Diagnostic prospectif

Réalisation du plan global de déplacements de l'ouest du parc naturel régional des Pyrénées Ariégeoises (Couserans)

Phase 1 – Diagnostic prospectif

Version 12 Avril 2016

24 boulevard Riquet
31000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75012 Paris
T / 01 43 72 10 09

iter@iternet.org

N° Contrat : TS	**PARC NATUREL PYRENEES ARIEGEOISES**
Diagnostic prospectif	**Réalisation du plan global de déplacements de l'ouest du parc naturel régional des Pyrénées Ariégeoises (Couserans)**

Version	Auteur	Objet de l'édition / révision
01 du 7/03/2016	Jean Jacques ROBIN Julien RETIVEAU	Création
02 du 12/04/2016	Jean Jacques ROBIN Julien RETIVEAU	Actualisation

Validé le	12/04/2016
Validé par	Jean Jacques ROBIN

Il est de la responsabilité du destinataire de ce document de détruire l'édition périmée ou de l'annoter « Édition périmée ».

Sommaire

Introduction – Présentation de la démarche (objectifs et déroulement) **p5**

1. Le territoire et son fonctionnement **p9**
1.1. La gouvernance du territoire p10
1.2. Structuration du territoire p21
1.3. Contexte sociodémographique et tendance en Couserans p26
1.4. Synthèse p31

2. L'offre de mobilité **p32**
2.1. Les services de transport : la ligne régionale p33
2.2. Les services de transport : les lignes départementales p35
2.3. Forces et faiblesses des services des lignes régulières p39
2.4. Les services de transport à la demande p40
2.5. Politique de déplacements de la ville de Saint Girons p46
2.6. Les possibilités de séjours obligés (travail/étude) p47
2.7.Les possibilités de séjours non obligés p50
2.8. Alternatives à la voiture individuelle et aux transports public : l'autostop et le covoiturage p57
2.9.Les modes doux p59
2.10. Structuration de nouveaux services de mobilité : les bornes de recharges électriques p60
2.11. Forces et faiblesses des modes alternatifs à la voiture individuelle et aux transports public p62
2.12. Synthèse des offres de mobilité p63

Sommaire

3. Les besoins/pratiques de mobilité **p64**
3.1. Les flux de mobilité – la mobilité tous motifs p65
3.2. Analyse des pratiques/besoins de mobilité par public cible p68
3.4. Synthèse des pratiques/besoins de mobilité p77

4. Pistes d'amélioration et enjeux de mobilité sur le territoire **p79**
4.1. Les souhaits et pistes d'amélioration par public cible p80
4.2. Constats et Enjeux p85

5. Identification des objectifs **p88**
5.1. Outil d'animation mis en œuvre pour l'identification des enjeux p89
5.2. Proposition des Objectifs du Plan Global de Déplacement du Couserans p91
5.3 Résultat du Vote Coloré: les Objectifs stratégiques retenus par le Comité de Pilotage p92

6. Lancement de la phase 2 **p94**
6.1 Définir les Propositions d'Actions Opérationnelles p95
6.2 Programmation de la phase « Propositions d'Actions Opérationnelles» p96

INTRODUCTION

Présentation de la démarche

Les objectifs du plan global de déplacements

- Mettre en œuvre un projet de territoire partagé, relatif à l'amélioration des conditions d'organisation de la mobilité sur la partie Ouest du territoire du Parc Naturel Régional (PNR) des Pyrénées Ariégeoises, et tenant compte des orientations et objectifs définis dans la Charte du PNR. La réalisation du Plan Global de Déplacements vise deux impératifs:

  - Définir une **stratégie locale d'amélioration de la mobilité** de l'ouest du PNR pour offrir des conditions de déplacements et de mobilité satisfaisantes pour les habitants et acteurs du territoire

  - S'inscrire dans une **démarche de développement durable** en offrant les conditions favorables à un usage moins systématique de la voiture particulière, contribuant ainsi à considérer et poursuivre les grands objectifs fixés dans la loi de Transition Energétique Pour la Croissance Verte (TEPCV) dont le projet a été validé en juillet 2015 .

<u>Principaux objectifs en matière de transports de la loi de transition énergétique pour la croissance verte</u>

