

CAHIER THÉMATIQUE

Intégrant le diagnostic territorial et
l'état initial de l'environnement

CAHIER MOBILITÉ

04-4

Dessinons

un avenir

qui a du sens

LES PIÈCES DU SCOT

01-1

Le résumé non technique (RNT)

Synthèse des cahiers thématiques

01-2

02

Le projet d'aménagement stratégique (PAS)

03

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO), intégrant le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL)

Les Annexes

04-1

Cahier thématique : Préambule

Le tableau présentant l'articulation entre les orientations et les plans / projets de rang inférieur

05

04-2

Cahier thématique : Socio-démographie, habitat et équipements

Le Programme d'Action

06

04-3

Cahier thématique : Économie

L'évaluation environnementale

07

04-4

Cahier thématique : Mobilité

La justification des choix retenus, intégrant l'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

08

04-5

Cahier thématique : Ressources, paysages et milieux naturels

Le Plan Climat Air Énergie Territorial de la Vallée de l'Ariège

09

04-6

Cahier thématique : Eau, Énergie et Climat

Le Programme Territorial des énergies renouvelables de la Vallée de l'Ariège

10

04-7

Cahier thématique : Santé, Urbanisme et Risques

Le Plan Global des Déplacements de la Vallée de l'Ariège

11

04-8

Cahier thématique : Foncier

Le Plan Vélo de la Vallée de l'Ariège

12

TABLE DES MATIERES

1.	Introduction	4
1.1	La gouvernance des mobilités de la Vallée de l'Ariège	4
1.2	Le Plan Global de Déplacements, un document pour orienter l'organisation de la mobilité et des déplacements à l'échelle d'un territoire	4
2.	Mobilités et territoire	5
2.1	La Vallée de l'Ariège, à l'interface des dynamiques métropolitaine et frontalière	5
2.2	Une desserte du territoire qui s'articule autour d'un axe structurant	9
3.	Des pratiques de mobilité héritées du modèle de développement territorial	20
3.1	L'organisation du territoire et les pratiques de déplacements	20
3.2	Les flux de déplacements	21
3.3	Les pratiques modales	22
	Enjeux.....	26

1. Introduction

1.1 La gouvernance des mobilités de la Vallée de l'Ariège

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), adoptée en 2019, a redéfini la gouvernance en matière de mobilité afin que l'ensemble du territoire national soit couvert par des autorités organisatrices de mobilité (AOM). Les Communauté d'Agglomération et Communautés de Communes ont été confortées dans leur rôle d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, les communes étant invitées à confirmer la prise de compétence Mobilités par leur intercommunalité. Dans le cas où les Communautés de Communes n'ont pas souhaité se doter de la compétence depuis le 1^{er} juillet 2021, c'est la Région qui continue d'être Autorité Organisatrice de la Mobilité locale, en complément de sa compétence mobilité à l'échelle régionale (intermodalité et transport interurbain). La LOM a également institué le Versement Mobilité qui vient remplacer le Versement Transport afin d'assurer le financement des transports publics sur le périmètre des Autorités Organisatrices de Mobilité de niveau local.

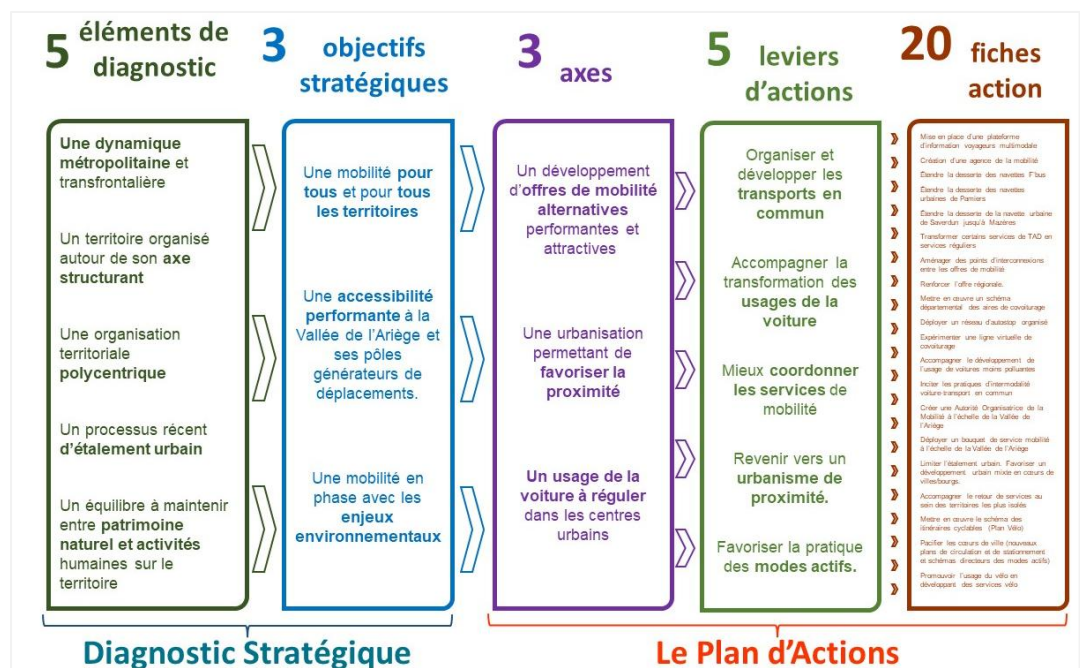
Ainsi, sur la vallée de l'Ariège, la LOM a abouti à confirmer la prise de compétence Mobilité de l'Agglo Foix-Varilhes sur son ressort territorial, compétente de fait, depuis 2017. Elle est ainsi compétente pour organiser des services réguliers de transport public de personnes, de transports scolaires et des services à la demande de transport public de personnes. En revanche, sur la Communauté des Portes d'Ariège Pyrénées (CCPAP) et la Communauté de Communes du Pays de Tarascon, touchées par l'incertitude de l'impact de la mise en place du versement mobilité post-covid et des difficultés à se doter d'une ingénierie spécifique, ces dernières ont laissé la main à la Région.

Néanmoins, la CCPAP travaille avec L'agglo en appui du SCoT afin d'envisager des perspectives de reprise de la compétence à moyen terme (cf. Modification de la LOM – note du GART national).

1.2 Le Plan Global de Déplacements, un document pour orienter l'organisation de la mobilité et des déplacements à l'échelle d'un territoire

Le Plan Global de Déplacements de la Vallée de l'Ariège, adopté en décembre 2019, est issu de la volonté du Syndicat de SCoT de mieux intégrer les enjeux de mobilité dans les politiques de développement du territoire.

Le diagnostic des mobilités sur le territoire a permis de définir 3 objectifs stratégiques et le plan d'actions pour les atteindre. Il visait également à nourrir la révision du SCoT et les futurs PLUi ainsi que le volet Mobilité du Plan Climat.



2. Mobilités et territoire

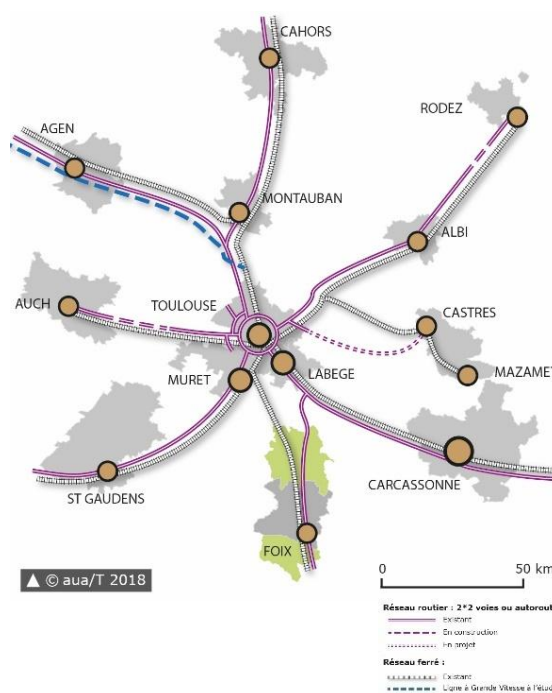
2.1 La Vallée de l'Ariège, à l'interface des dynamiques métropolitaine et frontalière

(Une dynamique territoriale en lien avec l'attractivité toulousaine

Le territoire de la Vallée de l'Ariège s'inscrit dans le système métropolitain toulousain, constitué de l'agglomération toulousaine et des agglomérations moyennes situées dans sa zone d'influence. Ce système métropolitain se caractérise par l'intensité des échanges quotidiens entre les différents territoires : migrations résidentielles, déplacements domicile-travail, relations sièges-établissements, zones d'influence des grands équipements...

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

Les territoires du système métropolitain sont interdépendants et bénéficient inégalement du dynamisme métropolitain. La dynamique démographique est augmentée avec la proximité de Toulouse et la densité est deux fois plus importante au nord du territoire ariégeois que sur sa partie méridionale. Les déplacements d'échanges entre le territoire de la vallée de l'Ariège et l'agglomération toulousaine sont en cohérence avec ces tendances.



