (trottinettes et vélos).

Dans le cadre des locaux et abris sécurisés, il sera préconisé un système de verrouillage par code ou à serrure afin de permettre un usage aisé pour tous.

Des préconisations liées au développement de services complémentaires (stations de gonflage, de réparation...) et à la mise en œuvre d'une signalétique associée ont aussi été réalisées sur plusieurs sites pilotes.

3.2 Les bonnes pratiques à envisager en matière de localisation et de mobilier

Quel que soit le type de mobilier choisi, il doit être adapté à : la durée du stationnement, au type de public visé, à la fréquentation de l'équipement et à la part modale visée.



3.2 Les bonnes pratiques à envisager en matière de localisation et de mobilier

Stationnement type « pince roues » ou « râtelier » :

- Peu sécurisé : ne permettent pas d'attacher la roue et le cadre du vélo en même temps
- Risque de voilage de la roue
- Pas de stabilité
- Ne permet pas d'accueillir tous les types de vélos (vélos cargo ...)
- *Mobilier possible uniquement pour les enfants afin de stationner des vélos de petites tailles et des draisiennes. Très peu recommandé pour d'autres usages.*



Type pince-roues

Stationnement type « arceaux » :

- Permet d'attacher la roue et le cadre du vélo en même temps
- Un seul arceau = deux places de stationnement pour vélos.
- Garantit la stabilité du vélo.
- S'adapte à plusieurs types de vélos.
- 1m minimum entre chaque arceau.



3.2 Les bonnes pratiques à envisager en matière de localisation et de mobilier

Quelques exemples de bonnes pratiques recensées

Pour les usagers...



Pour les agents...

Pour les enfants...



3.2 Les bonnes pratiques à envisager en matière de localisation et de mobilier

Le détail des modèles de stationnement est disponible en annexe de ce document.

Quelques exemples de stationnement déjà implantés sur le territoire



3.3. Méthodologie de déploiement de la stratégie stationnement

Type de centralité	Stationnement préconisé	Équipement adapté
Centres urbains	Mobilier urbain principalement de « courte durée » associé à quelques stationnements de « longue durée »	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arceaux vélos sécurisés ▪ Box sécurisés
Au niveau des lieux d'intermodalité <i>gares routières, aires de covoiturage</i>	Stationnements moyenne et longue durée	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arceaux vélos sécurisés et abrités ▪ Box sécurisés
Pour les collèges et lycées	Stationnements moyenne et longue durées privilégiés pour viser les élèves / parents ainsi que les enseignants.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abris vélos, à privilégier dans l'enceinte de l'établissement ▪ Quelques box sécurisés
Pour les écoles primaires	Stationnements « courte durée »	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Râtelier à vélos et à trottinettes, à privilégier sous un abri de l'établissement <p>→ <i>Uniquement recommandé pour les enfants afin de stationner des vélos de petites tailles et des draisiennes.</i></p>
Pour les entreprises privées, administrations ou zone d'activités	Décision interne à l'entreprise ou à l'administration pour son personnel	Les communes pourront encourager ses structures à mener un plan de mobilité entreprise / inter-entreprise ou d'administration.

3.3. Méthodologie de déploiement de la stratégie stationnement

La proposition de localisation des stationnements vélos ne s'accompagne pas de leur dimensionnement ni de leur localisation précise. Par conséquent, à la suite de la validation du schéma des itinéraires cyclables et du potentiel de développement de l'usage, il conviendra pour les gestionnaires de voirie :

- De définir le nombre de stationnements sur la base de plusieurs critères
- De définir la localisation précise sur l'espace public.

Type de générateur	Règle de calcul (1 arceau = 2 places)	Localisation
Etablissements recevant du public (ERP)	<p>Nombre de places = Capacité de l'ERP * Objectif de part modale dans l'agglomération * coefficient lié à la proximité d'aménagements cyclables.</p> <p>Adapter le type de stationnement au type d'ERP → cf. page précédente</p>	Au plus près de l'entrée de l'ERP, sur l'espace public, sinon dans l'enceinte de l'ERP.
Centres urbains (stationnement court)	<p>Nombre de places = (Offre de stationnement automobiles * 10%) – places vélos déjà créées devant les ERP.</p>	<p>1- A proximité des ERP</p> <p>2- Sur des espaces de stationnements auto, notamment en amont des passages piétons</p> <p>3- Sur les places publiques</p>

3.3. Une proposition de localisation et de type de stationnement



Courte durée



Arceaux vélos le long du canal du midi, Castelnaudary.



Moyenne durée



Arceaux vélos avec abri à Aéroscopia, Toulouse.



Longue durée

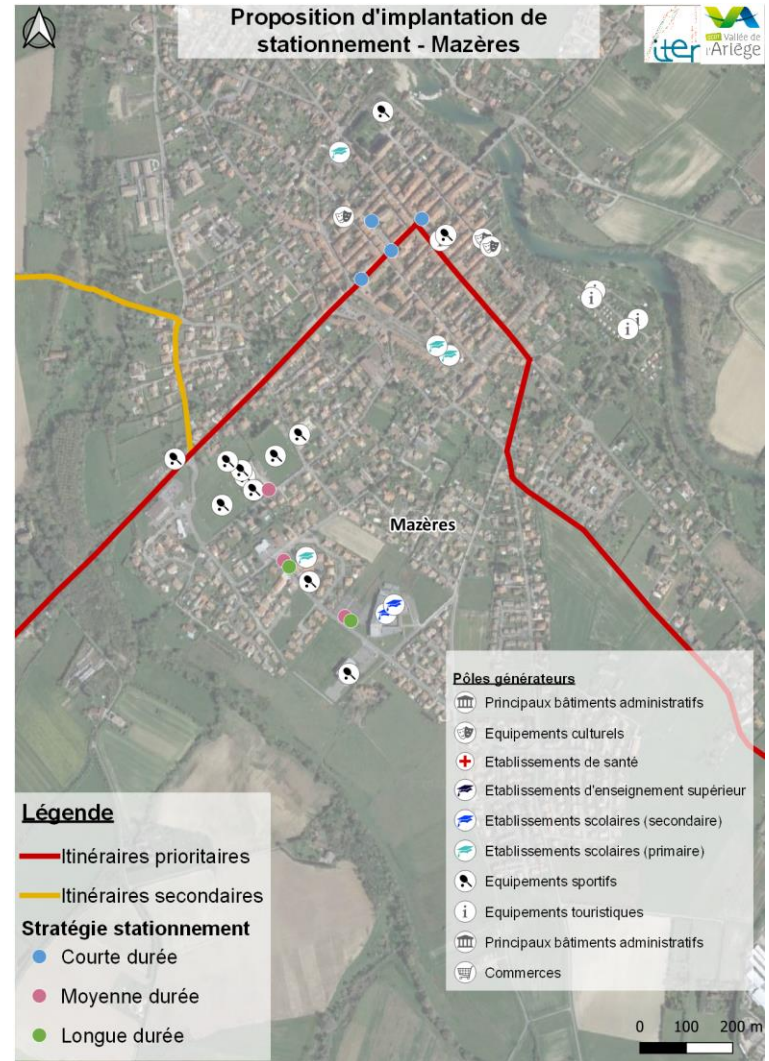
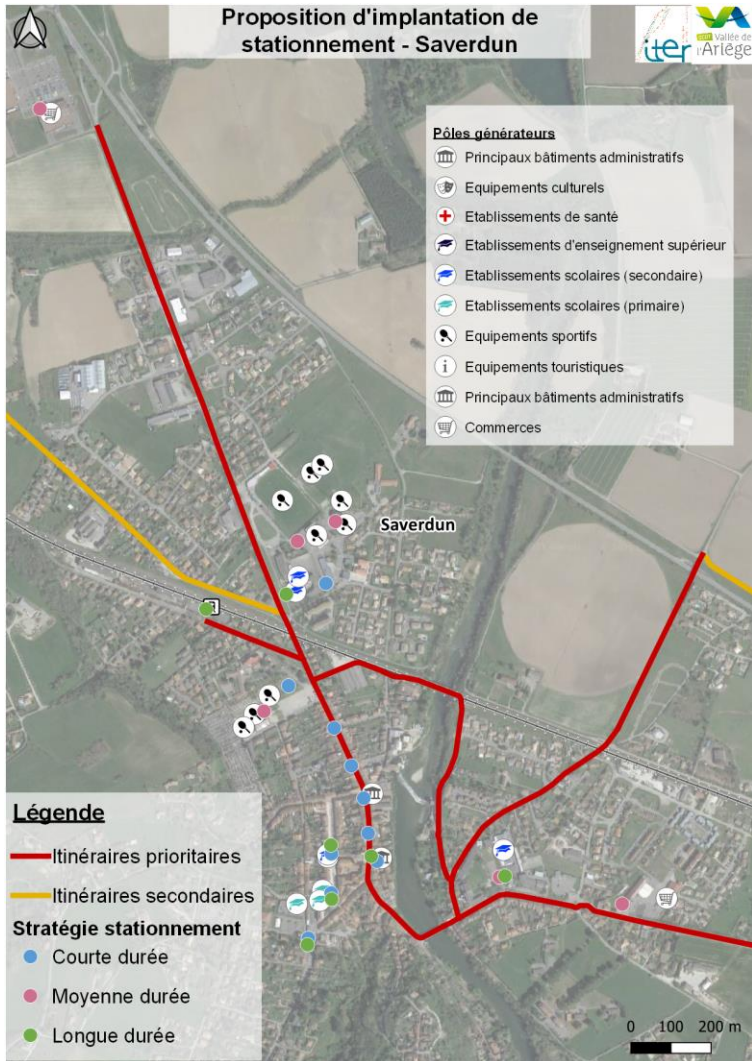


Box sécurisés en gare de L'Isle-Jourdain, Gers.