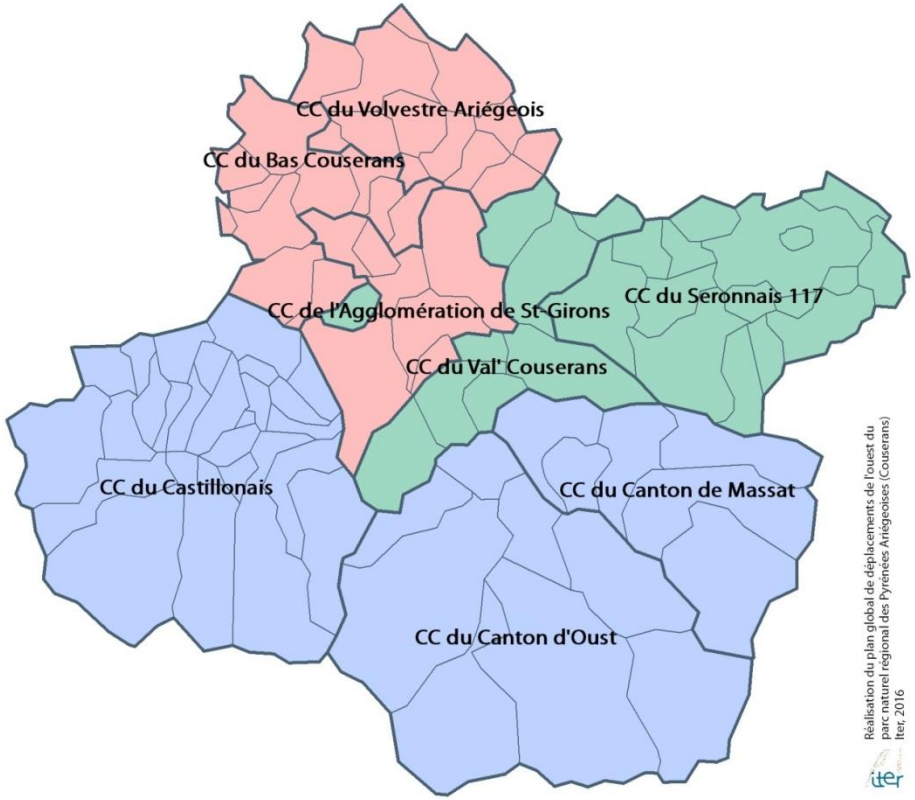
- Renforcer les moyens de lutte contre la pollution de l'air,
- Réduire la dépendance des déplacements routiers notamment aux hydrocarbures,
- Accélérer le remplacement du parc de voitures, camions, autocars et autobus par des véhicules à faibles émissions,
- Disposer de 7 millions de points de recharge pour les véhicules électriques à moyen terme.

La démarche de co-créativité

La démarche participative avec les représentants de la société civile et les élus structure la réflexion sur la mobilité et des transports en tenant compte de la structuration territoriale du Couserans.

3 secteurs de réflexion ont ainsi été proposés pour organiser les ateliers de travail :

- 1er secteur : la zone « montagne »,
- 2ème secteur : la zone « Nord Ouest »,
- 3ème secteur : la zone « Nord Est »



Les ateliers sont organisés tout au long de la démarche d'étude, à savoir :

- **En étape diagnostic**, avec un temps de concertation avec des acteurs locaux et des représentants de la société civile autour des enjeux de mobilité des différents publics sensibles à l'amélioration des conditions de déplacements. 3 thématiques ont servi de cadre à la réflexion : « emploi, formation et insertion », « vie quotidienne » et « loisirs et tourisme ».

- **En étape opérationnelle** (programme d'action) pour étudier en séance la faisabilité et la pertinence des axes/pistes de solutions répondant aux objectifs du Comité de Pilotage et identifier les possibilités de partenariats sur les différentes thématiques.

Objectifs et Déroulement du Diagnostic Prospectif

La réalisation de l'étude s'articule autour de deux phases: l'établissement du **Diagnostic Prospectif (phase 1)** suivi, après validation des élus et techniciens du cadre d'objectifs stratégiques et de sa déclinaison opérationnelle sur le territoire, de la **Proposition d'Actions (phase2).**

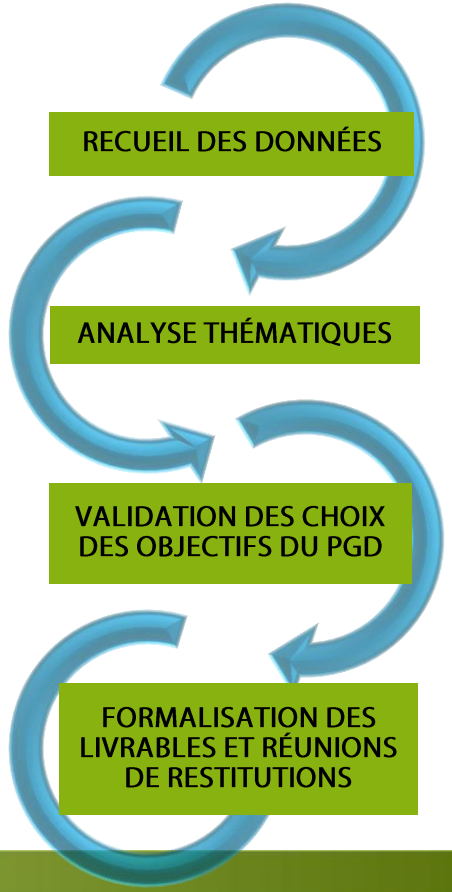
- **Les objectifs du diagnostic prospectif (Phase 1; 4 mois)**

  - **Identifier et diagnostiquer l'offre de mobilité**, tant privée que publique, dans ses différentes composantes et **identifier et qualifier les flux, la demande et les besoins de déplacements.**

  - Mener une analyse transversale, multimodale, d'adéquation de l'offre de mobilité aux besoins afin d'**identifier les principaux dysfonctionnements** et de les expliquer.