(Un accès routier rapide à la métropole toulousaine

La route nationale 20 (RN20), qui traverse et dessert l'ensemble du territoire, permet de rejoindre rapidement l'A66 ou l'A64 via la RD820, et de se raccorder au réseau autoroutier national.

La mise en 2*2 voies partielle de la RN20 et la construction de l'A66 ont grandement amélioré la liaison avec la métropole toulousaine. Les temps de trajet en voiture ont été réduits à seulement une heure entre Foix et Toulouse.

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

Source : Google Maps / Via Michelin

(Des trafics croissants du sud vers le nord sur la RN20

L'essentiel du trafic se concentre sur la RN20 et il va croissant au fur et à mesure que l'on se rapproche de la métropole. D'après les comptages 2019 (source : DREAL Occitanie), les trafics sur la RN20 se répartissent comme suit :

- 9 600 véhicules / jour au sud de Tarascon-sur-Ariège,
- 14 700 véhicules / jour au nord de Tarascon-sur-Ariège,
- 16 800 véhicules / jour dans le tunnel de Foix,
- 25 300 véhicules / jour au nord de Pamiers.

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

- Une petite moitié emprunte l'autoroute A66 en direction de Villefranche-de-Lauragais puis de Toulouse.
- L'autre moitié du trafic prend la direction d'Auterive puis de Portet-sur-Garonne et Toulouse via la RD820 qui n'est plus en 2*2. La RD820 (ex RN20) est plus utilisée que l'autoroute en raison de sa gratuité et d'un temps de parcours équivalent (en heures creuses) voire meilleur (en heures de pointe) pour rejoindre l'ouest Toulousain.

Et depuis 2019 ? Malgré une baisse du trafic observée en 2020 et 2021, en lien avec la crise sanitaire de la covid-19, les trafics moyens journaliers annuels observés en 2022 ont retrouvé leur niveau d'avant crise présentés dans ce paragraphe (2019).

(Les flux en échange avec l'Espagne

La RN20 est aussi un axe vital pour les relations franco-espagnoles puisqu'elle offre un accès à l'Espagne via la commune de Bourg-Madame ou via la principauté Andorrane. C'est la route la plus directe entre le territoire de la Vallée de l'Ariège et Barcelone (330 km).

D'après les données de l'observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées de 2019 (donnée avant crise sanitaire de 2020), près de 20% des échanges de véhicules légers entre l'Espagne et la France se font par les frontières de l'Ariège ou via l'Andorre, soit près de 22 000 véhicules. En revanche, la part des échanges de poids lourds entre la France et l'Espagne n'atteint que 1%, la majorité des flux de marchandises empruntant les axes méditerranéen et atlantique. Cela représente cependant près de 300 camions par jour en moyenne, qui génèrent des nuisances (bruit, pollution, dangerosité) pour les villes ou villages traversés ne bénéficiant pas de déviation. C'est notamment le cas de Tarascon-sur-Ariège, où un projet de déviation de plus de deux kilomètres prévoit un tunnel de 1400 mètres, permettra un gain de temps d'environ 20 minutes aux heures de pointe entre Tarascon sur-Ariège et Ax-les-Thermes. Cette déviation en route bidirectionnelle est structurante pour renforcer l'attractivité de la Haute Vallée de l'Ariège pour son développement touristique et économique. Ce projet, identifié sur la liste indicative des projets d'envergure nationale ou européen (PENE) d'intérêt général majeur (Arrêté du 31 mai 2024), se concrétise progressivement. L'enquête publique sur l'autorisation environnementale a été finalisé en janvier 2025.

(L'accès aux stations pyrénéennes

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

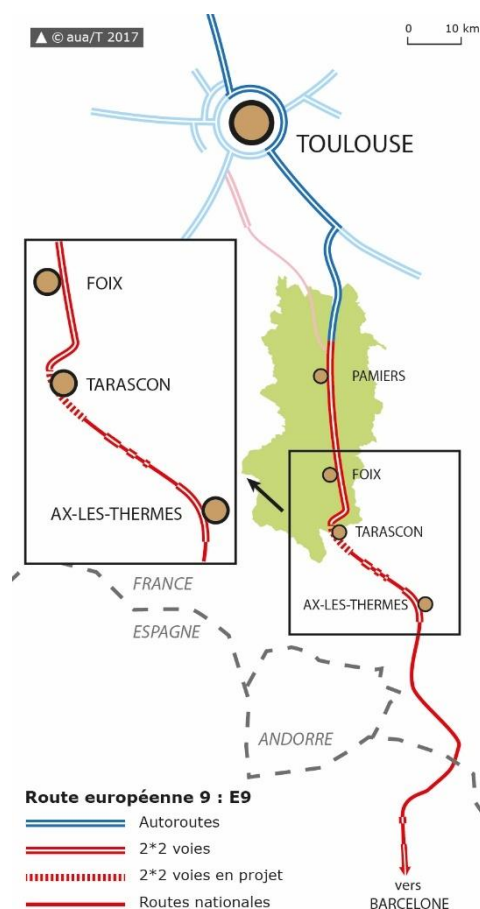
(Un projet de route Européenne pour améliorer les liaisons avec l'Espagne

Le projet de route européenne E9 « Toulouse-Barcelone » doit permettre d'assurer la liaison entre les deux métropoles en seulement 3 heures en voiture. Il devrait améliorer les conditions d'accessibilité du territoire mais aussi les conditions de vie des riverains, notamment pour les villes et villages traversés par l'axe qui en subissent les nuisances (pollution, bruit, dangerosité). L'aboutissement de ce projet international n'est

pas sans conséquence sur le positionnement stratégique du territoire de la Vallée de l'Ariège et donc sur son attractivité et son développement local.

Ce projet ne nécessite pas la création de nouvelles routes mais vise à aménager les axes existants afin que l'intégralité de l'itinéraire puisse s'effectuer sur des voies rapides ou des autoroutes :

- Côté français, l'autoroute relie Toulouse à Pamiers (A61 et A66) et la RN20 est déjà en 2*2 voies entre Pamiers et Tarascon-sur-Ariège. Au-delà, le projet prévoit la réalisation d'une déviation de Tarascon-sur-Ariège (livraison prévue à horizon 2030) et l'aménagement de tronçons en 2*2 voies au niveau des traversées de Bouan, Sinsat, Les Cabanes, Mérens-les-Vals, et l'Hospitalet-près-l'Andorre. Environ 45 km de voies rapides resteront à finaliser pour rejoindre la frontière espagnole mais il s'agit de la partie la plus complexe techniquement et la plus coûteuse à réaliser en raison du profil très montagneux des territoires traversés et des enjeux environnementaux.
- Côté Espagnol, sur les 160 km de route entre la frontière et Barcelone, seuls 17 km de route restent à réaménager entre Berga et Puigcerdà. Le reste de l'itinéraire est déjà en autoroute, en 2*2 voies ou en route nationale réaménagée et sécurisée sur les parties les plus montagneuses.



Un réseau structurant transversal qui assure les échanges avec les territoires riverains

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

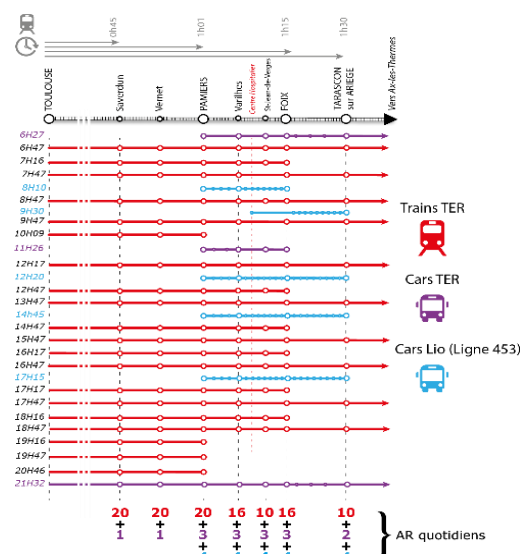
- Les échanges en direction de Mirepoix sont les plus importants, ils représentent 23 % des flux entrants ou sortants du territoire. En effet, l'accès à l'A61 depuis Bram se fait par cet axe afin de rejoindre l'arc méditerranée. D'après les données du Conseil départemental, en 2024, le trafic de véhicules sur la RD119 est, en conséquence, très important (12 000 véhicules par jour) ; les villages concernés (Les Pujols, Rieucros) sont fortement impactés par le trafic et par le profil très roulant de la route départementale.
- Le trafic vers Lavelanet est également significatif, il représente près de 12 % des flux d'échange.
- Les relations sont moins marquées avec le Couserans, en raison notamment de l'éloignement plus important de Saint-Girons. Ce trafic impacte cependant fortement Foix dans la mesure où il traverse le centre-ville et s'ajoute aux échanges plus locaux ce qui génère des effets de congestion de plus en plus marqués en heures de pointe.