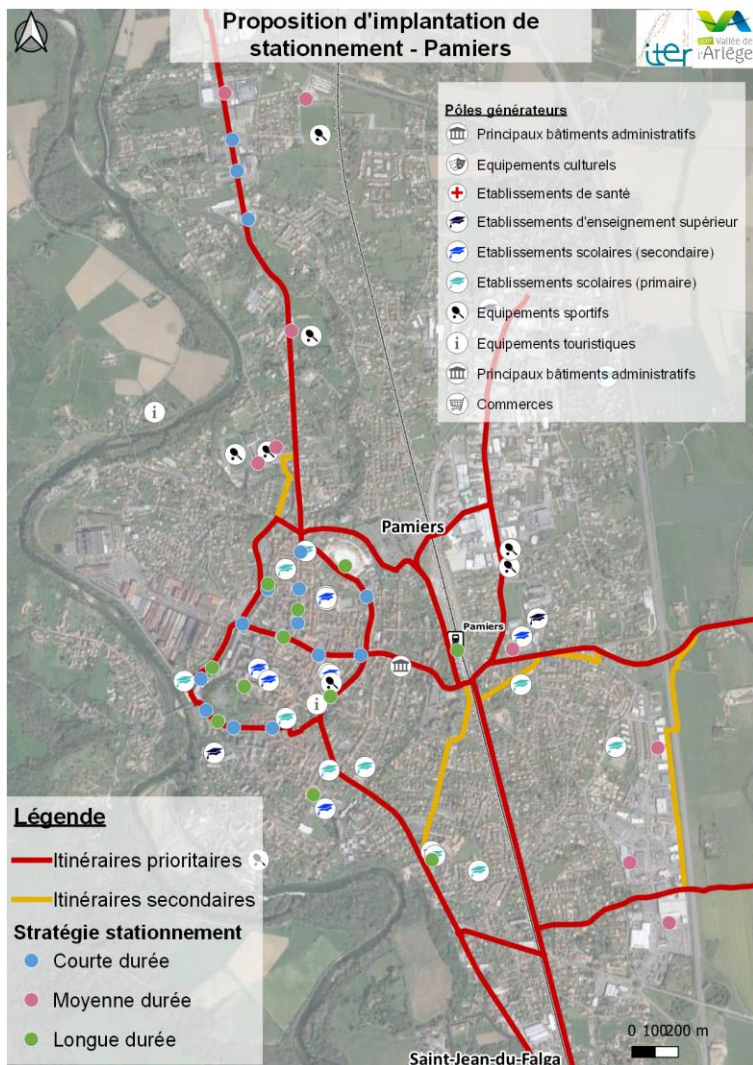


Box sécurisés en gare de Cazères, Haute-Garonne.

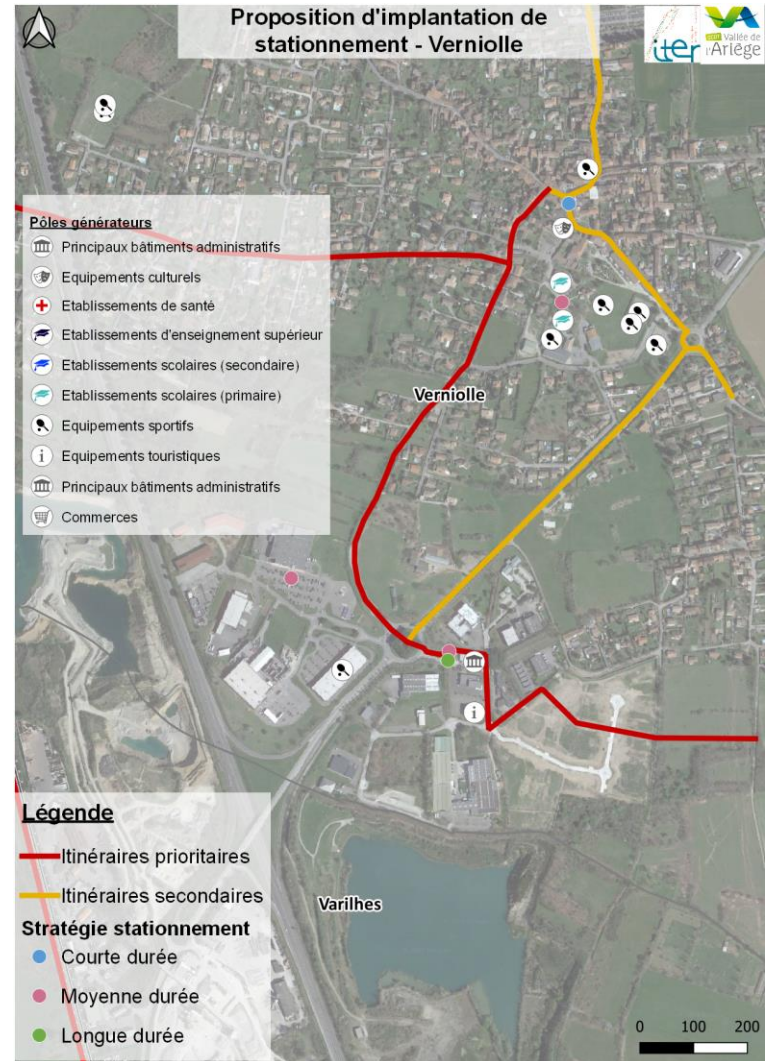
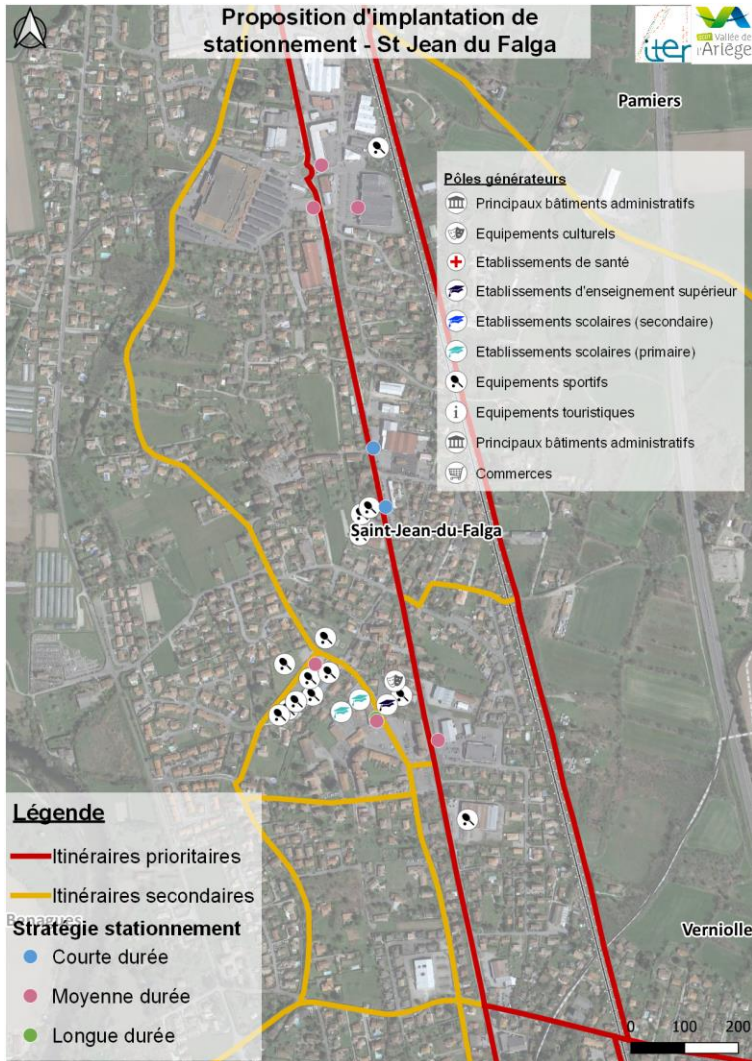
3.3. Une proposition de localisation et de type de stationnement