  - S'inscrire dans une démarche prospective qui doit permettre d'**identifier les enjeux d'amélioration du système de mobilité** actuels et futurs en lien avec les grands objectifs et orientations souhaitées par le PNR.

  - **Débattre du diagnostic, des enjeux et des objectifs du futur plan d'actions** aux réunions de restitution et de validation de fin de phase.



1

Le territoire et son fonctionnement

1.1. La gouvernance du territoire

- **Organisation et compétences actuelles des acteurs de la mobilité sur le périmètre d'étude**

  - Les AOT du Territoire et leur champ d'intervention :
    - La région , chef de file de la Mobilité,
    - Le Conseil départemental, chef de fil du réseau interurbain , du transport scolaire et de l'accessibilité,
    - Les communautés de communes, délégataires des services de Transport à la Demande, et compétentes en matière de mobilité douce,
    - La commune, chef de file du stationnement, des réseaux urbains, et des RPI.

  - Le Syndicat Mixte des Pyrénées ariégeoises
    - La Charte du Parc Naturel des Pyrénées Ariégeoises: projet de territoires commun aux communes adhérentes
    - La Loi TEPCV
    - Projet en matière de mobilité porté par le PNR des Pyrénées Ariégeoises: TEAMM

1.1. La gouvernance du territoire

- **Organisations et compétences actuelles des acteurs de la mobilité sur le périmètre d'étude:**

Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), est inscrite la répartition des compétences entre les différents échelons territoriaux (régions, départements, communes et regroupements intercommunaux), actuellement en vigueur. La loi LOTI qualifie ces collectivités territoriales d'Autorités Organisatrices des Transports (AOT).

- **Les Autorités Organisatrices des Transports et leur champ d'intervention actuel**

La Clause de compétences générales des régions et des départements leur permet d'intervenir jusqu'à présent sur des champs de compétences commun au regard des enjeux identifiés à l'échelle de leur propre périmètre d'intervention (à l'exemple des Transports scolaires répartis entre le Département et les AOT compétentes lorsqu'ils sont compris dans le périmètre d'un Périmètre de Transport Urbain, sauf délégation au Département. Ce cas de figure ne concerne pas le territoire d'étude puisque aucun PTU n'a été mis en œuvre en Ariège.)

- **La Région, Autorité organisatrice des services réguliers non urbains d'intérêt régional**

En tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, la Région est en charge notamment de :

- L'organisation des transports ferroviaires de voyageurs via le réseau des trains express régionaux (TER);
- Des conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires régionaux (conventions avec la SNCF) ;
- L'organisation des transports interurbains routiers d'intérêt régional (transports de substitution par autocar aux services ferroviaires);
- L'établissement des plans régionaux des transports (relatifs aux services réguliers interurbains d'intérêt régional) ;
- L'élaboration des schémas régionaux des infrastructures et des transports ;
- La détermination du contenu du service public de transport régional de voyageurs (dessertes, tarification, qualité du service, information de l'usager …).

Concernant le transport interurbain régional , plusieurs lignes couvraient le département de l'Ariège jusqu'à fin 2014 : au 1er janvier 2015, 3 lignes ont été supprimées. Aujourd'hui, seules restent les lignes Lavelanet-Pamiers et Toulouse-Boussens-Saint-Girons. cette dernière assure une liaison depuis ou vers la gare ferroviaire de Boussens en relation avec Toulouse ou Tarbes.

1.1. La gouvernance du territoire

- **Le Département, chef de file des transports interurbains et des transports scolaires**

Les transports non urbains ou interurbains (hors PTU) relèvent de la compétence départementale. Ils comprennent les services réguliers et les services de Transport A la Demande de transport routier (TAD) qui peuvent être délégués par le Département, à des Autorités Organisatrices de Transports Secondaires (AO2) que sont les communes ou les groupements de communes.

En matière d'organisation des transports publics, les départements sont chargés :

- D'élaborer le plan départemental relatif à la gestion des transports publics (services réguliers ou à la demande) ;
- D'organiser les transports routiers non urbains de personnes ;
- D'assurer, à la demande des communes, tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un service de transport ;
- De mener des politiques de désenclavement des territoires ruraux par des transports collectifs destinés aux citoyens.