Une ligne ferroviaire cadencée pour répondre aux besoins de mobilité quotidienne

Historiquement, la ligne Toulouse – Latour-de-Carol, qui traverse et dessert le territoire de la Vallée de l’Ariège du nord au sud, avait pour vocation de renforcer les liaisons entre la France et l’Espagne, en complément des deux axes littoraux passant par Hendaye et Cerbère. La ligne a été achevée en 1929 et la gare de Latour-de-Carol permet la liaison avec les trains espagnols ainsi qu’avec le train jaune, en direction de Villefranche-de-Conflent. Sa vocation transfrontalière est cependant restée contrainte en raison des incompatibilités techniques entre les trois lignes desservant la gare internationale (trois écartements de rail et trois électrifications différentes) et de l’absence de correspondance organisée entre les trains français et espagnols.

La restructuration de la ligne Toulouse – Latour-de-Carol, en 2004, a permis d’augmenter l’offre de transport et de mettre en place le cadencement horaire. Les nouvelles grilles horaires ont été pensées notamment afin de répondre à une demande quotidienne d’accès à l’agglomération toulousaine, principalement pour les déplacements domicile/travail et domicile/étude. L’offre est décroissante au fur et à mesure que l’on s’éloigne de l’aire d’influence toulousaine :

- 20 AR quotidiens pour Saverdun, Le Vernet d’Ariège et Pamiers.
- 16 AR quotidiens pour Varilhes et Foix, dont seulement 5 qui s’arrêtent à la halte de Saint-Jean-de-Verges (située sur la commune de Crampagna).
- 10 AR pour Tarascon-sur-Ariège.



Source : fiche horaire SNCF 2021

Cette offre de trains régionaux cadencée vers Toulouse permet également d’accéder à l’aéroport de Toulouse Blagnac, 3^{ème} aéroport de province, qui propose un grand nombre de destination en Europe et en Afrique du nord. La future desserte de l’aéroport par le projet de 3^{ème} ligne de métro facilitera les échanges avec la gare Matabiau. En revanche, l’accès à l’aéroport de Carcassonne, à égale distance de Blagnac depuis la Vallée de l’Ariège, ne peut se faire qu’en voiture particulière. Un bus liO permet de rejoindre Carcassonne depuis Mirepoix en moins d’1h.

D’après les données annuelles de fréquentations des gares, en 2019, environ 753 344 voyageurs ont emprunté la ligne depuis ou vers une des gares de la Vallée de l’Ariège. Ils représentent 46 % de la fréquentation de la ligne Toulouse – Latour-de-Carol.

La région Occitanie offre également des trajets en train à seulement 1€ tous les premiers week-ends des mois de l’année scolaire, mais également la gratuité aux jeunes de 12 à 26 ans voyageant plus de 11 trajets par mois avec les transports liO. Des trajets « skirail » sont également organisés entre Toulouse et Ax-les-Thermes, incluant le forfait remontées mécaniques.

Et depuis 2019 ? En 2024, le cadencement de la ligne Toulouse – Latour-de-Carol n’a guère évolué davantage, excepté concernant le secteur fuxéen où les gares de Varilhes et Foix comptent désormais une vingtaine d’allers-retours quotidiens, et la gare de Saint-Jean-de-Verges une quinzaine. La ligne Toulouse – Latour-de-Carol a, par ailleurs, connu une forte progression de sa fréquentation de l’ordre de 20% par rapport à 2019, connaissant ainsi un taux d’occupation moyen de 73%. Les fréquentations en gare sont également en croissance sur certaines gares de la ligne (Le Vernet, Saint-Jean-de-Verges), en 2023, ont été comptabilisées plus de 1 100 000 voyageurs dans les gares du territoire.

(Le mode partager pour rejoindre les stations en montagne

La ligne de train régional répond également à une demande tournée vers le loisir et le tourisme. Elle permet d'accéder à différents domaines skiables, en tout premier lieu Ax-les-3-domaines, station facilement accessible en train grâce à la gare d'Ax-les-Thermes et à sa télécabine. La formule Skirail, qui inclut un voyage aller-retour en train au départ de Toulouse et un forfait de ski à tarif préférentiel, rencontre un vif succès. Le train offre aussi un accès pour les nombreux randonneurs et cyclistes qui fréquentent les Pyrénées ariégeoises. En période estivale, ces secteurs sont desservis par des lignes routières, offrant notamment aux randonneurs la possibilité de rejoindre les lieux de départ en altitude.

(Une véloroute transpyrénéenne en projet

La véloroute V81 (ou VéloSud) doit permettre de rejoindre Perpignan depuis Bayonne en longeant les Pyrénées. Longue de 570 km, elle est encore largement discontinuée puisque plus de la moitié du tracé reste à réaliser. L'enjeu premier est avant tout touristique. Une fois finalisée, la véloroute attirera des cyclotouristes à l'échelle européenne et renforcera l'attractivité touristique du territoire. La réalisation d'un itinéraire cyclable continu constitue également une opportunité pour le développement de la pratique du vélo au quotidien sur les territoires urbains traversés.

Par ailleurs, le Conseil Départemental de l'Ariège poursuit la réalisation de son programme de développement des voies vertes. Fin 2021, il a notamment achevé la réalisation de l'axe Rieucros – Mirepoix et a finalisé en 2022 l'étude foncière du tronçon suivant de 17 km, entre Pamiers et Rieucros.

La Communauté de communes de la Haute Ariège porte également un projet de voie à mobilité active et en appui de la Communauté de communes du Pays de Tarascon, sur la gestion du raccordement – barreau d'Ornolac-Sinsat (étude produite sur le tronçon Tarascon-Ornolac portée par la Communauté de communes du Pays de Tarascon - 2023).

2.2 Une desserte du territoire qui s'articule autour d'un axe structurant

(La RN20, colonne vertébrale du réseau viaire

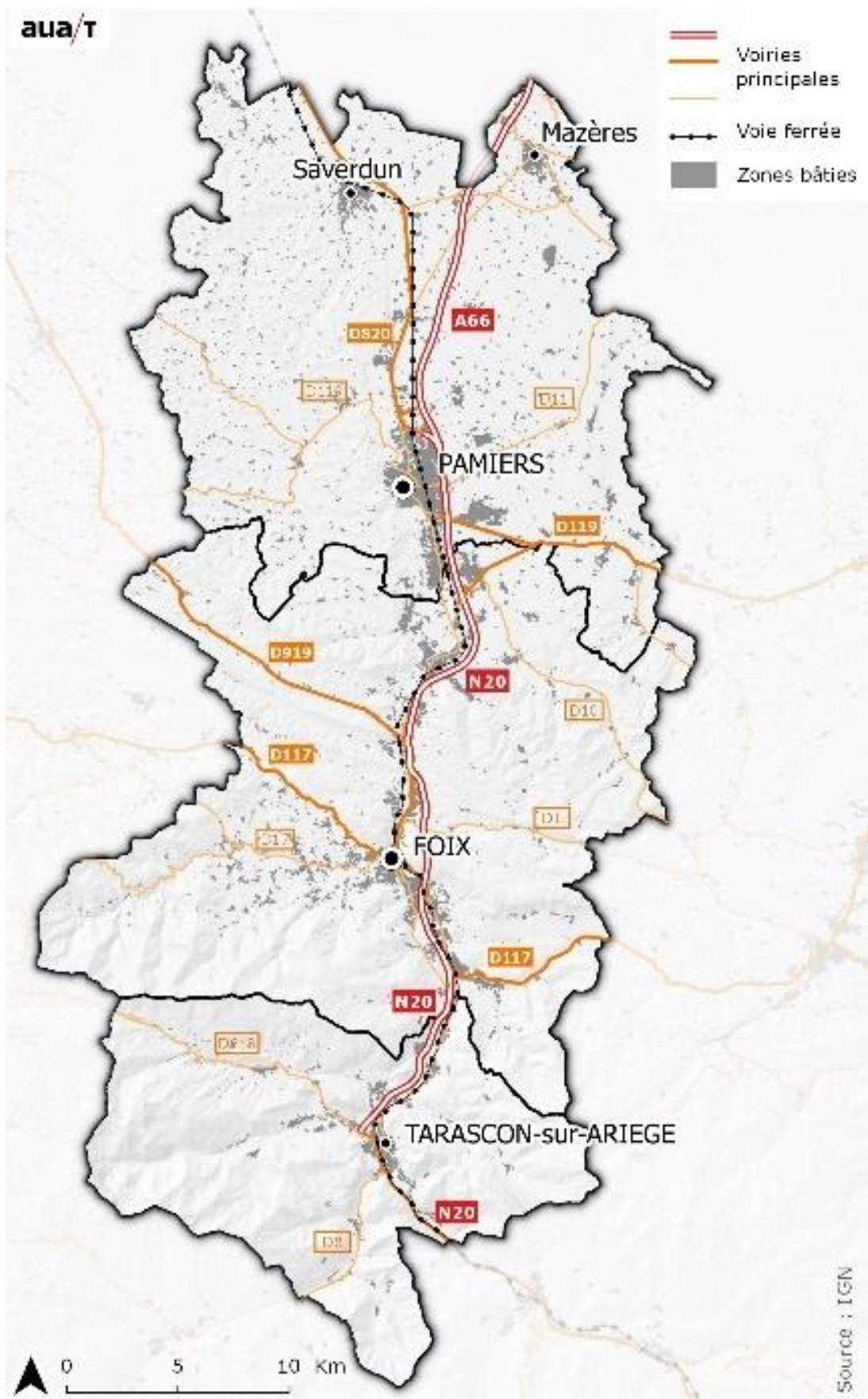
Le réseau viaire de la Vallée de l'Ariège s'organise principalement autour de la route nationale 20 (RN20) qui emprunte le fond de vallée et longe la rivière Ariège afin de relier les villes en bénéficiant d'une topographie plus favorable.