3.3. Une proposition de localisation et de type de stationnement



3.3. Une proposition de localisation et de type de stationnement



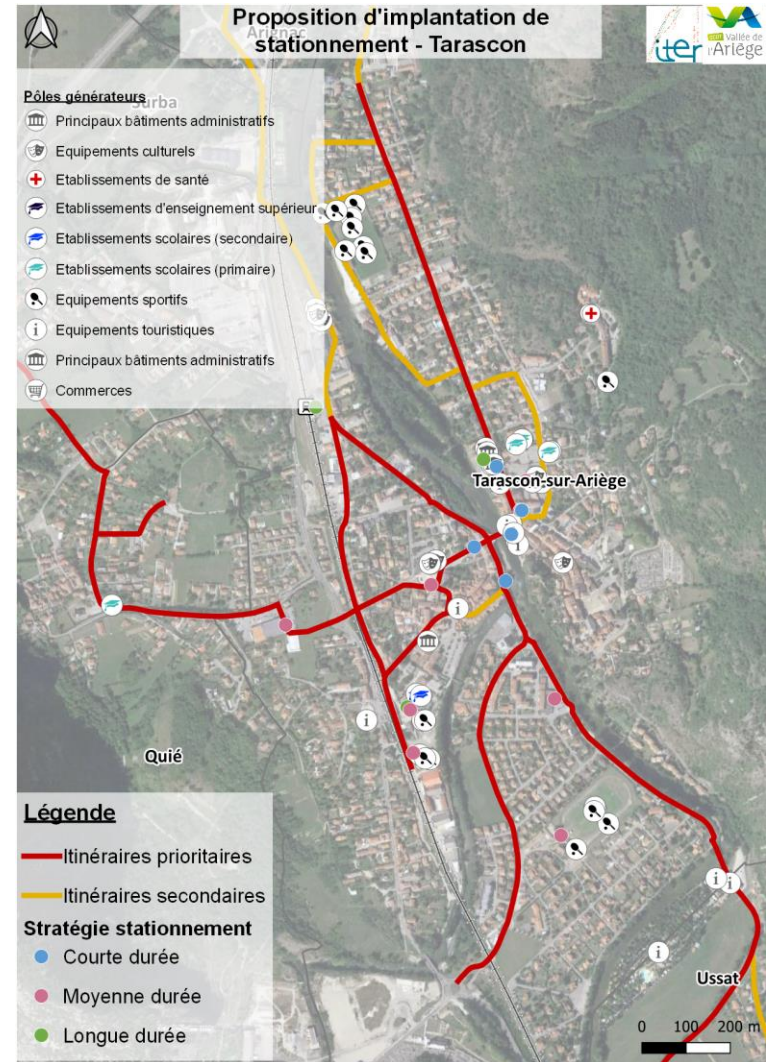
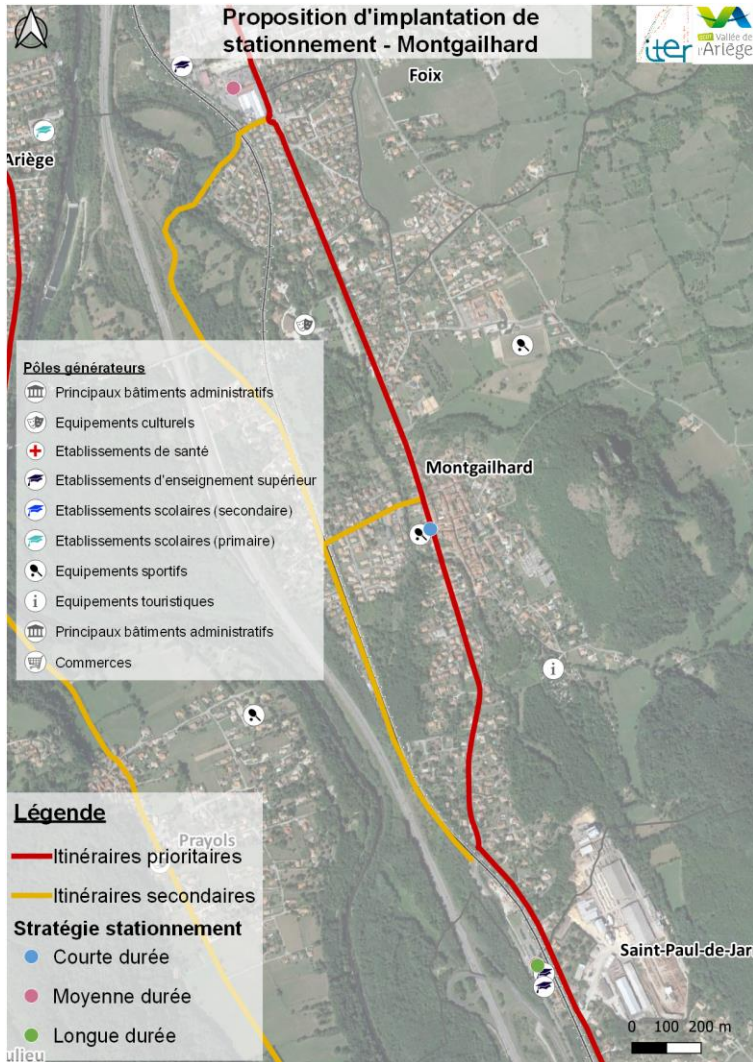
3.3. Une proposition de localisation et de type de stationnement



3.3. Une proposition de localisation et de type de stationnement



3.3. Une proposition de localisation et de type de stationnement



3.3. Une proposition de localisation et de type de stationnement

Zoom sur les centres historiques de Pamiers et Foix



3.4. Les aides financières envisageables

Certains financements sont mobilisables pour aider au déploiement des stationnement préconisés dans le cadre de cette étude.

Les financements mobilisables sont les suivants :

Cadre	Organisme	Fonds
National Appel à projets	ADEME, France Mobilités et Ministères des transports et de la transition écologique et solidaire	Territoires de Nouvelles Mobilités Durables
National Appel à projets	ADEME - ANCT	Vélo & Territoires / Avenir Montagnes
National, Certificats d'économie d'énergie	FUB et ROZO	Alvéole 2
Régional, Dotations de l'Etat aux territoires	Préfecture de Région	Dotations de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)
National	État Français	Continuités Cyclables
National	Banque des Territoires	Mobi Prêt
Démarches contractuelles	Préfecture de Région	CPER
Démarches contractuelles	Préfecture de Région	CPIER
Subventions	Conseil Régional	Plan Vélo
Démarches contractuelles	Conseil régional	Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) de type régional

3.4. Les aides financières envisageables

Fonds	Part maximum / Montant maximum	Enveloppe globale
Territoires de Nouvelles Mobilités Durables	Axe 2 : montant maximum de 100 000 € à hauteur de 50 % maximum des coûts éligibles.	Inconnue
Vélo & Territoires	Taux d'aide apporté à chaque projet de 20 % maximum du montant de l'assiette éligible hors taxe. Extensible à 40% en secteur moins dense. Le montant total maximal fixé à 5 millions d'euros. L'aide demandée et accordée minimum de 50 000 € par projet.	En 2020 : 50 millions d'euros
Programme Alvéole	<i>Exemple du dispositif Alvéole 2 dont l'échéance est dépassée mais qui pourrait être renouvelée</i> Subventionnement de la création de stationnement vélo (sous conditions d'éligibilité) à hauteur de 60% du coût d'achat du matériel. Plafond de financement unitaire allant de 200 € à 2000 € HT.	75 millions d'euros Financement des projets de minimum 2.5 millions d'euros.
Programme objectif employeurs pro-vélo	Programme CEE visant à accompagner 4500 employeurs (stationnement, formation, conseil, ...). Le montant est fixé à 40% du coût du stationnement avec un plafond en fonction du choix d'équipement (100€ HT/ attache, 2 500€ HT / abri, 2 000€ HT / consigne).	Inconnue
Dotations de Soutien à l'Investissement Local (DSIL)	Répartition régionale des subventions. Pérennité annuelle jusqu'à 2022 assurée, pas de précision sur le financement.	En 2020 : 1,6 milliards d'euros 500 millions d'euros mobilisés pour l'initiative 4 entre 2018 et 2022

3.4. Les aides financières envisageables

Fonds	Part maximum / Montant maximum	Enveloppe globale
Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) de type régional	Répartition régionale des subventions. Définition des programmes 2021-2027 en cours.	Budget total : 9,5 milliards d'euros Dont 364 millions pour promouvoir le transport durable
Continuités Cyclables	Couverture de 20% du projet, extensible à 40% sous conditions (60% à 70% en Outre Mer) dans la limite de 5 millions d'euros par projet.	En 2020 : 50 millions d'euros Programme sur 7 ans, 350 millions d'euros au total
Mobi Prêt	Jusqu'à 1 M€ : 100 % du besoin d'emprunt Entre 1 M€ et 2 M€ : 75 % du besoin d'emprunt Au-delà de 2 M€ : 50 % du besoin d'emprunt Prêt de 25 à 50 ans	Enveloppe de 2 milliards d'euros (2019-2022)
CPER	Répartition régionale des subventions. Définition des programmes 2021-2027 en cours	Budget total : 30 milliards d'euros Enveloppe pour l'axe transition écologique et énergétique : 5,6 milliards d'euros
CPIER	Répartition des subventions entre les régions. Définition des programmes 2021-2027 en cours	Inconnue

3.5. Approche des coûts d'investissement du mobilier de stationnement

Sur la base de la typologie de stationnement présenté ci-avant en y appliquant un nombre théorique de stationnement qui restera à affiner commune par commune et d'un coût moyen observé par emplacement, la stratégie proposée programme un investissement de l'ordre de 400K€.

Cette estimation se base sur le dimensionnement suivant : les localisations « courte durée », « moyenne durée » nécessitant 6 emplacements, une localisation « longue durée » nécessitant 5 emplacements sauf à proximité immédiate des gares du territoire où 10 emplacements ont été simulés.

Les coûts par emplacement pris en compte sont ceux indiqués dans la partie dédiée au stationnement dans la charte des aménagements cyclables : « courte durée » = 50€HT, « moyenne durée » = 100€HT et « longue durée » = 1500€ HT.

Estimation du coût HT d'investissement pour le mobilier stationnement vélo

	Courte Durée		Moyenne Durée		Longue Durée		Coût total
	Nombre d'emplacement	Coût total	Nombre d'emplacement	Coût total	Nombre d'emplacement	Coût total	
CCPAP	186	9 300 €	144	14 400 €	120	180 000 €	203 700 €
La Tour du crieu	6	300 €	18	1 800 €	5	7 500 €	9 600 €
Mazères	24	1 200 €	18	1 800 €	10	15 000 €	18 000 €
Pamiers	96	4 800 €	72	7 200 €	65	97 500 €	109 500 €
Saverdun	60	3 000 €	36	3 600 €	40	60 000 €	66 600 €
Agglo FV	125	6 250 €	198	19 800 €	99	148 500 €	174 550 €
Ferrières	6	300 €	6	600 €	5	7 500 €	8 400 €
Foix	59	2 950 €	120	12 000 €	54	81 000 €	95 950 €
Mongailhard	6	300 €	6	600 €	5	7 500 €	8 400 €
St Jean de Verges	6	300 €	6	600 €	10	15 000 €	15 900 €
St Jean du Falga	12	600 €	36	3 600 €	5	7 500 €	11 700 €
Varilhes	30	1 500 €	6	600 €	15	22 500 €	24 600 €
Verniolle	6	300 €	18	1 800 €	5	7 500 €	9 600 €
CCPT	36	1 800 €	72	7 200 €	25	37 500 €	46 500 €
Mercus	6	300 €	12	1 200 €			1 500 €
Ornolac			6	600 €			600 €
Tarascon	30	1 500 €	54	5 400 €	25	37 500 €	44 400 €
Total général	347	17 350 €	414	41 400 €	244	366 000 €	424 750 €

Partie 4 : Les services « vélo » utiles sur le territoire



Dessinons un avenir qui a du sens.



Sommaire

Partie 4 – Les services « vélo » utiles pour le territoire

4.1. Ce que recouvre le terme « service vélo »

-> Quelques éléments de pédagogie au sujet des « services vélos ».

4.2. Les initiatives locales

-> Synthèse des initiatives présentes sur le territoire : Maison des Mobilités de Foix, de l'expérience de Saverdun, Initiatives de l'association « regards de femmes » de Pamiers.

4.3. Les préconisations pour le territoire

-> Une proposition des services intéressants à déployer en lien avec les objectifs du Plan.

-> Approche économique et de gestion des services proposés.

4.1. Ce que recouvre le terme « services vélo »

Des services vélo, pourquoi ?