- **La commune (ou l'EPCI par transfert de compétences), chef de file de la mobilité durable:**

La loi relative à « la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles » (MAPAM), adoptée le 27 janvier 2014, acte plusieurs avancées concernant les AOT , au premier rang desquelles la Région mais aussi les communes et leur groupement. Les articles 51 et 52 de la loi remplacent les anciennes Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) par des Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM) ayant des compétences élargies (optionnelles) au-delà des transports collectifs urbains de personnes :

– à l'autopartage, au covoiturage,

– aux modes actifs (dont les services de location de vélo)

– à l'organisation de services de livraisons de marchandises en ville et de logistiques urbaines afin de limiter la congestion et la pollution.

Le Versement Transport (VT) « pourrait » financer toutes les actions des AOM dans ces domaines

En Ariège, la structuration du réseau de transport interurbain (structurelle et offre de services) s'appuie sur les rythmes scolaires. Les services de TAD complètent cette offre et peuvent pallier au déficit d'offre sur les temps périscolaires (Haut Couserans notamment).
Sur le périmètre d'étude, les TAD du SYCOSERP (Syndicat Couserans Service Public), de la Communauté de Commune (CC) du Castillonnais et de la CC du Séronais 117, sont des services délégués du Conseil Départemental de l'Ariège.
Le TAD du SYCOSERP, créé en 2000, couvre les CC du Bas Couserans, Val Couserans, Volvestre Ariégeois, du Canton de Massat, ainsi que les communes de Montjoie-En-Couserans, Eycheil et Saint-Girons. La Communauté de Communes de l'Agglomération de Saint-Girons n'est pas adhérentes au 1er Janvier 2016. Le TAD de la CC du Castillonnais existe depuis 1983 et fait figure de précurseur en la matière.

1.1. La gouvernance du territoire

- **Les Autorités Organisatrices des Transports et leur champ d'intervention à compter de 2017: Les conséquences de la loi NOTRe**

Le cadre réglementaire posé par la loi LOTI et relatif à l'organisation des Transports évolue. La loi NOTRe, loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, vient redéfinir en effet l'exercice des compétences entre les différentes Autorités Organisatrices de Transports (AOT). Cette redistribution de compétences devraient être effectives au 1er Janvier 2017 (lignes interurbaines) et au 1er septembre 2017 pour la gestion du Transport scolaire.

Ainsi, à chacune des collectivités reviennent donc des domaines privilégiés, du fait notamment de la suppression de la clause de compétence générale des Régions et des Départements. En qualité de chef de file, le Département est « relégué » à l'exercice de ses compétences sociales, et le bloc communal se voit confier la mise en œuvre de « la mobilité durable » ou encore de « l'aménagement de l'espace ». Ce jeu de redéfinition du cadre de compétences en tant que chef de file comprend également, via des conventions, des délégations de compétences possibles.

Or, les nouvelles dispositions de la Loi NOTRe, qui impliquent également une restructuration du paysage intercommunal, devraient avoir des conséquences à l'échelle du territoire d'étude sur la mise en œuvre à court/moyen terme des actions du plan global des déplacements.

Pour rappel, au 1er janvier 2017, les EPCI devront compter au moins 15 000 habitants (5000 habitants pour les zones de montagne) et être organisés autour de bassins de vie. Le projet de fusion des 8 EPCI du territoire du Couserans prévu dans le cadre du schéma départemental de coopération intercommunale doit être entériné au plus tard le 31 Mars 2016 et arrêté au 1 janvier 2017.

L'une des conséquences de ce scénario est d'avoir un périmètre identique à celui du pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) du Couserans et du futur SCOT. L'hypothèse d'une augmentation des compétences des intercommunalités et de la suppression des syndicats dont le périmètre est inférieur à l'EPCI, à l'instar du SYCOSERP ou même du PETR du Couserans, doit donc être envisagée.

La question des modalités de transfert ou non de la Région au Département (transport scolaires et réguliers ?) et des marchés TAD (Sycoserp, Séronnais et Castillonnais) à la future « CC du Couserans » devra donc être appréhendée au regard de l'évolution de ces nouveaux cadres.

.

1.1. La gouvernance du territoire

La Région est consacrée chef de file (art. 3) de "l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transports".

A ce titre, elle est chargée, en concertation avec les Départements et l'ensemble des autorités organisatrices de transport (AOT), de la création du schéma régional d'intermodalité (SRI) pour améliorer la coordination des services de transport au niveau régional (art.6). Les plans de déplacements urbains (PDU) doivent être compatibles avec le schéma régional de l'intermodalité. L'objectif du SRI est :

– d'assurer la complémentarité des services des AOT,

– de produire une information multimodale pour les usagers

– de favoriser la mise en place de tarifs et de billets donnant accès à plusieurs modes de transport.