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

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

A contrario, au sud de Foix, la RN20 traverse des territoires de plus en plus contraints par les reliefs montagneux.

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



(Une maillage viaire contraint par les reliefs

Depuis la RN20, une dizaine de routes départementales irriguent le territoire. Si la géographie très contraignante du territoire n'a pas permis la constitution d'un réseau viaire maillé, 95% de la population se trouve aujourd'hui à moins de 15 minutes d'une entrée de la 2*2 voies ou de l'autoroute A66.

Moins capacitaires, elles ne permettent pas toujours de répondre de façon satisfaisante à la demande croissante de déplacement liée au développement de l'urbanisation le long de ces axes.

Le trafic transversal se concentre sur 5 axes routiers principaux (source CD09 - 2024) :

- La D119 entre Pamiers et Mirepoix : jusqu'à 12 000 véhicules/jour,
- La D117 entre Lavelanet et Montgailhard : jusqu'à 6 000 véhicules/jour,
- La D117 entre Saint-Martin-de-Caralp et Foix : jusqu'à 4 000 véhicules/jour,
- La D919 vers Saint-Jean-de-Verges : jusqu'à 12 500 véhicules/jour,
- La D17 entre Foix et Saint-Pierre-de-Rivière : 4 000 véhicules/jour,
- La D820 entre Saverdun et Auterive : 8 500 véhicules/jour.

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

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

Elle constitue aussi une opportunité dans une logique de massification des flux vers des dispositifs alternatifs à la voiture solo (transports en commun, covoiturage, autopartage) sur ces axes.

(Une offre ferroviaire importante mais concurrencée par la voiture

La ligne ferroviaire Toulouse - Latour-de-Carol est parallèle à la RN20 et traverse l'ensemble du territoire en longeant la rivière Ariège. Sept gares desservent le territoire du SCoT et le train régional permet de relier les principaux pôles urbains du territoire.

Entre Foix et Saverdun, une vingtaine de trains quotidiens sont proposés, soit un cadencement à la demi-heure en heures de pointe. Ils desservent l'ensemble des gares, seule celle de Saint-Jean-de-Verges présente un moindre cadencement. Une partie de ces trains a pour terminus Foix. Tarascon-sur-Ariège bénéficie d'une offre moins régulière et moins importante avec 10 trains quotidiens.

Cependant, malgré cette offre importante, seuls 3 % des voyages de la ligne sont internes au périmètre du SCoT, ce qui représente environ 200 déplacements quotidiens (source : enquête OD TER 2013, Région Occitanie). Pour des déplacements relativement courts (Pamiers-Saverdun : 16 km ; Pamiers-Foix : 21 km), et malgré des temps de parcours intéressants (Saverdun-Pamiers en 14 mn, Pamiers-Foix en 15 mn), le train est relativement peu utilisé dans un contexte où la circulation automobile est facile et peu contrainte et où les gares sont parfois mal connectées aux générateurs de déplacements.

(Des aménagements pour améliorer l'accessibilité des gares

Le réseau de trains régionaux bénéficie à la quasi-totalité de la population du territoire, 97 % des habitants se situant à moins de quinze minutes en voiture d'une gare, 32% à moins de 15 minutes à vélo et 14% à moins de 15 minutes à pied.

D'après les données issues de l'enquête OD TER de 2013 (Région Occitanie), près de la moitié des accès aux gares se faisaient en voiture, générant des besoins conséquents de stationnement autour des gares. Par ailleurs, plus de 40% des usagers accédaient à la gare à pied, démontrant que le train attire notamment

ceux qui habitent près des gares. Le vélo représentait, quant à lui, 6% des accès, principalement aux gares de Foix et Pamiers avec un fort potentiel de développement. Enfin, les transports en commun ne représentaient que moins de 1% des accès en gare, seules les gares de Foix et Pamiers étant en effet desservies par des navettes urbaines.

Ce constat a permis de mettre en évidence la nécessité de développer l'accessibilité aux gares par les modes actifs et les transports en commun afin d'éviter une saturation des parkings préjudiciable à l'attractivité des trains régionaux.

Les travaux récents sur les gares de Foix et de Pamiers ont permis non seulement d'augmenter les capacités de stationnement, mais également de réaménager les gares dans une logique de pôles d'échanges multimodaux :

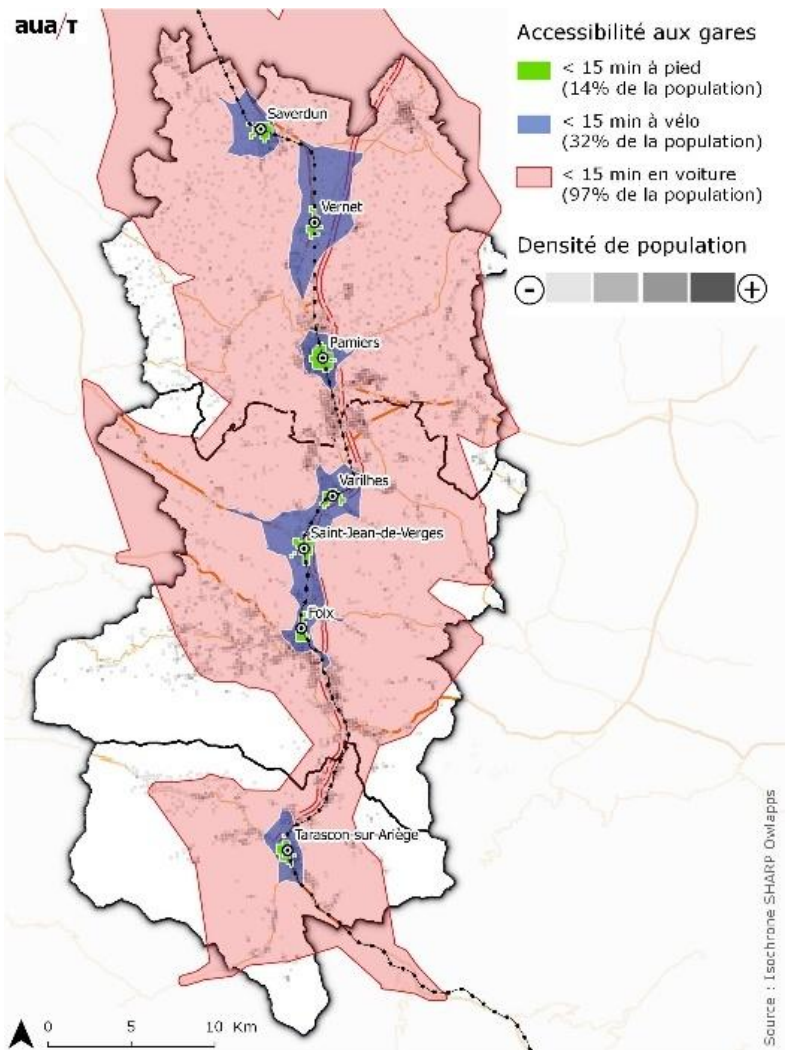
- Augmentation significative du nombre de places de stationnement, y compris vélo (mais néanmoins en saturation),
- Création de quais pour les cars régionaux,
- Création et amélioration des cheminements piéton et vélo au sein du pôle gare,
- Aménagement de déposes minutes, de stations taxi et de stationnements réservés au covoiturage,
- Restauration des parvis et aménagements paysagers qualitatifs,
- Mise aux normes pour les Personnes à Mobilité Réduite.

(Des études pour préparer l'aménagement de 3 gares en véritables pôles d'échange multimodaux (PEM)

Les « PEM » constituent des lieux d'échanges où se connectent différents modes de transports.

Dans le cadre du déploiement des actions du Plan Global de Déplacements (PGD) et du Plan Vélo, le Syndicat de SCOT a identifié trois gares ferroviaires pouvant s'inscrire dans le Plan région « PEM » - Saverdun, Varilhes et Tarascon-sur-Ariège – enregistrant des flux importants et disposant de fortes capacités d'amélioration. L'objectif est d'y faciliter les correspondances entre les différents modes, en favorisant les alternatives à la voiture individuelle, et en proposant des services aux usagers et des espaces d'attente agréables et commodes, tout en engageant une réflexion sur le tissu urbain environnant.

Ces trois PEM viendront conforter l'accès aux zones d'emploi depuis les PEM existants, depuis Saverdun vers les zones d'activités et Mazères, depuis Varilhes vers la zone Delta Sud et le CHIVA, et depuis Tarascon-sur-Ariège vers les zones d'emploi locales et les destinations touristiques.