Quels grands objectifs à travers la création de services vélo ?

Pour éclore, la pratique du vélo nécessite que les habitants trouvent réponse à 3 familles de besoin :

- être équipés de vélos adaptés, équipés et en bon état → vélos initialement sous-qualitatifs, orientés loisirs/sport, trop faciles à voler
- circuler et stationner en sécurité → dissuasion de l'usage de la voiture , réseau cyclable, apaisement des vitesses, stationnements sécurisés
- se sentir confortés dans leur pratique → cofinancement, cohérence de l'action publique, animations et communication...

Le volet infrastructures est donc essentiel, mais clairement insuffisant.

Par exemple :

- le vélo n'est pas toujours capable de concurrencer seul la voiture : le stationnement intermodal et la location sont alors indispensables.
- acheter un VAE représente un investissement, même avec des aides : il faut pouvoir louer pour essayer.
- circuler en sécurité nécessite de connaître les risques et de savoir les éviter.
- tous les adultes n'ont pas appris à faire du vélo ; beaucoup ne savent pas en faire en ville.
- entretenir ou améliorer ces vélos, quel que soit le budget consacré, nécessite des ateliers favorisant l'autonomie, le réemploi...
- la lutte contre le vol implique des plans d'action complets : sensibilisation, stationnements sécurisés, antivols complémentaires, marquage...

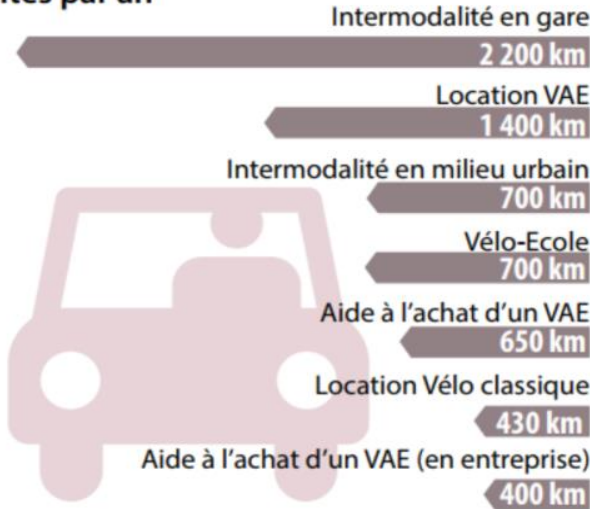


4.1. Ce que recouvre le terme « services vélo »

Des services vélo, pourquoi ?

Quels grands objectifs à travers la création de services vélo ?

Nombre de kilomètres en voiture évités par an



Distances moyennes parcourues pour se rendre au travail

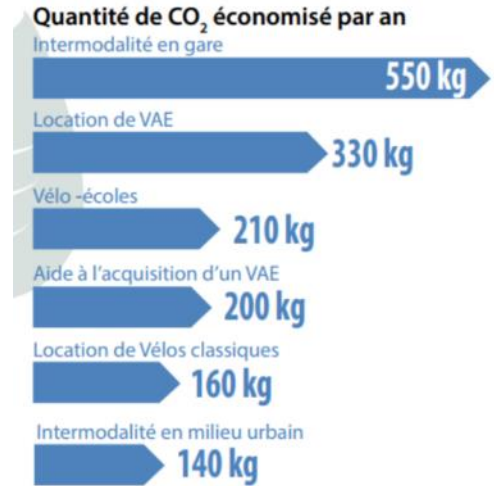
Vélo classique

VAE

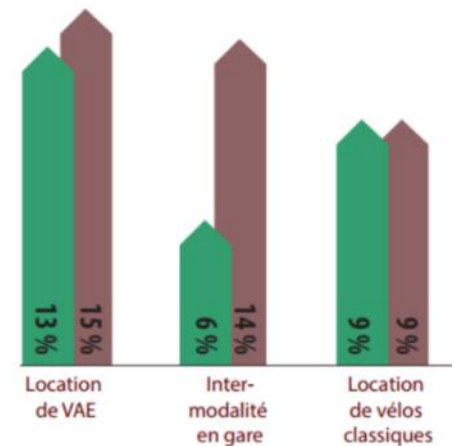


Source : étude d'évaluation sur les services vélo, ADEME, 2016

Emissions évitées grâce aux services vélo



Incitation à la démotorisation



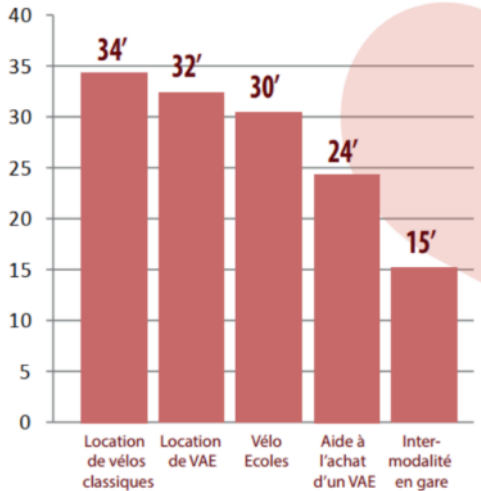
Lecture : 13 % des personnes qui louent un VAE en longue durée renoncent à l'achat d'une voiture ; 15 % se séparent d'une voiture.

4.1. Ce que recouvre le terme « services vélo »

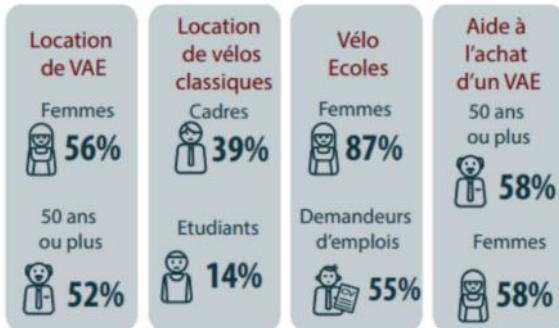
Des services vélo, pourquoi ?

Quels grands objectifs à travers la création de services vélo ?

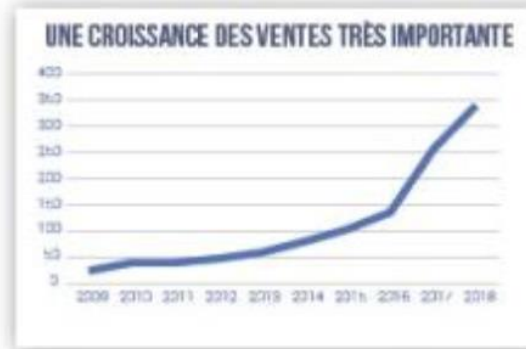
Activité physique générée (en min/j)



Les services vélo attirent de nouveaux publics



LE PHÉNOMÈNE VAE



DES NOUVEAUX PRATIQUANTS

Les seniors (50 ans et plus)

Les femmes

DES NOUVEAUX TERRITOIRES

Milieu rural ou périphérie des grandes villes

LE POTENTIAL EST ENCORE TRÈS FORT

Nombre de VAE vendus par an pour 1 000 habitants :



Source : Source : économie du vélo en 2020, état des lieux et perspectives (ADEME)

Source : étude d'évaluation sur les services vélo, ADEME, 2016

4.2. Les initiatives locales

Quels acteurs déjà présents sur le territoire ?

Acteurs locaux identifiés sur le territoire :

- 1 association de services vélo, récente et très intéressante : Foix Maison des Mobilités → cf. focus ci-après
- 1 service municipal de prêts de vélos à Saverdun
- 1 association intéressante à Pamiers : Regards de femmes
- 1 structure sociale d'aide à la mobilité : Wimoov à Pamiers
- 2 associations militantes : Vélo 09, Cyclopattes
- 1 moniteur cycliste diplômé, compétent sur l'éducation à la mobilité à vélo
- 2 vélocistes à Pamiers
- 3 vélocistes à Foix (1 ancien spécialiste flottes + VAE, 1 nouveau spécialisé mobilité) + 1 autre en cours d'installation
- 1 vélociste à Tarascon-sur-Ariège, qui loue également des vélos
- 1 loueur de VAE à Foix, mobile mais spécialisé loisir/tourisme (voie verte...),
- La Ressourcerie de Foix avec un atelier Vélo.
- Le PNR prête des VAE via un vélociste à Foix.
- Label Accueil vélo déployé sur le territoire par l'ADT auprès de professionnels.
- Plusieurs camps mettent à disposition des vélos, dont une station de vélo à hydrogène avec prêt de vélo à Rieux de Pelleport.

Qui peut assurer les services nécessaires ? Quelle mutualisation ?

- Centrer sur le vélo (y compris sport/loisir/tourisme), ou sur la mobilité (y compris vélo ?)
- Les entretiens montrent que les 2 solutions existent... Néanmoins :
 - la vallée de l'Ariège n'est pas aussi centrée sur le tourisme que le Luberon ou la Haute-Savoie,
 - des acteurs sont déjà en place, notamment la Maison des Mobilités, plutôt orientés « écomobilités » que « tourisme à vélo »

NB : il existe une entreprise de services à domicile en triporteur à la Tour-de-Crieu, mais il ne s'agit pas de « services vélo » au sens « volet services » d'un schéma public.

4.1. Les initiatives locales

Les champs d'intervention de la Maison des Mobilités de Foix

Mécanique :

- Atelier participatif 2 fois par mois, un jour de semaine et un samedi
Une petite dizaine de bénévoles, plutôt expérimentés
- Rénovation de vélos pour Wimoov, qui les fournit à des personnes aiguillées par des prescripteurs (Pôle Emploi, CCAS...).
- Ateliers avec Regards de Femmes les mardis de mars à octobre à Pamiers, QPV Foulon à Pamiers : femmes en début d'après-midi, tous publics ensuite
- L'association assure un atelier mobile hors périmètre SCoT (Mas d'Azil) : assurance, pièces
- Atelier mobile en projet, mais plutôt léger, sur Foix

Vélo-école :

- Partenaire de Wimoov pour séances de vélo-école adultes. FMdM sous-traite auprès d'un moniteur local (Gérald Fouquet)
- Intermédiaire avec ce moniteur pour vélo-école enfants (en IME...)