Par ailleurs, le projet de loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) qui a provoqué la création de 13 Régions au 1er janvier 2016, peut venir générer de l'incertitude sur les prises réelles de compétences de la nouvelle Région Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées. En effet, cette mesure prévoit :

- D'opérer le transfert à la Région de l'ensemble des compétences départementales en matière d'organisation des services de transports interurbains (réguliers, scolaire ou à la demande) à compter du 1er Janvier 2017 et pour les services scolaires à partir du 1er septembre 2017. (art.15). Les services de transport spécial des élèves PMR vers les établissements scolaires demeureront sous la responsabilité du Département.
- La possibilité, en matière de Transport Scolaire notamment, de redéléguer par convention cette organisation (ou en partie) au Département, voir à des EPCI… (art. L.3111-9) qui deviendraient alors des autorités organisatrices de second rang (AO2). Cette classification a son importance puisqu'une AO2 ne peut pas déléguer à une autre collectivités cette compétence.

1.1. La gouvernance du territoire

- **Le PNR des Pyrénées ariégeoises et son champ d'intervention en matière de mobilité**
  - **La Charte du PNR des Pyrénées Ariégeoises détermine le projet de Territoire**

Acteur du développement territorial au service des communes adhérentes et de leur groupement, le syndicat mixte du PNR des Pyrénées Ariégeoises (PNRPA) a pour mission de mettre en œuvre des actions de préservation, de protection et de valorisation de son patrimoine (naturel, culturel et paysager) par l'information, l'animation, la sensibilisation. Il a également vocation à soutenir le développement économique du territoire en mettant en œuvre les actions répondant aux orientations du projet de territoire qui est formalisé et traduit dans la Charte du Parc des Pyrénées Ariégeoises.

En matière de mobilité, le PNR n'a pas de compétences propres pour assurer la mise en œuvre d'un service de transport ni pour le gérer. En revanche, il intervient en tant que partenaire technique au service de son territoire et des collectivités qui l'administre. Ainsi, dans la charte du PNRPA sont identifiés les axes d'intervention en matière de mobilité pour répondre, de façon transversale, aux enjeux d'accessibilité, d'équité territoriale, de maintien des services et des populations, dans un contexte d'anticipation de raréfaction des énergies fossiles, et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

LA MOBILITÉ dans la Charte du PNR des Pyrénées Ariégeoises:

Article 8.5.4: Réduire la contribution des transports à l'effet de serre ➔ Optimisation des déplacements et réduction du recours à la voiture individuelle

article 12: Viser l'équité des accès aux services➔Réduction des déséquilibres territoriaux par le développement d'un **accès équitable aux différents réseaux (transports, TIC…) et équipements**

La réalisation du Plan Global de Déplacement du Couserans constitue un outil de planification et d'aide à la décision pour répondre à ces enjeux. Mais en parallèle, le PNR des Pyrénées ariégeoises porte deux autres projets structurants : le projet expérimental TEAMM (Territoire d'Expérimentation d'Action de Mobilité en Montagne) et le projet « Territoires à énergie positive pour la croissance verte » (TEPCV) qui intègre la problématique des transports routiers parmi d'autres axes stratégiques.

1.1. La gouvernance du territoire

- **Le PNR des Pyrénées ariégeoises et son champ d'intervention en matière de mobilité**
  - **L'action expérimentale du PNR des Pyrénées Ariégeoises pour faire face à l'autosolisme en zone de Montagne: le Projet TEAMM**
    - Principe de mise en œuvre et du projet TEAMM sur le territoire du PNRPA

TEAMM, pour Territoire d'Expérimentation d'Actions de Mobilité innovantes en zone de Montagne est une recherche-action dont l'ambition est d'expérimenter in-situ des solutions de mobilité alternatives à l'usage individuel et souvent systémique de la voiture notamment dans les zones de faible densité.

En tant que « territoire pilote » de la chaine des Pyrénées, le PNR des Pyrénées ariégeoises a choisi de porter la recherche-action sur « la mobilité des 15-24 ans ». Les territoires intercommunaux du Castillonnais, du Canton d'Oust et du Canton de Massat constituent le périmètre d'étude