L'offre de cars interurbains

L'offre de train est complétée par une offre d'autocar interurbains qui relie également les trois principaux pôles du territoire : Pamiers, Foix et Tarascon-sur-Ariège. En 2018, la compétence mobilité sur les lignes interurbaines a été transférée du Département de l'Ariège à la Région Occitanie, l'ancien réseau départemental devenant le réseau liO sur l'ensemble de la Région Occitanie.



Source : Région Occitanie, 2024

L'offre de cars régionaux comprend 4 lignes sur le territoire de la Vallée de l'Ariège :

- La ligne 451 (Foix – Lavelanet) : en 2020, son offre a beaucoup évolué, passant de 5 à 14 allers-retours quotidiens en semaine et 4 allers-retours le samedi. Bénéficiant d'une offre attractive, cette ligne présente un bon niveau de fréquentation, qui est passé de 400 à 3 000 passagers par mois depuis l'augmentation de l'offre.
- La ligne 454 (Foix – Saint-Girons) : elle dessert notamment des zones d'accueil touristiques le long de la départementale RD517 ainsi que le marché de Saint-Girons. Il s'agit de la ligne présentant le meilleur taux de fréquentation, avec 26 500 voyageurs par an (6 allers et 7 retours quotidiens).
- La ligne 453 (Pamiers – Foix – Tarascon) : cette ligne double l'itinéraire ferroviaire pour assurer une desserte fine du territoire. Elle dessert notamment le CHIVA, qui marque d'ailleurs une rupture de la fréquentation sur l'itinéraire entre Pamiers et Tarascon-sur-Ariège.
- La ligne 450 (Pamiers – Lavelanet - Montségur) : elle dessert notamment les villes de Mirepoix et Lavelanet à partir du pôle d'échanges de Pamiers. Elle dessert également, en période estivale, le château de Montségur, attraction touristique importante d'Ariège. Ces lignes bénéficient

aujourd'hui d'une tarification à 2€ le billet unitaire, ainsi que des abonnements et la carte Pastel comme support billettique.

Et depuis 2019 ? L'offre s'est renforcée, au nord du territoire, avec le développement des lignes 318 et 319 qui relient respectivement Mazères et Saverdun à Toulouse (à la station de métro Empalot).

La fréquentation des lignes du réseau a également progressé, à l'image de la ligne 451 qui compte désormais 4300 voyageurs en moyenne par mois (données 2022).

(Les lignes de transport scolaire

En plus des quatre lignes régionales régulières, près d'une centaine de lignes scolaires complètent le dispositif et permettent l'accès à l'ensemble des établissements scolaires du territoire.

Sur le territoire de la Vallée de l'Ariège, ce sont ainsi plus de 5 000 élèves qui bénéficient du service de transport mis en place pour les scolaires (dont près de 2 200 sur le périmètre de l'agglomération de Foix). L'ensemble de ces lignes est ouvert à tous les publics sur inscription. Néanmoins, cette facilité reste peu utilisée car peu connue et peu adaptée aux autres publics (horaires, destinations...).

(Un service de transport urbain dans les communes les plus peuplées complété par du transport à la demande

L'offre urbaine de transports publics se compose de plusieurs services :

- Un réseau communautaire pour L'agglomération Foix-Varilhes avec 4 lignes régulières et un service complémentaire de TAD,
- Des navettes urbaines communales desservant les communes de Pamiers (deux lignes régulières, la première desservant le centre-ville avec 5 allers-retours quotidiens, la seconde express vers la gare avec un seul aller-retour quotidien) et Saverdun (une ligne régulière avec deux courses quotidiennes qui permettent de relier les quartiers périphériques au centre-ville, aux zones commerciales nord et sud et à la gare),
- Un service de Transport à la Demande desservant les communes de Pamiers (trois lignes), Mazères (une ligne le mercredi permettant la desserte de Saverdun, Pamiers et du CHIVA) et Saint-Jean du Falga,
- Un service de lignes de covoiturage dynamique sur les communes de la CCPAP (Illicov),
- Un service de Transport à la Demande pour les communes du Tarasconnais, selon un système de 6 zones qui permet la desserte de l'ensemble des communes du territoire. Ce service permet de relier Tarascon-sur-Ariège et Foix, mais aussi les pôles de santé locaux et le CHIVA.

L'agglomération Foix-Varilhes a engagé en 2020 une étude sur la réorganisation de son réseau de transport public, préalable au renouvellement de la Délégation de Service Public. Le nouveau réseau a été mis en service en 2022 par le nouveau délégataire. Si le précédent réseau ne desservait que Foix et Montgailhard, ce nouveau réseau permet une desserte à l'échelle communautaire. Ce nouveau réseau « l'agglabus » propose 4 lignes régulières :

- La ligne 1 relie Foix, Varilhes et Verniolle en passant par les gares de Foix et Varilhes et en desservant le centre hospitalier ainsi que les zones commerciales de Delta Sud, Joulieu et Permilhac. La commune de Rieux-Pelleport est en rabattement sur la ligne à certains horaires.
- La ligne 2 est une boucle dans le centre de Foix qui relie notamment la gare, le centre-ville, le centre universitaire, le conseil départemental. Elle est exploitée par un minibus électrique.
- La ligne 3 relie Saint-Pierre-de-Rivière, Foix et Ferrières. Elle dessert notamment plusieurs administrations (CPAM, palais de justice et communauté d'agglomération).
- La ligne 4 relie le nord de Foix (secteur du Capitany) à Montgailhard et Saint-Paul-de-Jarrat en passant par la gare et le centre de Foix, ainsi que la zone commerciale de Peysales. Elle dessert également le site touristique des forges de Pyrène.

(Les aménagements cyclables

Le Syndicat de SCoT a approuvé, le 14 décembre 2021, un Plan vélo en réponse aux objectifs de mise en œuvre des schémas directeurs des itinéraires cyclables et de promotion de l'usage du vélo issus de son Plan Global des Déplacements (PGD).

Il définit ainsi la future politique vélo du territoire. Il détermine 75 axes à aménager dans les prochaines années afin de mettre en place des itinéraires continus pour une pratique tant utilitaire que de loisirs et touristique. Au-delà de la problématique centrale des infrastructures, ce Plan décline les services vélo à mettre en place par les différentes collectivités pour accompagner la pratique du vélo (service de location de vélos, dont vélos à assistance électrique, mobilier de stationnement...).

Cette nouvelle stratégie devra guider les investissements en lien avec la politique cyclable de la Région Occitanie à travers son Plan Régional Vélo adopté en 2024 ainsi que la politique du Département de l'Ariège lancée en janvier 2022 au travers de son Plan départemental pour les mobilités durables.

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

La commune a récemment développé une politique en faveur des modes actifs, notamment à l'aune des tronçons identifiés par le Plan Vélo de la Vallée de l'Ariège pour favoriser la continuité et la sécurisation du réseau cyclable : étude pour l'installation de stationnements vélo dans le centre-ville (portée par le Syndicat mixte de la Vallée de l'Ariège), instauration de zones 30, des zones de rencontres et de zones piétonnes, mise en place de double-sens cyclables et de signalisations adaptées aux carrefours à feux. De plus, elle propose des aides à l'achat de vélo à assistance électrique neuf ou d'occasion, ou classique, pour les habitants depuis l'été 2023. En partenariat avec le Syndicat de SCoT, L'agglo Foix-Varilhes s'est engagée récemment en déployant le plan vélo de la Vallée de l'Ariège sur son territoire : 1 million d'euros prévu pour soutenir les communes qui réaliseront des pistes cyclables d'intérêt SCoT/communautaire.

À Pamiers, les équipements cyclables sont également très peu développés malgré l'existence d'un plan vélo. Des projets sont en cours, notamment pour la connexion avec La Tour du Criou et route de Villeneuve-du-Paréage. Des aménagements ont également été créés récemment pour faciliter l'accessibilité à la gare. La commune de Mazères a quant à elle inauguré en 2025 une liaison aménagée entre la bastide médiévale et les zones économiques. De plus, le Syndicat Mixte de la Vallée de l'Ariège a cédé en 2024, 2 vélos à la CCPAP au bénéfice de ces agents.

La région Occitanie offre progressivement des solutions qualitatives de stationnement vélo à proximité des gares. La gare de Foix dispose déjà de stationnements couverts et sécurisés et celle de Pamiers des stationnement couverts en libre accès.

À ce jour, le territoire est peu pourvu en services de location vélo tant privé que public, mais ces services se développent. En effet, ils présentent un intérêt pour la pratique du vélo tant du quotidien, que sportif et/ou de loisir.

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

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

Afin d'améliorer son réseau, le Conseil Départemental a réalisé, en 2009, un schéma départemental des itinéraires cyclables à usage touristique qui propose de développer des liaisons sur les principaux axes du

territoire ce qui permettrait de relier les principaux pôles urbains entre eux : Saverdun, Mazères, Pamiers, Foix, Tarascon-sur-Ariège, Lavelanet, Mirepoix, Ax-les-Thermes et Vicdessos.