Animations culture vélo :

- Organisation de « full moon rides » (FMR) : sorties ≈ 20 km. 15 à 20 personnes.
Découverte d'itinéraires, retour au vélo, enfants... Vise à joindre l'utile à l'agréable.
- Spectacles de voyageurs à vélo de passage, projections-débats
- Animation « mai à vélo » pour convergence vélo avec associations de Pamiers et du Couserans...
- Projets de bourse aux vélos, de Ciné-cyclo (projection avec l'énergie du pédalage)...

4.1. Les initiatives locales

Les ambitions de la Maison des Mobilités de Foix

Moyens :

- Rémunérer autant que possible (salariés + défraiement administrateurs) bénévolat en complément
- Aimerais devenir atelier chantier d'insertion (ACI) pour récupérer et reconditionner des vélos (non-rentable hors emplois aidés)

Projets de services :

- Priorités vélo : vélo-école, atelier et culture vélo
- Location/prêt
 - Souhaite s'y engager, observe l'existant autour :
 - Montbrun-Bocage prête un VAE
 - Le PNR prête aussi 7-8 VAE (appel à projets Région pour les PNR) pour quelques semaines.
 - Pourrait cibler les 400 étudiants de Foix + salariés des administrations
 - Motivée aussi par la location-test de VAE, envisagent la location longue-durée
- Hors vélo :
 - Communication/animation pour développer l'autopartage entre particuliers
 - L'association aimerait avoir ses propres voitures (2, idéalement données par des entreprises), surtout pour mobilité solidaire. Complèterait la voiture déjà mise à disposition par Emmaüs.
 - Souhaite promouvoir Rézo Pouce (auto-stop organisé)
 - Projet : devenir sociétaire de Mobicoop (covoiturage)
- Livraisons à vélo :
transfert d'emplois vers l'économie verte, en soulageant le centre-ville de ses véhicules de logistique

4.1. Les initiatives locales

Les ambitions de la Maison des Mobilités

Communication

- Newsletter + page Facebook + foixmobilites.org
- Vocation à faire connaître l'ensemble des solutions de mobilité disponibles

Couverture géographique

- Visait d'abord l'agglomération de Foix... rapidement étendue à l'agglomération de Pamiers à travers ce partenariat Wimoov, Regards de Femmes...
- Extension possible à tout le département, par exemple pour la Vélo-école.
- Aimerais fédérer les associations vélo ariégeoises, apporter le contrat d'assurance de différents ateliers par exemple...

4.3. Les préconisations pour le territoire

Lesquels ?

Ce que pourrait être une politique « services vélo » dans la Vallée de l'Ariège

Etat initial : vélo encore peu pratiqué, faible part modale.

Les premiers besoins concernent donc, outre les aménagements :

- L'apprentissage (vélo-école)
- La remise en état de vélos pas ou peu utilisés (ateliers, vélocistes)
- L'équipement en vélos adaptés, notamment électriques : location pour expérimenter.
- (+ aides à l'achat ? Pour favoriser l'acquisition après une période de location...)

Les besoins

1. S'informer, être encouragé, s'orienter
2. Savoir rouler
3. S'équiper et pouvoir essayer
4. Maintenir, réparer, regonfler
5. Circuler et stationner en sécurité

Les services pour y répondre

- communication et animations
- vélo-école
- location de vélos/VAE (+ aide à l'achat ?)
- ateliers, vélocistes, formations...
- schéma directeur cyclable

4.3. Les préconisations pour le territoire

Quels services vélo ?

Que nous enseignent les monographies et entretiens menés ?

	Leçons	Questionnements
Location VAE	<p>Forte pertinence</p> <p>Durée de location optimale ≥ 1 mois (pour créer une habitude)</p> <p>Si location avec option d'achat = prestataire indispensable (pas possible en régie)</p> <p>Besoin technique = puissance + robustesse</p> <p>Points de location : fixe(s) + permanences</p> <p>Renouvellement flotte : tous les 2 ans</p> <p>Soutenir les professionnels locaux</p> <p>Mieux vaut déléguer à une association motivée qu'à des agents qui ne le sont pas</p>	<p>Niveau de qualité des vélos ?</p> <p>Combien de vélos ?</p> <p>De quels types ?</p> <p>Organisation de la maintenance ?</p> <p>Propriété des vélos ?</p> <p>Légitimité juridique ? AOM, AO2,</p> <p>Compétence énergie ?</p> <p>Localisation ?</p>
Vélo-école	<p>Demande clairesemée</p> <p>Besoins très importants : écoles, collège, social, particuliers, IME...</p>	<p>Quels professionnels localement ?</p> <p>Avec quels moyens ?</p> <p>Quel âge cibler pour le « savoir rouler » ?</p>
Ateliers participatifs	<p>Importants pour se (re)mettre au vélo, pour la sécurité, la démocratisation, l'environnement...</p> <p>Portage plutôt associatif que collectivités</p>	<p>Comment impulser et aider ?</p>

4.3. Les préconisations pour le territoire

Quel(s) opérateur(s) ?

Qui peut opérer les services vélos adoptés, quelle gouvernance ?

	Intérêts	Limites
En régie	Montée en compétence Forte maîtrise	Capacité à faire Quel échelon / compétence légale ? Appui sur des agents municipaux, pas toujours motivés Location avec option d'achat impossible Innovation et bénévolat moins faciles
Société publique locale	Forte maîtrise Services très identifiés (communication...)	Quelle place pour des bénévoles ? Un conseil de surveillance ?
DSP/marché public	Entreprises spécialisées, professionnelles, en réseau	Manque de souplesse Une partie des recettes sort du territoire : + coûteux
Association subventionnée	Appui sur le « déjà là » (locaux, personnes, éqpt...) Solution économique très locale En réseau avec homologues Economie mixte, résiliente Souplesse : innovation et bénévolat facilités	Pas un « service public de location » => pas accès aux 50 % de prise en charge / employeurs Pas de capital ; dépendance des subventions → évolutivité en Société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) ?
Association délégataire	Idem + « service public de location » / 50 % employeurs (les vélos appartiendraient à la puissance publique)	Nécessité d'une expertise juridique fine... Ou simples appels d'offre... remportés par la/les associations (voire SCIC) ?

4.3. Les préconisations pour le territoire

Quelle organisation pour créer une offre de location longue durée ?

Comment ?

Objectifs :

- couvrir correctement l'ensemble du territoire
- offre, design et communication homogènes
- disposer d'un parc tampon pour la maintenance (échanges standards)
- obtenir le meilleur prix auprès des fournisseurs de vélos
→ débiter avec au moins 50 VAE et 50 vélos mécaniques (quantité minimale pour prix de gros optimal) ; cf. ventilation plus loin

Quels modèles de vélos ?

Idéalement : louer des vélos qu'un vélociste local propose à la vente (pour fidéliser après location), voire acquérir la flotte auprès de l'un de ces vélocistes ou plusieurs, pour les aider à vivre: un vélociste qui ferme peut créer un manque de services marchands très préjudiciable au vélo.

Privilégier des vélos plutôt haut de gamme :

- Pour leur robustesse (maintenance facilitée, moins de réparations)
- Pour des vélos mécaniques très roulants et des VAE puissants (trajets parfois longs avec portions sur route)
- Pour pouvoir les revendre sans perte de valeur (prix d'occasion = prix de gros initial)
- ... et surtout pour donner envie !
- Equipés pour l'urbain antivols, paniers, sacoches, pneus anti-crevaisons

Sièges enfants en option (5 €/mois)



Exemples de vélos adaptés : bien équipés, très roulants, vitesses dans le moyeu, enjambement bas... VAE à moteur pédalier et batterie basse, vélo mécanique efficace, capable de remplacer l'électrique pour des usagers en bonne forme.



4.3. Les préconisations pour le territoire

Quelle organisation pour créer une offre de location longue durée ?

Combien ?

1^{ère} année :

Le territoire étant encore peu cyclable et peu cycliste, la location pourrait monter en puissance progressivement. Nous suggérons de débiter avec un volume raisonnable, mais permettant un prix de gros optimal

- 20 vélos + 20 électriques à Pamiers
- 15 vélos + 15 électriques à Foix/Varilhès
- 5 vélos + 5 électriques à Tarascon
- 5 vélos + 5 électriques à Saverdun
- 5 vélos + 5 électriques à Mazères
- En option : 20 vélos pliables (pour intermodalité avec le car, descente en vélo et remontée en covoiturage, trains bondés dans le sens Toulouse - Ariège...)
- « vases communicants » pour adapter l'offre à la demande

Evolution probable :

Selon appels téléphoniques vers territoires comparables, l'engouement pour l'électrique peut s'avérer fort :

- augmenter chaque année le parc de VAE de 50 unités
- Montmélian en Savoie, 4000 hab : 40 VAE... loués seulement pour 15 jours ! Peu de vélos mécaniques en revanche...
- parallèle pour les 80 000 habitants de la Vallée de l'Ariège : potentiel à terme ≥ 800 VAE
- Nous suggérons de ne pas louer plus de 6 à 12 mois, pour inciter les convaincus à s'équiper (ce qui aidera grandement les vélocistes) et faire profiter le parc à davantage d'usagers.

Politique tarifaire :

Les tarifs proposés sont plutôt bas, correspondant à ce qui s'observe sur des territoires comparables.

Le différentiel est volontairement fort entre VAE et vélo mécanique, pour inciter l'utilisateur à expérimenter le potentiel d'un bon vélo sans assistance... et limiter la dépense publique.

Prix/mois	Vélo électrique	Vélo mécanique	Caisse de solidarité vol
Plein tarif	40 €	15 €	5 €/mois (10 €/VAE)
Tarif réduit	20 €	7,50 €	5 €/mois (10 €/VAE)
Caution	900 €	150 €	Franchises : 100 €/VAE 50 €/vélo mécanique

4.3. Les préconisations pour le territoire

Quelle organisation pour créer une offre de location longue durée ?

Quels points de location ? Selon quels partenariats ? Pour quelle mutualisation de moyens ?