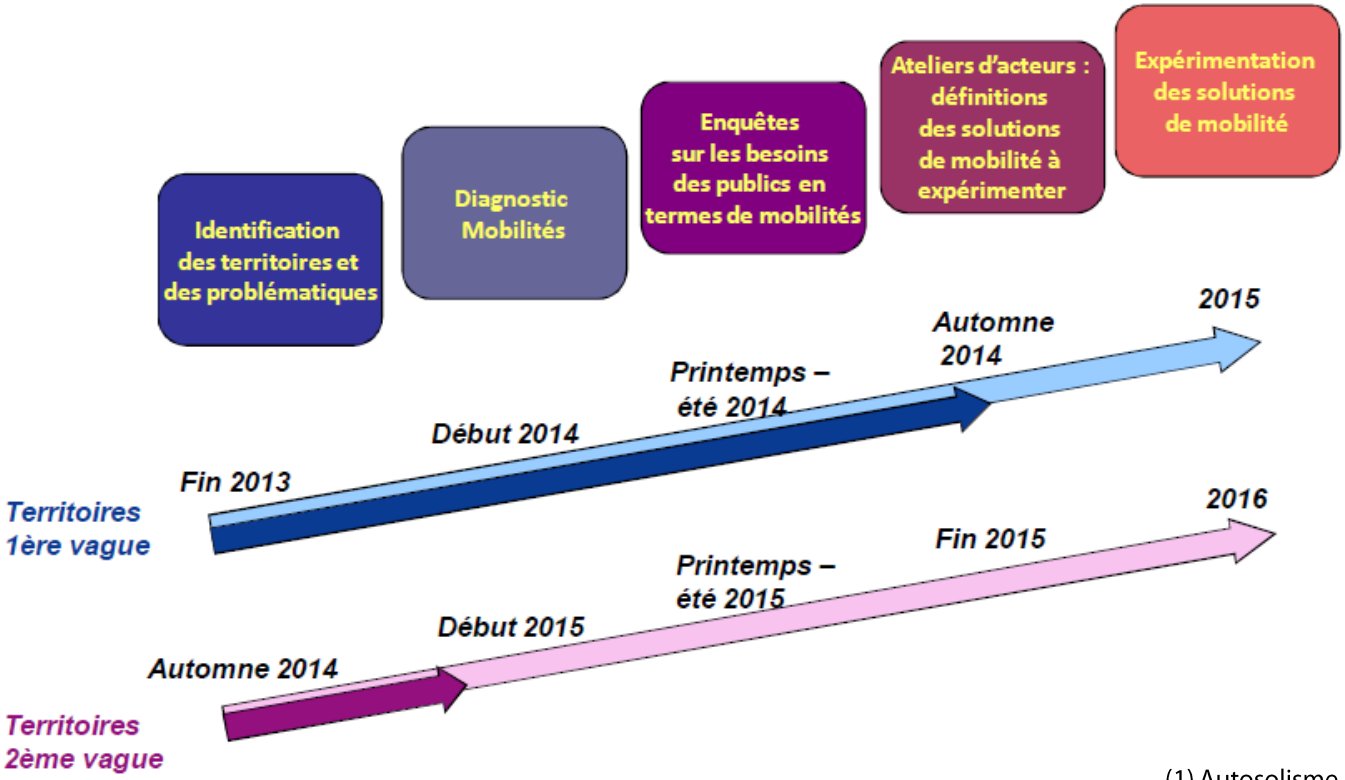
Ce projet est mené en partenariat par le CGET (commissariat générale à l'égalité des territoires), le CEREMA et EDF qui intervient lors de la phase de définition et de mise en œuvre expérimentale des actions . L'Etat, la Région Midi-Pyrénées- Languedoc-Roussillon, et le Conseil Départemental de l'Ariège, partenaires techniques et financiers, ainsi que les acteurs locaux participent au projet.

Aussi cette « recherche action » constitue-t-elle une opportunité pour **la réalisation du PGD : elle porte un éclairage à la fois sur les conditions d'accessibilité aux ressources du territoire (résidents permanents et non permanents), et sur les besoins identifiés pour les améliorer.** Ces éléments viendront nourrir le diagnostic réalisé dans le cadre de la réalisation du PGD qui tiendra donc compte des résultats des enquêtes, des travaux réalisés dans le cadre des ateliers participatifs et des orientations d'actions définies pour ce public cible.

Commencée en 2015, le projet TEAMM mis en œuvre sur le territoire du PNR des Pyrénées ariégeoises entre dans la phase dite opérationnelle telle que définit dans la programmation des étapes du projet ; (Cf. document suivant « Démarche en 5 phases du Projet TEAMM – PNR Pyrénées ariégeoises »)

1.1. La gouvernance du territoire

- L'action expérimentale du PNR des Pyrénées Ariégeoises pour faire face à « l'autosolisme » en zone de Montagne: le Projet TEAMM
  - « Démarche en 5 phases du Projet TEAMM – PNR Pyrénées ariégeoises »



Le projet TEAMM est une démarche menée sur deux massifs, le Massif Central et les Pyrénées depuis fin 2013. Le PNR des Pyrénées ariégeoises fait partie des territoires « 2ème vague »

(1) Autosolisme : Fait de circuler seul dans un véhicule

1.1. La gouvernance du territoire

- **Le PNR des Pyrénées Ariégeoises, Territoire à énergie positive (TEPCV)**
  - Les dispositions de la loi relative à la transition énergétique pour une croissance verte (TEPCV) du 04 aout 2015

La loi TEPCV redéfinit le schéma de développement énergétique en France à moyen terme :

- Réduction de 40% des émissions de GES en 2030 (par rapport à 1990) et division par quatre en 2050 (Facteur 4);
- Diminution de moitié de la consommation énergétique en 2050;
- Baisse de la part des énergies fossiles de 30% pour 2050 : en 2011, 70 % des émissions de GES proviennent des énergies fossiles (source: Centre interprofessionnel d'études de la pollution atmosphérique)
- Promotion des énergies renouvelables: atteindre 32% de la consommation d'énergie et 40% de la production d'électricité en 2050
- Réduction du nucléaire dans l'ensemble de la production électrique de 25% d'ici à 2025. L'énergie nucléaire représente en 2015 près de 75% de la production d'électricité en France.