La véloroute V81 (Foix-Saint Girons) et la voie à mobilité active entre Ornodac-Ussat-les-Bains et Orlu sont des aménagements qui ciblent principalement le développement de la pratique du cyclotourisme. Cependant, ces infrastructures offrent une liaison vélo continue, qualitative et sécurisée, qui peut servir de support à un réseau maillé desservant les pôles générateurs de déplacements du corridor Pamiers-Foix. A titre d'exemple, la liaison Foix-Vernajoul a été aménagée en 2021 par le Département et la ville de Foix, en traversant l'Ariège sur le "Pont de l'Echo", en parallèle à la voie ferrée en activité. Cela permet d'accéder directement à la voie verte depuis le centre de Foix et depuis la gare.

(Une offre de covoiturage en développement

L'offre de covoiturage se structure aujourd'hui autour de bretelles d'accès à la RN20 et sur les quatre principaux axes transversaux permettant d'y accéder.

Une quinzaine d'aires de covoiturage existe sur le territoire :

- 7 aires officielles aménagées par le Conseil Départemental ou les communes de Foix et Pamiers.
- 9 autres qui se sont constituées de façon informelle et témoignent de la forte demande existante.

À ce jour, aucune solution d'autostop organisé n'a été déployée sur le territoire du SCoT alors que des expérimentations sont en cours sur les Pays d'Olmes et de Mirepoix ainsi qu'un projet porté par la Communauté de communes Couserans-Pyrénées.

Dans son plan d'actions, le Plan Global de Déplacements de la Vallée de l'Ariège préconise la mise en place d'un schéma de déploiement d'aires de covoiturage à l'échelle du département comme un levier pour accompagner la transformation des usages de la voiture particulière.

(Le transport routier de marchandises

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

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

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

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

Le niveau de trafic de poids lourds est relativement faible sur l'autoroute et la voie rapide au regard de leurs capacités et ne pose donc pas particulièrement de problèmes de nuisance ou de sécurité. En revanche, le trafic important qui emprunte la RD820 et la RN20 au niveau de Tarascon-sur-Ariège est plus problématique car les routes sont moins capacitaires et traversent des zones urbaines. De plus, il se pose un problème de gestion des poids lourds en cas de fermeture de la RN20.

Les routes départementales transversales supportent également un trafic de poids lourds qui peut être important compte tenu de leurs capacités :

- 560 poids lourds par jour au niveau de Les Pujols sur la RD119,

- 250 au niveau de Cos sur la RD117, auxquels s'ajoute une centaine de camions empruntant la RD17 soit environ 350 poids lourds par jour qui traversent le centre-ville de Foix,
- 250 au niveau de Saint-Paul-de-Jarrat sur la D117,
- 180 au niveau de Crampagna sur la D919.

Ces trafics, bien que moins importants, génèrent des nuisances pour les villes et villages traversés dont ils détériorent la qualité de vie. Le profil très routier de ces routes permet des vitesses de circulation élevées, y compris pour les camions. Le bruit et le sentiment d'insécurité et d'inconfort qui en découlent participent au déclin des cœurs de bourgs et des centres-villes.

Et depuis 2019 ? En 2022, on observe des trafics poids lourds en hausse sur le territoire par rapport à 2019, avec par exemple près de 680 poids lourds moyen journalier annuel recensés au niveau de Mazères sur l'A66, ou encore 1640 au niveau de Pamiers et 960 à Arignac sur la RN20.

(Le transport ferroviaire de marchandises

Les activités génératrices de flux de marchandises sont concentrées le long de la voie ferrée, dotée d'installations terminales embranchées, ce qui rend possible le transport de marchandises par les trains, notamment pour le bois et les granulats. Néanmoins, selon une étude sur la logistique urbaine durable dans les petites villes, menée par la DDT de l'Ariège en 2023, il n'existe pas de gare de fret ferroviaire ou d'installation terminale embranchée active sur le territoire de la Vallée de l'Ariège. Néanmoins, une installation terminale embranchée en fonctionnement existe au nord du territoire (Arterris) et d'autres existent actuellement mais ne sont pas utilisées.

Des réflexions sont en cours afin de construire trois nouvelles installations terminales embranchées, notamment dans le cadre de l'exploitation des carrières, via un partenariat associant Réseau ferré de France, la commune de Pamiers et quatre entrepreneurs locaux.

La réactivation éventuelle du fret ferroviaire s'orienterait davantage en faveur d'une logistique « industrielle ». Les gares constituent néanmoins des nœuds d'échanges stratégiques pour le développement de la logistique urbaine et doivent être intégrées à la réflexion concernant l'accueil de consignes ou autres services logistiques par exemple.

A noter que la Communauté de Communes de la Haute Ariège souhaite engagé une étude de faisabilité pour le développement du fret ferroviaire. À long terme, il s'agit d'engager une réflexion sur la création d'une plateforme intermodale.

La place du ferroviaire

Légende

Gares ferroviaires



Gare de fret



Gare de voyageurs



Gare de voyageurs et de fret



Installations Terminales Embranchées (ITE) utilisées

—+— Réseau ferré

Principaux axes routiers

— Liaison autoroutière

— Liaison régionale

— Liaison principale

□ EPCI du SCoT Vallée de l'Ariège

Sources :

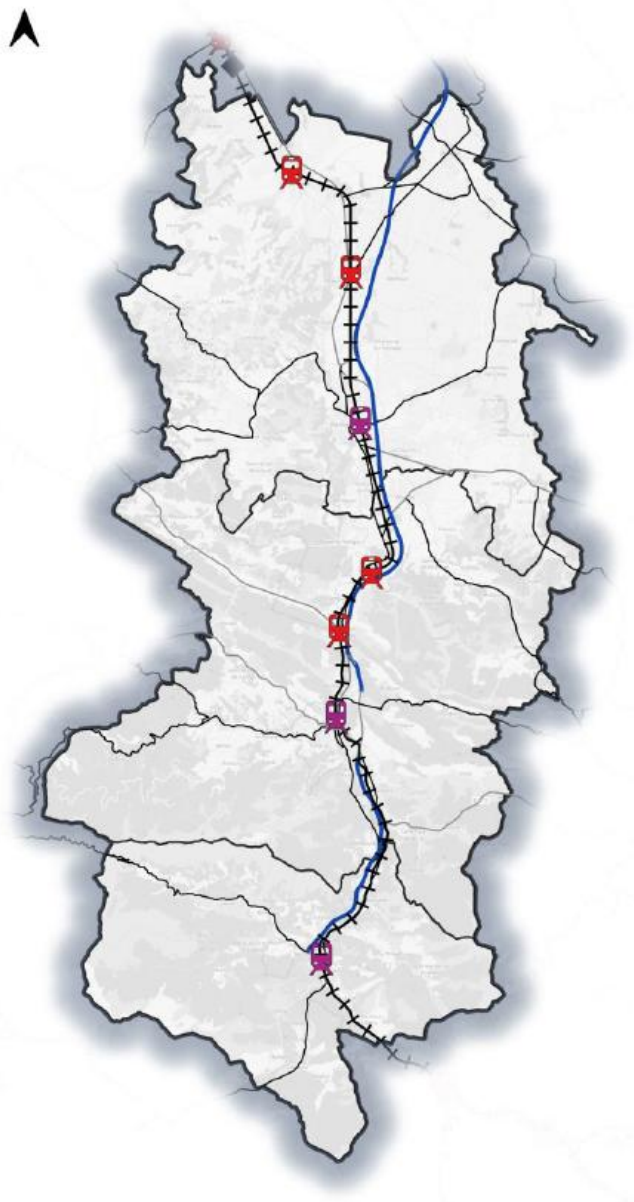
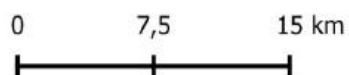
- Data IGN (gares ferroviaires)
- BDD des ITE 3 000 du CEREMA
- Fond de plan Open Street Map

Réalisation : Interface Transport
02/06/2023



**PRÉFET
DE L'ARIÈGE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Source : DDT09, Etude sur la logistique urbaine durable dans les petites villes, 2023