Desservir équitablement les centralités de la vallée

Sur des communes de 5 000 habitants ou moins, un guichet permanent ne se justifie pas. Il s'agira donc plutôt d'assurer des permanences : par exemple un soir chaque semaine de 16h30 à 18h30.

Nous proposons l'organisation suivante :

- Foix : ouverture quotidienne (Maison des mobilités)
- Pamiers : relais local quotidien à un guichet existant (mairie ?) ; à défaut, 2 permanences par semaine, le mercredi soir et le samedi matin, au plus près du marché
- Tarascon, Saverdun, Mazères, Varilhes : une permanence par semaine.

Ce fonctionnement par permanence a une conséquence directe importante : il ne pourra pas être proposé de louer pour moins d'une semaine, ou seulement à Foix et Pamiers. Mais l'objectif est bien de cibler en priorité les résidents pour la longue durée.

Maintenance : on demandera aux usagers qui louent plus de trois mois de passer faire réviser leur vélo à ces permanences. S'il y a du travail, le vélo devra être échangé contre un autre, de même taille.

Partage des rôles :

Une association pourrait être propriétaire des vélos :

- prix de « gros » (y compris vélos de la vélo-école)
- revente beaucoup plus facile
- employeur tout indiqué pour louer, maintenir, gérer...

Obstacle : comment caractériser l'offre d'« abonnement à un service public de location de vélos » ? (condition pour prise en charge 50 % employeurs).

Mairies : mise à disposition de locaux pour tenir les permanences et assurer la maintenance : centraux, avec pignon sur rue, mutualisés avec ateliers participatifs

Mairies et Intercommunalités : co-créatrices et diffuseuses de communication essentielles

Professionnels nécessaires :

Pour amorcer la location (et assurer la maintenance des vélos de la vélo-école), nous estimons le besoin à :

- 1,5 ETP de conseillère ou conseiller mobilité
- 1,5 ETP de mécanicienne ou mécanicien cycles

4.3. Les préconisations pour le territoire

Quelle organisation pour développer des ateliers participatifs ?

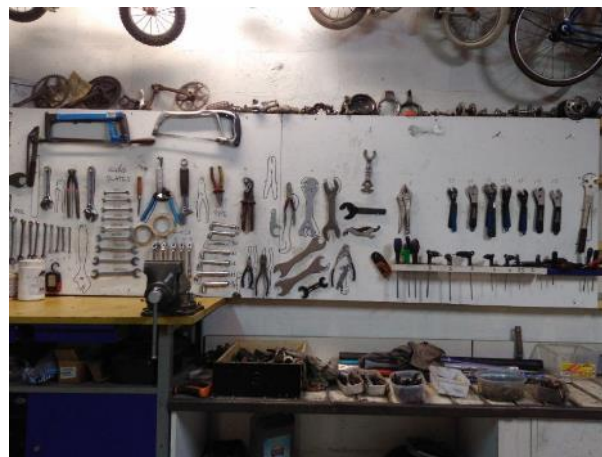
La Maison des Mobilités illustre les possibilités de s'appuyer sur des associations pour développer des ateliers vélo. Une convention peut être passée avec une association pour réaliser ce type de service, cf modèle de convention inclus dans le Plan Vélo.

Elle peut aider des ateliers (assurance, fournitures), mais ne prévoit pas de les assurer directement sur un vaste territoire. Réalisme compréhensible...

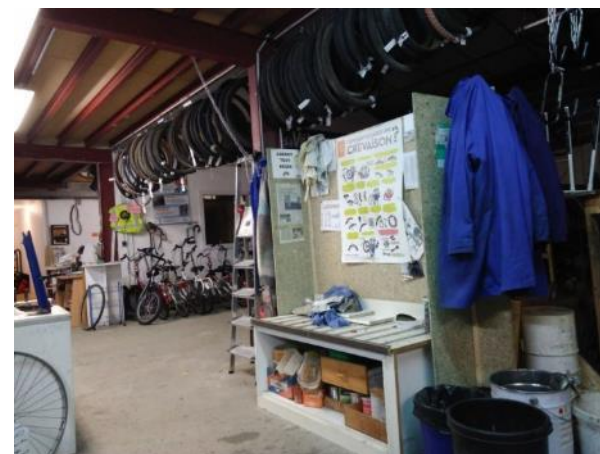
Le plus souvent, les ateliers reposent sur des bénévoles et s'autofinancent modestement (adhésions, participations libres et conscientes...).

On peut donc résumer les besoins comme suit :

- Proposer des locaux municipaux adaptés dans les principales villes non pourvues : Mazères, Saverdun, Pamiers, Varilhès, Tarascon
- Lancer des appels à manifestation d'intérêt largement relayés, proposant ces locaux et une formation (simple initiation, non qualifiante) aux bénévoles qui se porteraient volontaires
- Financer ces formations, de l'ordre de 600 € la semaine, soit 3000 € pour un groupe de 5 bénévoles
- Acquérir le matériel technique nécessaire pour équiper l'atelier, ou plus précisément subventionner l'association à créer par les bénévoles pour qu'elle acquière ce matériel :
→ 4000 € d'investissement par atelier
- Donner accès aux déchèteries pour y récupérer les vélos (fonctionnement déjà en place pour Emmaüs à Saverdun)
- Subventionner annuellement ces associations locales selon leurs dépenses nécessaires : fluides, consommables, etc.



Atelier participatif du Collectif Cycliste 37 à Tours



4.3. Les préconisations pour le territoire

Quelle organisation pour créer une vélo école ?

Une association, comme la Maison des Mobilités, semble être une structure indiquée pour recruter un premier moniteur éducateur à la mobilité à vélo et en mandater d'autres comme prestataire si besoin.

Les vélo-écoles forment :

- **des adultes n'ayant jamais appris à faire du vélo,**
Ces adultes peuvent être rassemblés par des prescripteurs sociaux ou s'inscrire de leur propre initiative. Proposer ensuite des balades à vélo régulières est souvent nécessaire pour gagner en aisance, ce qui nécessite des bénévoles.
- **des adultes qui savent faire du vélo, mais pas en ville,**
On leur propose alors des séances de remise en selle.
- **des enfants dans le cadre scolaire,**
Il s'agit soit d'interventions ponctuelles (maniabilité, sécurité routière...), soit, de plus en plus, de cycles visant à développer le « savoir rouler à vélo » (CM1-CM2)
- **des enfants hors cadre scolaire ,**
(centres de loisirs, cours particuliers...)
- **des adultes ou des enfants handicapés.**
L'autonomie n'est alors pas toujours visée

Les besoins :

- vélos enfants de différentes tailles
- vélos adultes à pédales rétractables
- matériel pédagogique
- fourgon
- Pour intervenir en milieu scolaire, deux intervenants sont nécessaires, dont un moniteur diplômé.

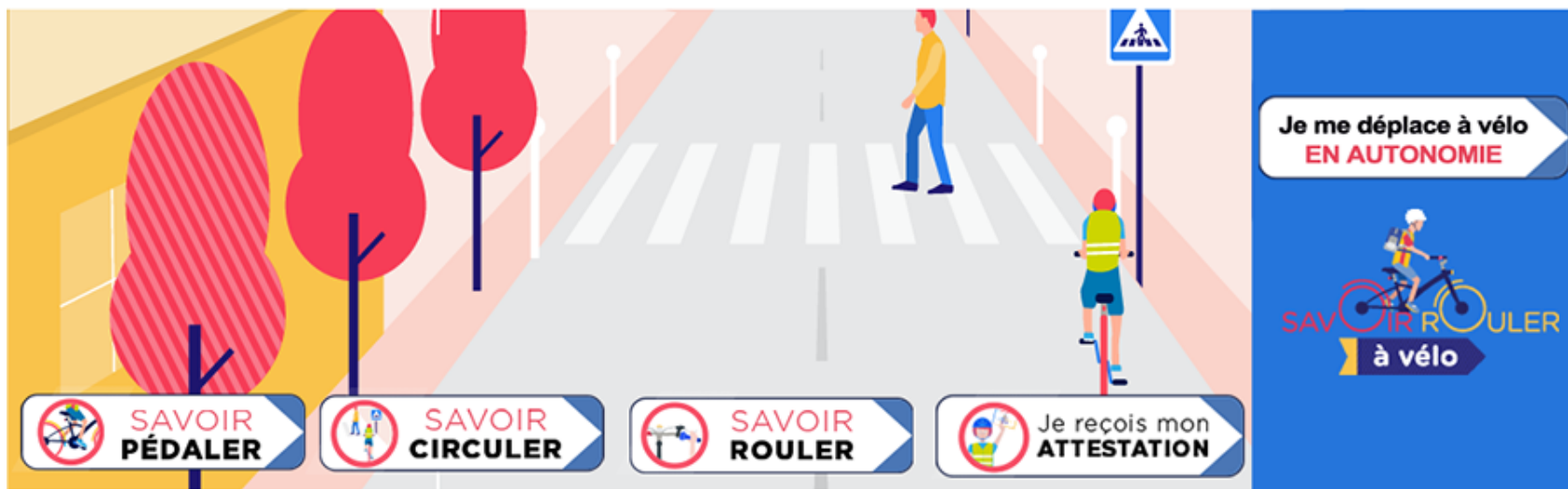
4.3. Les préconisations pour le territoire

Quels dispositifs ?

- **Dispositif national « savoir-rouler à vélo »** initié en 2019, par l'ancienne ministre des transports, Mme Elisabeth Borne et le concours de la FUB et destiné aux **6-11 ans** vise l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège.
- Une **formation en 10h répartie en 3 étapes**, encadrée par des professionnels (FFC, FUB, USC).
- Le nouveau **programme "Génération Vélo"** vient supporter l'ancien (21 M€) soutenu par le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE). Ce financement sera accessible aux acteurs territoriaux qui souhaitent mettre en place un projet « savoir rouler à vélo » : collectivités locales, écoles, etc.

Le dispositif est financé à 100 % par l'Etat mais le Syndicat du SCoT et ses Intercommunalité membres pourraient :

- Se fixer l'objectif que **sur le 5 ans à venir, l'ensemble des élèves du primaire ait reçu la formation**. Cela nécessite de se rapprocher de l'académie pour savoir quelle modalité pour réussir ce défi,
- Être facilitateur pour les écoles/ associations pour mettre à disposition du personnel supplémentaire ou un espace pour créer un espace dédié à l'apprentissage en milieu sécurisé.