Pour ce faire, sont définis des leviers d'accompagnement destinés aux acteurs de la sphère publique et de la sphère privée :

- Favoriser des déplacements plus économes et moins polluants
  - ✓ Pour la société civile: Dispositifs d'incitation à l'acquisition de véhicules décarbonés (depuis avril 2015)
  - ✓ Pour les collectivités: disposer d'au moins 20% de véhicule à faible émission dans leur parc.
  - ✓ Pour les transports collectifs: disposer, d'ici à 2025, à 1 parc constitué à 100% de bus et autocars à faibles émissions.
  - ✓ Pour les professionnels du transport privé (loueurs de voitures, taxis et VTC, et Transports collectifs): objectif de 10 % de véhicules à faibles émissions dans les renouvellements.
- Favoriser l'altermobilité via la mise en valeur des pratiques de covoiturage entre salariés :
  - ✓ Pour les collectivités: accompagnement pour établir des plans de déplacement d'entreprise.
  - ✓ Pour les entreprises de + de 100 salariés: élaborer un « plan de mobilité » (recours aux transports en commun et au covoiturage).
- Favoriser le développement des points de recharge électrique (crédit d'impôt de transition énergétique).
- Favoriser l'usage des modes doux sur les trajets domicile-travail (indemnités kilométriques et aide fiscale pour les entreprises).

1.1. La gouvernance du territoire

- **Le PNR des Pyrénées Ariégeoises, Territoire à énergie positive**
  - Contexte et Principe de mise en œuvre du projet TEPCV

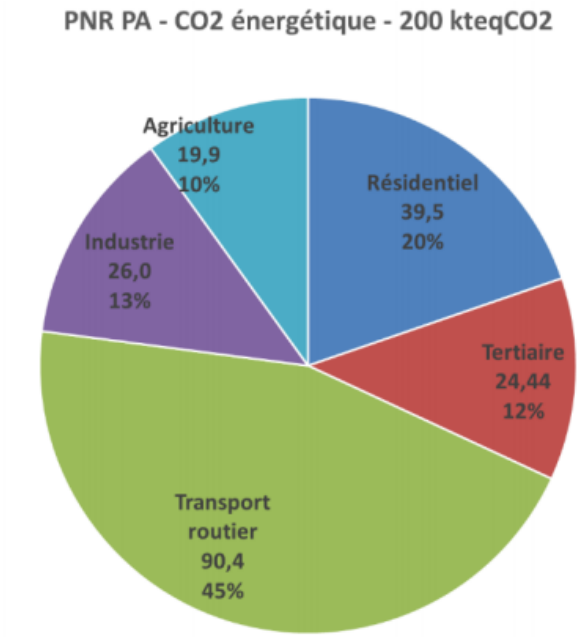
Si le Plan Global de Déplacement doit permettre de définir les conditions de mobilités via la rationalisation des déplacements, le territoire lui-même doit actionner les leviers pour se donner les moyens d'agir sur la réduction des impacts du secteur des transports en matière d'émissions de GES notamment: les ambitions inscrites dans la loi TEPCV ne pourront être atteint en effet à moyens constants.

Pour ce faire, le PNR PA s'est engagé dans le renouvellement de son Plan Climat Air Energie Territorial (stratégie mise en œuvre dès 2007et est devenu lauréat de l'appel à projet TEPCV depuis 2015, comme 46 autres territoires régionaux. TEPCV et le PCAET doivent permettre ainsi d'accéder à un niveau d'accompagnement technique et financier permettant de mettre en œuvre les projets en lien avec la transition écologique et énergétique des collectivités, des communes et de leur groupement concernés.

En matière de transports l'enjeu est important, compte tenu de l'impact de ce secteur en terme de consommation énergétique à l'échelle du territoire et donc d'émission de GES:

- En 2012, le secteur des Transports est le principal émetteur de GES (40 %) du territoire du PNR (diagnostic gaz à effet de serre (GES)); ce résultat comparable à l'échelle national se confirme en 2015 dans le rapport de l'ARPE qui souligne par ailleurs un niveau de dépendance maximal du transports routiers aux produits pétroliers.
- 90% de ces émissions GES résulte des déplacements routiers (Fret et Personnes). (*Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie- chiffres CITEPA 2013).*
- Le secteur des Transports est le seul à voir sa courbe de croissance d'émissions de GES augmenter entre 1990 et 2011.