3. Des pratiques de mobilité héritées du modèle de développement territorial

3.1 L'organisation du territoire et les pratiques de déplacements

Un territoire polarisé

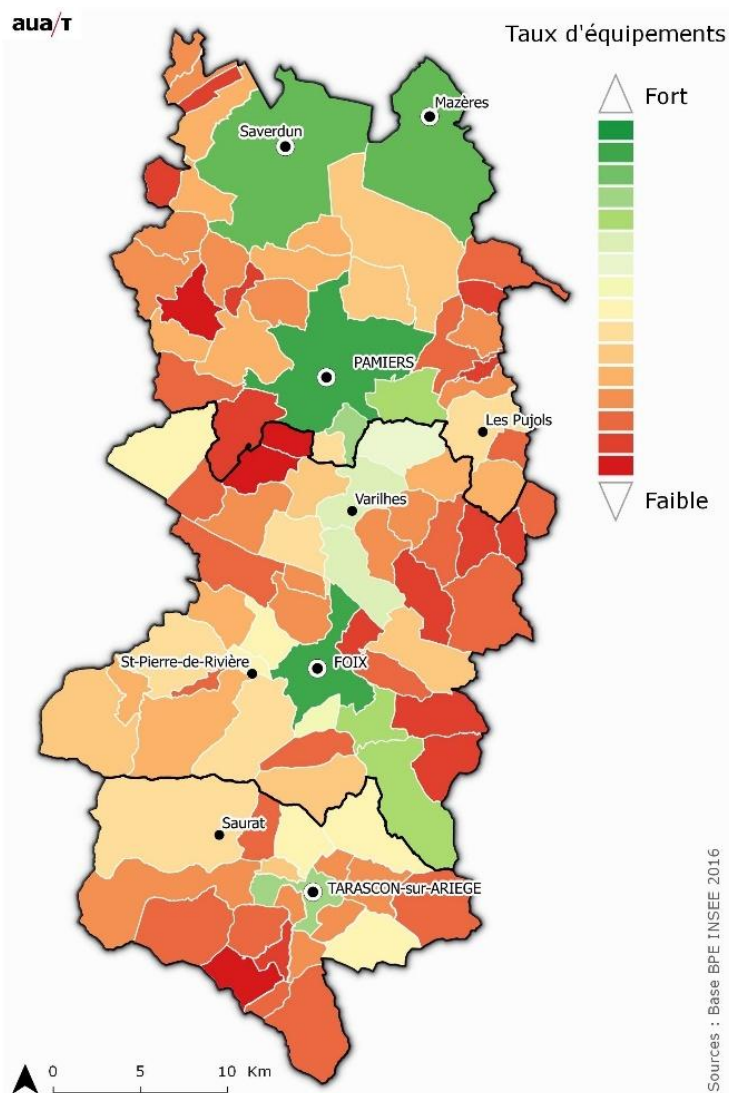
En raison de sa topographie, le territoire de la Vallée de l'Ariège s'est organisé autour des communes de fond de vallée, le long de la RN20, où se trouve l'essentiel des services, des équipements et des emplois.

Les communes de Pamiers et de Foix concentrent à elles seules plus de la moitié des emplois sur le territoire et la majorité des équipements et services. Elles représentent des pôles d'attractivité majeurs à l'échelle du territoire. Tarascon-sur-Ariège, Mazères, Saverdun et Varilhes constituent, quant à eux, des pôles de services intermédiaires proposant un large éventail d'équipements mais avec une attractivité géographique de moindre importance. Tarascon-sur-Ariège apparaît également comme une étape sur l'axe France-Espagne et pour l'accès aux stations de sports d'hiver.

A l'inverse, en s'éloignant de la RN20, un grand nombre de communes ne propose plus ou peu d'équipements. Ainsi, près de 70 % des communes ne disposent d'aucun commerce et 45 % n'ont pas d'établissement scolaire. Il

s'agit principalement de communes de montagne où la faible population ne favorise pas l'implantation de commerces, de services ou d'écoles. Ces communes isolées sont fortement dépendantes des centralités concentrées en fond de vallée et sur certaines communes relais telles que Saurat, Les Pujols, Varilhes ou encore Saint-Pierre-de-Rivière, ce qui génère une demande de déplacements vers la vallée.

Cette très forte polarisation de l'emploi et des services a un impact important sur les flux de déplacements générés qui convergent tous le long de la RN20. En effet, seulement un tiers des actifs sur le territoire travaille dans sa commune de résidence, et une part non négligeable travaille en dehors de son intercommunalité. Ce fonctionnement induit d'importants flux de déplacements domicile-travail sur le territoire, notamment le long du corridor nord-sud où la demande de déplacements est particulièrement forte.



(Un étalement urbain qui fait croître les distances de déplacements

L'étalement urbain, constaté depuis quelques années en périphérie des principaux pôles urbains de la Vallée de l'Ariège, a tendance à accroître les distances parcourues en éloignant le lieu de résidence du lieu de travail et des services et commerces du quotidien.

D'après les résultats de l'enquête mobilité réalisée auprès de la population en 2018, près de 40 % des déplacements font plus de 10 km et seuls 11 % des déplacements font moins de 1 km. En raison d'un réseau viaire globalement performant et peu contraint par des problématiques de congestion, les temps de trajet restent acceptables puisque inférieurs à 20 minutes pour les deux tiers des déplacements.

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

(Un axe structurant qui constitue une forte coupure territoriale

Si l'axe structurant constitué par la RN20 et la ligne ferroviaire est essentiel pour les échanges nord-sud, il constitue également une coupure territoriale très forte, renforcée par la rivière Ariège.

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

Cette faible perméabilité entrave les déplacements transversaux et concentre les flux est-ouest sur quelques points, ce qui peut générer localement des engorgements du réseau routier en heure de pointe. C'est notamment le cas à Foix où le franchissement de l'Ariège par la RD117 nécessite de traverser le centre-ville, ce qui génère d'importantes nuisances pour les riverains.

(Les difficultés de mobilité des habitants

Les personnes âgées, les jeunes comme les habitants des zones « blanches » non desservies par les transports en commun, ont principalement recours à la solidarité de voisinage pour satisfaire leurs besoins de mobilité. Le vieillissement amorcé de la population ainsi que l'impossibilité pour la force publique à desservir en transport en commun les territoires isolés induisent des besoins spécifiques amenés à se renforcer dans les années à venir. Pour cela, les intercommunalités sont encouragées à récupérer la compétence mobilité, permettant ainsi de développer des lignes de transport (bus, TAD...) reliant l'ensemble du territoire, et offrant un rabattement vers les gares SNCF.

3.2 Les flux de déplacements

(Les flux domicile-travail

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

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

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

(Les déplacements pour le motif achat

Le fort développement des zones commerciales et des espaces intermédiaires commerciaux explique pour partie le déclin ou les difficultés rencontrées par les commerces de centres-villes et rend difficile le développement de la pratique d'alternatives à la voiture individuelle pour le motif achat. Pourtant, la possibilité de se rendre également à pied, à vélo ou en transports en commun (Réseau Agglobus par exemple) dans les équipements commerciaux périphériques constitue aussi un enjeu important (notamment sur le pôle commercial appaméen afin de désengorger les RD depuis le Mirapicien). C'est également vrai pour les polarités secondaires, tels que les supermarchés de Saverdun, Mazères ou de Tarascon-sur-Ariège, qui rayonnent sur un environnement large.

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

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

3.3 Les pratiques modales

(Une forte dépendance à la voiture particulière

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

- La voiture représente plus de 4 déplacements sur 5.
- La marche à pied ne concerne que 7 % des déplacements.
- La catégorie « deux roues » (qui englobe les deux-roues motorisés et le vélo) ne représente que 3% des déplacements.
- Les transports en commun sont également très peu utilisés, avec seulement 3 % de part modale qui concerne principalement les usagers du train régional. Pour les flux domicile-travail, en direction de Toulouse, cette part modale s'élève cependant à 26 %.

Cette répartition des parts modales est relativement homogène entre les trois intercommunalités du territoire. Pour autant, il apparaît que depuis la crise de la Covid-19, et la mise en place du réseau Agglobus de Foix-Varilhes, les parts modales en faveur du vélo et des transports en commun ont évolué à la hausse, dans les zones urbaines. Le taux de motorisation des ménages est globalement élevé sur le territoire, bien que très variable entre communes de typologies différentes.

Il est plus faible sur les pôles urbains les plus importants tels que Pamiers, Foix, Tarascon-sur-Ariège, mais également Mazères ou Saverdun. Ces communes constituent toutes des centralités disposant de l'ensemble des services et commerces de proximité et concentrent de nombreux emplois. En conséquence, la dépendance à l'automobile y est moins forte. A fortiori, Pamiers et Foix ont mis en place des services de transport urbain qui offrent une alternative aux déplacements en voiture.

En revanche, la possession de véhicules motorisés est très élevée sur les communes périphériques de Foix et de Pamiers, où les phénomènes d'étalement urbain et de mitage sont les plus caractérisés.

On observe également certaines communes isolées présentant un faible taux d'équipement automobile en raison de la présence de nombreux ménages non-motorisés. Il s'agit principalement de communes situées sur le Pays de Tarascon, où la population est vieillissante.

Et depuis 2019 ? Les parts modales pour les déplacements domicile-travail recensés en 2021 sont similaires à celles observées précédemment sur le territoire. La voiture y reste très largement majoritaire avec plus de 82% des parts modales. A noter que près de 7% des parts modales sont représentées par une absence de déplacement.

Les taux de motorisation évoluent également peu : on dénombre un taux de motorisation moyen de 88% à l'échelle du territoire en 2021 avec une variabilité forte entre les pôles urbains de Pamiers ou Foix (81%) et leurs communes périphériques (98% à Saint-Jean-de-Verges et 96% à La Tour-du-Crieu par exemple).

(Un potentiel de report modal vers les modes actifs

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

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

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

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

Cependant, les changements d'habitudes permettant un report modal nécessitent la conjonction de plusieurs conditions :

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

L'enquête mobilité réalisée dans le cadre du Plan Vélo montre que les parts modales varient en fonction des distances parcourues.