4.3. Les préconisations pour le territoire

Focus sur le « savoir rouler à vélo » (SRAV) :

- **Le SRAV ? Un programme d'Etat, instauré par l'article 57 de la Loi d'orientation des mobilités (24/12/19)**
Objet : généraliser l'apprentissage du vélo pour les 6-11 ans, en visant l'autonomie sur la voie publique avant le collège
- **Responsabilité floue**
Temps scolaire, péri-scolaire et/ou extrascolaire
- *Temps d'apprentissage prévu : 10 heures minimum (insuffisant), débouchant sur une attestation*
- **1ère étape, Savoir PédaLER** : maîtriser les fondamentaux du vélo.
Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : **pédaler, tourner, freiner.**
- **2e étape, Savoir Circuler** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé.
Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.
- **3e étape, Savoir Rouler à Vélo** : circuler en situation réelle
Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique.

Qui peut organiser le Savoir Rouler ?

- **Les associations sportives** : Fédération Française de Cyclisme, Fédération Française du Cyclotourisme, Fédération Française de Triathlon, Union Française des Œuvres Laïques d'Éducation Physique, etc.
- **Les associations sportives scolaires** : Union Sportive de l'Enseignement du Premier degré, Union Nationale du Sport Scolaire, etc.
- **Les autres associations** : Fédération française des Usagers de la Bicyclette,
- Moniteurs Cyclistes Français
- **Les associations de prévention** : Association Prévention Routière, MAIF Prévention...
- **L'école, le centre de loisirs, la mairie, les professionnels du cycle, les coordinations sécurité routière en préfecture, etc.**
→ L'école de Saverdun a commencé dès 2020-21, avec 5 classes de CM. Cours assurés par la Maison du Vélo de Toulouse sur financement municipal.

Pour monter les partenariats et financements nécessaires à la généralisation, la FUB a lancé le programme CEE « Génération Vélo ». Des coordinateurs vont être recrutés dans chaque région fin 2021. En savoir plus : www.fub.fr/velo-ecoles ; generation-velo@sofub.fr

4.3. Les préconisations pour le territoire

Quelle structure pour amorcer ces services vélos ?

La Maison des Mobilités de Foix, proposée comme un des opérateurs potentiels pour 5 raisons :

- Le Syndicat du SCoT rassemble 3 intercommunalités : pour assurer un service homogène, lisible, toutes peuvent aisément financer une même association.
- Les ambitions de la Maison des Mobilités coïncident largement avec les 3 services-vélo prioritaires (location, vélo-école, atelier), et elle aspire à rémunérer des salariés.
- Cette association dispose d'un local vaste, aisément extensible, idéalement situé (gare de Foix), et facilement ouvert car adossé à un vendeur-réparateur qui assume son propre équilibre économique.
- Elle dispose déjà, directement ou par délégation, des compétences requises : gestion, montage de projets, mécanique, éducation à la mobilité à vélo, conseil en mobilité, pédagogie du changement...
- Bonne capacité à mobiliser des bénévoles pour compléter les salariés (atelier, vélo-école, animations...).



Le local



Mitoyenneté avec le vélociste



Débouché potentiel sur la gare

4.3. Les préconisations pour le territoire

Quelle structure pour amorcer ces services vélos ?

A moyen terme, la gestion pourra évoluer, en gardant l'objectif d'une structure contrôlée par les acteurs locaux et en échappant aux obligations de mise en concurrence par appels d'offres.

Si les services de location et de vélo-école, en particulier, se développent bien, la création d'une Société publique locale (SPL) pourra se justifier. Sur le plan des compétences légales, une telle SPL sera plus légitime si une autorité organisatrice de la mobilité est créée à l'échelle du périmètre SCoT.

A cet horizon, le service de location proposerait clairement des « abonnements à un service public de location de vélos », ce qui résoudrait définitivement le problème de l'accès aux 50 % de prise en charge par l'employeur pour les salariés.

Si des moyens devaient être mutualisés entre association et SPL, il y aurait la possibilité de créer un Groupement d'intérêt économique (GIE).

4.3. Les préconisations pour le territoire

Financement

Quel modèle économique ?

Dans les tableaux prévisionnels suivants, nous distinguons divers postes de dépenses :

- l'investissement (en vélos et équipements divers), pour environ 57 000 €
- les coûts annuels de personnel, de l'ordre de 167 500 €/an
- les autres charges, pour environ 33 000 €/an
- les dotations aux amortissements, pour 59 000 €/an.

Cela représente donc un budget annuel de l'ordre de 260 000 €

- Si les ventes représentent 15 000 €, les emplois aidés 10 000 € et les adhésions 2000 €...
- ... ils restera 233 000 €/an à se répartir entre partenaires publics finançant les services vélo (+ obligés programmes CEE).

4.3. Les préconisations pour le territoire

Budget d'investissement

Certaines lignes sont à zéro, mais peuvent servir de variable

Financement

Quel modèle économique ?

		Qté	Prix	Total	Durée Amort.	Dotation Amortissement	
Location	Parc de vélos	VAE Pédalier	50	1500	75000	2	37 500
		VAE Roue	0	1200	0	2	-
		VTC + Kit Assistance Electrique	0	800	0	2	-
		Mécanique	50	300	15000	3	5 000
		Mécanique Pliant (intermodalité)	20	500	10000	3	3 333
		Vélo cargo	2	2500	5000	3	1 666
		Antivols	120	50	6000	3	2 000
		Casques	60	30	1800	2	900
		Sièges enfants	20	30	600	3	200
			Totaux	113 400		50 566	

Vélo-école	Parc de 36 vélos	8 Vélos enfants 20 p	6	200	1200	3	400
		12 Vélos enfants 24 p	12	200	2400	3	800
		10 vélos adultes 26 p	12	300	3600	3	1200
		2 VAE	2	1500	3000	3	1000
		Casques	40	30	1200	2	600
		Matériel éducatif (gilets, plots, lattes, signalisation,...)			900	3	300
					Totaux	12 300	

Pole Technique		Outils			1600	5	320
		Desserte / Etabli / Rayonnage / Rangement			1400	5	280
		Pied d'atelier professionnel			1000	5	200
		Equipement de Protection Individuel			500	2	250
		Matériel de nettoyage vélos			300	3	100
			Totaux	4800		1150	

4.3. Les préconisations pour le territoire

Financement

Quel modèle économique ?

Budget annuel de fonctionnement location Année 1

Charges	
60 – Achat	9 300
Achat de pièces (Maintenance des parcs) + stock atelier	1 700
Achats de petits équipements et de fournitures	600
Energie (électricité, eau, carburant)	2 000
Achats de marchandises	5 000
61 - Services extérieurs	20 000
Redevance crédit bail (fourgon)	7 200
Locations immobilières	6 000
Location matériel de transport	3 000
Location TPE	300
Entretiens, réparations Matériel et Bâtiment	500
Maintenance informatique	1 200
Primes d'assurance (Bati+Fourgon)	1 800
62 - Autres services extérieurs	2 800
Publicité, publications, relations publiques	1 000
Déplacements, missions et réceptions	400
Frais postaux et de télécommunications	1 000
Services bancaires et assimilés	400
641 - Personnel	167 500
1 ETP Coordination	30 000
1,5 ETP Conseillers Mobilité	37 500
1,5 ETP Techniciens Cycles	37 500
2 ETP Educateurs Mobilité vélo	50 000
0,5 Chargé de communication/Admin	12 500
65 - Abonnements et licences informatiques	1 200
68 - Dotations aux amortissements	61 000
Dotations aux amortissements Parc Vélos + Equipements - LD - VEC	56 000
Dotations aux amortissements Accueil - Atelier - Bureaux	2 950
Dotations amortissements Communication (site + Charte + Supports)	2 700
Total Charges	261 800

Produits	
Prestations de services	14850
Location LD	12000
Recettes accessoires	2850
Subventions	234950
Intercommunalités Vallée de l'Ariège	
Région	
Département	
ADEME	
Plan Départemental Sécurité Routière	
CEE "Génération vélo" (Savoir rouler)	
Fonds européens (Feder-FSE)	
Emplois Aidés	10000
Adhésion	2000
Total Produits	261 800

4.3. Les préconisations pour le territoire

Budget de fonctionnement vélo-école

Financement

*Quel modèle économique ?
Vélo-école ; répartition-type*

Interventions scolaires	Nombre de classes/an	Nombre d'interventions	Nombre d'élèves (Base 25 élèves/classe)
Cycles court = 1 Journée = 1 classe	23	23	575
Cycles long (SRAV) = 5 journées/classe	14	70	350
Totaux	37	163	925

Interventions Adultes et Centres de loisirs	Nombre de séances	Nombre d'apprenants
Cours Collectifs Adultes	12	30
Publics des structures sociales	12	30
Centres de loisirs	10	24
Totaux	34	84

Répartition Hebdo	Jours par semaine	Jours par an	Heures / salarié	Heures totales - Base 2 salariés
Coordination - Préparation - Suivi - Reporting - Bilans	1,75	80	561	1122
Maintenance - Révision - Logistique	0,5	23	160	321
Interventions Scolaires	2,0	92	641	1282
Interventions diverses (centres de loisirs, adultes)	0,75	34	240	481
Totaux	5	229	1603	3206

Partie 5 – Conclusions et documents opérationnels du Plan Vélo



Dessinons un avenir qui a du sens.



Quelles sont les bonnes pratiques pour garantir désormais la mise en œuvre du Plan Vélo ?