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

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

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

Pour les déplacements de très courtes distances (moins de 1 km), les modes actifs sont déjà largement utilisés mais un quart des déplacements sont malgré tout réalisés en voiture.

43 % des déplacements font moins de 5 km et pourraient donc relever des mobilités actives.

(Les nouvelles mobilités pour atténuer les impacts de la voiture particulière ?

De nouveaux usages de la voiture se développent avec l'essor des nouvelles technologies, notamment numériques. Les évolutions actuelles sont les prémices d'une révolution profonde qui va transformer les pratiques de mobilité. Si la notion de voiture « propre » doit être considérée avec précaution, la voiture de demain devrait également être plus partagée, plus connectée et plus autonome. Ainsi, l'augmentation du taux d'occupation des voitures individuelles constitue probablement un des plus forts potentiels pour une mobilité plus durable.

Le covoiturage

Le covoiturage est une pratique qui, bien qu'en plein développement, reste encore largement méconnue en raison de la rareté de données quantifiables et exploitables. Le covoiturage regroupe plusieurs pratiques :

- Le covoiturage dans sa forme traditionnelle, c'est-à-dire pratiqué de manière informelle avec sa famille, ses amis, ses collègues...
- Le covoiturage formalisé via un site internet qui connaît un fort développement ces dernières années. Ce type de covoiturage concerne principalement des déplacements moyennes et longues distances mais de nouvelles solutions ciblant les déplacements du quotidien sont en cours d'expérimentation et de développement dans les territoires ruraux.
- Le covoiturage régulier, généralement pour les déplacements domicile-travail ou domicile-étude vise à mettre en relation conducteur et passager par des plateformes numériques parfois proposées par des employeurs ou des groupements d'employeurs (publics ou privés), par des collectivités ou des Autorités Organisatrices de la Mobilité.
- Le covoiturage dynamique offre la possibilité d'être averti en temps réel quand passagers ou conducteurs souhaitent voyager à la même période et vers la même zone géographique. Le système repose sur des applications mobiles et sur des bornes de covoiturage localisées sur des points stratégiques d'une route et qui avertissent les conducteurs en amont par SMS ou par affichage dynamique.

Depuis décembre 2022, la Région Occitanie a lancé un plan régional de covoiturage, baptisé Covoiturage liO, en partenariat avec plusieurs opérateurs pour subventionner et rentabiliser les trajets entre covoitureurs.

Le développement du réseau de bornes de recharge électriques

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

De plus, la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 vient imposer le pré-équipement ou l'installation de bornes de recharge pour les bâtiments à usage industriel ou tertiaire, des commerces, des cinémas et des services publics possédant un parking. Les obligations diffèrent alors selon la taille du parking, l'activité, et l'année de construction du bâtiment accueillant du public. Sur le territoire de la Vallée de l'Ariège, un poste de recharge électrique existe désormais à l'entrée de Cap Delta. Une station avec sept postes de recharges vient de voir le jour entre Super U et le McDonald's, dans la zone commerciale de Verniolle.

Si la part des voitures électriques reste aujourd'hui limitée, la très forte croissance des ventes laisse à penser qu'elles pourraient représenter 30 % des ventes d'automobiles en 2030. Le remplacement progressif de la voiture thermique par la voiture électrique ne va cependant pas régler l'ensemble des problèmes générés par la voiture individuelle.

Si la voiture électrique entraîne localement une baisse des émissions de la pollution, les émissions globales de pollutions et de gaz à effet de serre sur l'ensemble de son cycle de vie restent importantes. Par ailleurs, le développement du véhicule électrique ne permet pas de résoudre les problèmes d'occupation d'espace public de la voiture qui détériore la qualité de vie et des autres modes de déplacements.

Par ailleurs, une première station bioGNV a été inaugurée en octobre 2022 sur la zone de Gabriélat à Pamiers. Principalement alimentée grâce au biométhane produit par l'unité de méthanisation Ariège Biométhane, cette station constitue une nouvelle alternative aux carburants fossiles.

Projet de corridor hydrogène

Le projet de « corridor hydrogène pour les régions pyrénéennes » (H2Pyr) est un programme issu d'un appel à projets européen pour favoriser la coopération entre les régions transfrontalières des Pyrénées (programme POCTEFA). Il doit permettre de développer un banc d'essai à taille réelle d'un corridor transfrontalier de stations de distribution d'hydrogène pour véhicules automobiles qui reliera les régions pyrénéennes d'Espagne, d'Andorre et de France avec l'Europe du Nord et l'Europe Centrale, où le développement d'infrastructures associées à ce type de mobilité décarbonée est le plus avancé. Il prévoit ainsi la construction de six stations de distribution d'hydrogène entre Albi et Saragosse, dont une à côté de Pamiers (à Rieux-Pelleport). Cette dernière a été inaugurée en 2021 par Ondulia, sur la centrale hydroélectrique Les Mijeannes. Elle distribue une pression de 200, 350 et 700 bars permettant le ravitaillement des véhicules à pile à combustible mais aussi des bicyclettes à hydrogène.

L'avantage de l'hydrogène comme carburant est qu'il n'émet pas de gaz à effet de serre, ni de particules fines, ni de nuisances acoustiques. Il constitue également une production énergétique nationale, voire locale. Néanmoins, à l'instar de la voiture électrique, il ne permet pas de répondre aux enjeux de libération de l'espace public au profit des autres modes de déplacement.

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

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

En parallèle, suite à la crise sanitaire, les tiers lieux ont été perçus comme des lieux à haut potentiel d'accueil des télétravailleurs. Ils permettent de diminuer les déplacements domicile-travail, et par là même, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'augmenter la qualité de vie des indépendants et des salariés. Ils répondent également à des enjeux de maintien et de développement de l'activité économique face à l'attractivité très forte de la métropole. En proposant un certain nombre de services facilitant le télétravail (connexions très haut débit, centres de ressources et de formation, pépinières d'entreprises, espaces café et lieux de convivialités...), ils portent également une ambition sociale et peuvent participer à la redynamisation des centres-bourgs en devenant de nouveaux points névralgiques. Cependant, ces lieux sont en baisse de fréquentation. Beaucoup de projets fleurissent sur le territoire et pourraient être quelque peu concurrentiels, voire surcalibrés au regard des besoins réels

Et depuis 2019 ? En 2022, l'Insee considère qu'en moyenne, près d'un salarié sur cinq a télétravaillé au moins un jour par semaine.

Enjeux

Une ville, des villages des courtes distances

La voiture individuelle joue un rôle éminent dans nos modes de vie et territoires ruraux, historiquement peu connectés par des réseaux de transports collectifs, hormis sur l'épine dorsale de fond de la vallée de l'Ariège. Mais le vieillissement de la population et les objectifs de développement durable obligent à repenser nos modèles de développement, avec d'autres solutions de déplacement, accessibles à tous.

C'est d'abord une question de pratiques de mobilité et d'alternatives à la voiture individuelle : covoiturage, autopartage, management de la mobilité au sein des principaux pôles d'emplois, offre en transports en commun (cadencement, desserte vers les pôles générant des flux...). Rappelons que la voiture particulière permet une mise à distance (développement de la périphérie des agglomérations) et un éparpillement des fonctions urbaines (zones d'habitat, de commerce, d'emploi et de scolarité ...).

C'est aussi une question d'aménagement : facilitation de l'usage du vélo, marchabilité des espaces publics, place accordée à la voiture, notamment sur les villes de Foix, Pamiers et leurs proches périphéries...

C'est enfin une question de modèle de développement : densification et restructuration des tissus urbains, amélioration des relations entre centres-bourgs et périphéries, articulation entre les secteurs de développement et accessibilité en transport public, mixité des fonctions, principe de proximité, développement de pôles d'échange multimodaux.

Le secteur de la mobilité est fortement émetteur de gaz à effet de serre. Aussi, tant dans une optique énergétique, écologique que de santé publique, il s'agit d'un sujet qui trouve de nombreux leviers en matière de déplacements.

L'ensemble de ces éléments participe d'ailleurs à l'amélioration de la qualité de vie sur le territoire et plus particulièrement dans les centres-villes, notamment en limitant les nuisances associées à l'usage de la voiture : emprise des stationnements, nuisances sonores, pollution, sécurité...

L'amélioration de la « grande » accessibilité

L'attractivité du territoire en dépend. Cette accessibilité à grande échelle repose à la fois sur la requalification de la RN20 en voirie urbaine lors de la traversée des villes qui bénéficient d'une déviation (Foix, Pamiers, Tarascon-sur-Ariège, Les Pujols...), et sur la poursuite de la mise en 2*2 voies de la RN20, pour faciliter les échanges avec la Haute-Ariège, l'Andorre et l'Espagne. Elle repose également sur l'intégration du territoire au système ferroviaire « Grand Sud-Ouest » avec le projet de ligne à grande vitesse Toulouse-Narbonne.

SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LA VALLÉE DE L'ARIÈGE

Parc technologique "Delta Sud"

09340 Verniolle

Tél. : 05 61 60 42 91