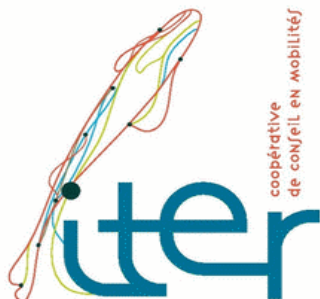
Il convient d'inscrire ce plan Vélo dans la stratégie d'aménagements du territoire, à savoir :

- 1. Annexer le Plan Vélo au SCoT 2^{ème} génération de la Vallée de l'Ariège. Cela aura pour effet de l'inscrire dans la stratégie générale de valorisation et d'aménagement du territoire.**
- 2. Mettre à jour les documents d'urbanisme locaux de type PLUi pour créer des réserves foncières (emplacements réservés ou OAP mobilités par exemple) afin de permettre aux communes ou leur Intercommunalité de se porter acquéreurs le cas échéant.**
- 3. Engager un travail approfondi avec la Région et le Département tant à l'échelle technique, financière que politique pour partager les ambitions de chacun et partager les bonnes pratiques au profit du territoire et de l'attractivité de l'Ariège.**
- 4. Piloter le plan Vélo à une échelle du Syndicat de SCoT pour s'assurer que les aménagements réalisés entre communes ne créent pas de discontinuités et soient cohérents et engager la recherche de financements auprès de l'ensemble des dispositifs disponibles.**
- 5. Trouver une synergie entre les PPI des aménagements au niveau des communes / Intercommunalités / Département / Région / Etat pour être en cohérence avec le Plan Vélo SCoT**

Les documents désormais utiles pour la mise en œuvre du Plan Vélo

Le présent document présente la stratégie souhaitée par le territoire en matière de développement de l'usage du vélo. Il convient désormais d'engager les actions envisagées pour rendre opérationnelles cette stratégie pour faciliter l'usage du vélo. Pour cela, plusieurs documents sont adossés à la stratégie pour constituer les pièces utiles à sa mise en œuvre :

1. **L'atlas cartographique des itinéraires à aménager. Cet atlas est structuré par itinéraire d'usage qui nécessite sa réalisation dans son ensemble garantissant continuité, sécurité et confort. Cet atlas précise les caractéristiques du linéaire, le type d'aménagement envisagé, le linéaire par gestionnaire de voirie, l'échéance d'investissement, les coûts envisagés, ...**
2. **La charte d'aménagements des itinéraires cyclables qui détaille précisément les règles d'aménagement par typologie des itinéraires ainsi qu'une charte du mobilier dédié au stationnement.**
3. **Une stratégie de communication pour la valorisation de la politique cyclable sur le périmètre du SCoT de la Vallée de l'Ariège,**
4. **Un CCTP type afin de commander et d'installer les stationnements vélos,**
5. **Une convention type pour servir de modèle pour déployer des services vélos sur les territoires auprès d'un acteur associatif,**
6. **des zooms territoriaux par intercommunalité sur des sections à aménager,**
7. **un cycloscope (outil de suivi du déploiement du Plan fourni par l'ADEME).**



Document élaboré par :

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

2 Rue d'Austerlitz, 31000 TOULOUSE
Téléphone : 05 62 73 53 93



Thomas Berthet et Kamel Jelti
Maison du Vélo de Toulouse

12 Blvd Bonrepos, 31000 TOULOUSE
Téléphone : 05 34 40 64 72



Votre contact au Syndicat du SCoT :

Sylvain PEYRON, Chef de Projets Mobilités SCoT

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

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



Dessinons un avenir qui a du sens.

Annexe PPI par commune

PPI pour les communes de la CC des Portes d'Ariège Pyrénées

Plan prévisionnel d'investissement par maître d'ouvrage pressenti sur la CC PAP (fourchette basse)

EPCI	Commune	Maître d'ouvrage	Court terme 2022-2026	Moyen terme 2027 – 2032	Long terme après 2032	
Portes d'Ariège Pyrénées	Pamiers	Département ou communes (*)	175 190 €			
		Communes / intercommunalité	2 061 395 €	233 528 €	322 775 €	
	Saverdun	Département ou communes (*)	83 497 €	804 626 €		
		Communes / intercommunalité	366 471 €	114 482 €		
	Mazères	Département ou communes (*)		1 375 385 €		
		Communes / intercommunalité		349 872 €		
	La Tour du Crieu	Département ou communes (*)				
		Communes / intercommunalité		343 117 €		
	St Jean du Falga	Département ou communes (*)				
		Communes / intercommunalité			382 170 €	
	Total	Département ou communes (*)		258 687 €	2 180 011 €	
		Communes / intercommunalité		2 770 983 €	1 080 052 €	322 775 €

* choix qui reste à déterminer à la suite des études opérationnelles

PPI pour les communes de la CC des Portes d'Ariège Pyrénées

Plan prévisionnel d'investissement par maître d'ouvrage pressenti sur la CC PAP (fourchette haute)

EPCI	Commune	Maître d'ouvrage	Court terme 2022-2026	Moyen terme 2027 – 2032	Long terme après 2032	
Portes d'Ariège Pyrénées	Pamiers	Département ou communes (*)	437 975 €			
		Communes / intercommunalité	5 178 444 €	583 820 €	767 776 €	
	Saverdun	Département ou communes (*)	208 741 €	2 011 565 €		
		Communes / intercommunalité	916 177 €	291 424 €		
	Mazères	Département ou communes (*)		3 441 708 €		
		Communes / intercommunalité		879 759 €		
	La Tour du Crieu	Département ou communes (*)				
		Communes / intercommunalité		858 815 €		
	St Jean du Falga	Département ou communes (*)				
		Communes / intercommunalité			955 425 €	
	Total	Département ou communes (*)		646 716 €	5 453 273 €	
		Communes / intercommunalité		6 953 436 €	2 710 428 €	767 776 €

* choix qui reste à déterminer à la suite des études opérationnelles

PPI pour les communes de l'agglomération Foix-Varilhes

Plan prévisionnel d'investissement par maître d'ouvrage pressenti sur l'agglomération Foix-Varilhes (fourchette basse)

EPCI	Commune	Maître d'ouvrage	Court terme 2022-2026	Moyen terme 2027 – 2032	Long terme après 2032
agglomération Foix-Varilhes	Foix	Département ou communes (*)	297 242 €	199 339 €	
		Communes / intercommunalité	52 478 €	229 036 €	
	Ferrières	Département ou communes (*)		872 €	
		Communes / intercommunalité		9 585 €	
	Montgailhard	Département ou communes (*)			
		Communes / intercommunalité	3 679 €	395 897 €	
	Saint Jean de Verges	Département ou communes (*)	23 908 €	1 241 €	
		Communes / intercommunalité	14 232 €	5 145 €	
	Varilhes	Département ou communes (*)	26 576 €	234 516 €	
		Communes / intercommunalité	213 478 €	375 832 €	
	Verniolle	Département ou communes (*)		59 726 €	
		Communes / intercommunalité		508 908 €	
	Saint Paul de Jarrat	Département ou communes (*)			
		Communes / intercommunalité		98 234 €	
Total	Département ou communes (*)		347 726 €	495 694 €	
	Communes / intercommunalité		283 867 €	1 622 637 €	

* choix qui reste à déterminer à la suite des études opérationnelles

PPI pour les communes de l'agglomération Foix-Varilhes

Plan prévisionnel d'investissement par maître d'ouvrage pressenti sur l'agglomération Foix-Varilhes (fourchette haute)

EPCI	Commune	Maître d'ouvrage	Court terme 2022-2026	Moyen terme 2027 – 2032	Long terme après 2032
agglomération Foix-Varilhes	Foix	Département ou communes (*)	743 105 €	475 869 €	
		Communes / intercommunalité	152 823 €	712 908 €	
	Ferrières	Département ou communes (*)		3 736 €	
		Communes / intercommunalité		51 169 €	
	Montgailhard	Département ou communes (*)			
		Communes / intercommunalité	15 769 €	980 957 €	
	Saint Jean de Verges	Département ou communes (*)	59 770 €	5 321 €	
		Communes / intercommunalité	35 581 €	22 051 €	
	Varilhes	Département ou communes (*)	66 440 €	586 290 €	
		Communes / intercommunalité	543 855 €	945 977 €	
	Verniolle	Département ou communes (*)		149 315 €	
		Communes / intercommunalité		1 278 789 €	
	Saint Paul de Jarrat	Département ou communes (*)			
		Communes / intercommunalité		229 212 €	
Total	Département ou communes (*)		869 315 €	1 220 531 €	
	Communes / intercommunalité		748 028 €	4 221 063 €	

* choix qui reste à déterminer à la suite des études opérationnelles

PPI pour les communes de la CC du Pays de Tarascon

Plan prévisionnel d'investissement par maître d'ouvrage pressenti sur la CC PT (fourchette basse)

EPCI	Commune	Maître d'ouvrage	Court terme 2022-2026	Moyen terme 2027 – 2032	Long terme après 2032
Pays de Tarascon	Tarascon sur Ariège	Département ou communes (*)			
		Communes / intercommunalité	145 967 €	208 251 €	186 228 €
	Quié	Département ou communes (*)			
		Communes / intercommunalité	5 349 €		
	Ornolac	Département ou communes (*)		116 390 €	
		Communes / intercommunalité		125 908 €	
	Ussat	Département ou communes (*)		356 266 €	
		Communes / intercommunalité		111 960 €	
Total		Département ou communes (*)		472 656 €	
		Communes / intercommunalité	151 316 €	446 119 €	186 228 €

* choix qui reste à déterminer à la suite des études opérationnelles

PPI pour les communes de la CC du Pays de Tarascon

Plan prévisionnel d'investissement par maître d'ouvrage pressenti sur la CC PT (fourchette haute)

EPCI	Commune	Maître d'ouvrage	Court terme 2022-2026	Moyen terme 2027 – 2032	Long terme après 2032
Pays de Tarascon	Tarascon sur Ariège	Département ou communes (*)			
		Communes / intercommunalité	379 498 €	516 386 €	465 570 €
	Quié	Département ou communes (*)			
		Communes / intercommunalité	22 925 €		
	Ornolac	Département ou communes (*)		290 975 €	
		Communes / intercommunalité		314 770 €	
	Ussat	Département ou communes (*)		890 665 €	
		Communes / intercommunalité		279 900 €	
Total	Département ou communes (*)			1 181 640 €	
	Communes / intercommunalité		402 423 €	1 111 056 €	465 570 €

* choix qui reste à déterminer à la suite des études opérationnelles