Répartition des sources d'Emission de Gaz à effet de Serre (GES)- Rapport 2015 de l'ARPE dans le cadre du renouvellement du PCAET du PNR des pyrénées Ariégeoises



1.1. La gouvernance du territoire

- **Le PNR des Pyrénées Ariégeoises, Territoire à énergie positive**
  - Contexte et Principe de mise en œuvre du projet TEPCV

La réalisation du Plan Global de Déplacement qui tend à faciliter la mise en œuvre à moyen et long terme d'actions visant la rationalisation des conditions de déplacements sur le territoire du Couserans notamment, intègrera également les objectifs communs du PCAET et du projet TEPCV que porte le PNR qui visent à « réduire les besoins d'énergie, par la sobriété et l'efficacité énergétique, et de les couvrir par des énergies renouvelables locales » (Ministère de l'énergie).

Le projet TEPCV du PNRPA en matière de mobilité doit pouvoir cibler le « Développement de la mobilité douce et promotion des véhicules alternatifs » . Le champ de son action dans ce cadre d'intervention ainsi que celui dans le cadre du PCAET (en cours de définition actuellement) pourraient se traduire au regard de diverses orientations et enjeux:

A court terme

•Accompagnement des communes dans la réalisation de documents d'urbanisme prenant en compte la problématique de la transition énergétique et écologique (ilots de chaleur, densification, éco-quartier, liaisons douces...).

•Accompagnement de la démarche SCOT du Couserans, et versement des orientations du PGD au volet Mobilité

•Promotion et appui au développement de nouvelles pratiques alternatives de mobilité à l'usage individuel de la voiture.

A long moyen et long terme:

Accompagnement et suivi des actions leviers en matière de développement des ENR (énergies renouvelables) favorables au renouvellement attendu du parc automobile vers des véhicules moins émetteurs (biocarburants, bioGNV, véhicules électriques). Certains projets sont déjà en cours comme le Plan de déploiement de bornes de recharges électriques, projet par le SD09 en partenariat avec l'ADEME. D'autre pourraient être relancés :

Mise en place d'une plateforme de mobilité « moins de GES » (en s'appuyant sur l'acquis d'expérience du PETR qui a porté la Plateforme de mobilité du Couserans)

Projet d'une unité de méthanisation dans le Couserans en cours (DEFA, PETR du Couserans, Chambre d'Agriculture 09, association Metha Bas Salat)

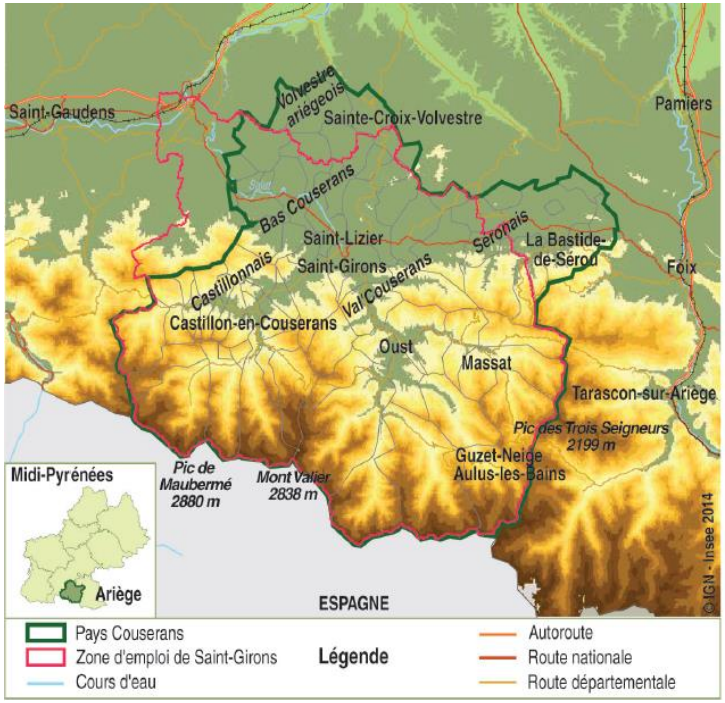
A plus ou moins long terme, ces outils doivent pouvoir contribuer à favoriser l'évolution structurelle, technologique et sociologique de la mobilité sur le territoire en investissant ou en réinvestissant des champs d'action dont la diversité révèlent les ressources potentiellement fortes du territoire du Couserans et de l'Ariège, en matière d'initiative collective, en matière énergétique, en matière d'adaptation à une géographie a priori défavorable à l'organisation des déplacements et à l'accessibilité.

1.2. Structuration territoriale

- **Architecture urbaine du territoire: les conditions physiques d'organisation de l'accessibilité aux ressources du territoire dans le Couserans, territoire rural et de montagne**

Espace de près de 1700km^2, le Pays du Couserans est vécu par près de 30 000 habitants selon le dernier recensement 2011. Ce territoire est marqué par son caractère rural et de montagne (voire de haute montagne) et par **une faible densité** (moyenne 18 hab/km^2) qui cache quelques disparités :

Ces **facteurs géographiques** et démographiques complexifient l'organisation de l'offre de transport (relief, systèmes valléens, conditions climatiques...) et expliquent en partie la faible densité du réseau (aucune voie rapide routière ou ferrée ne relie le Couserans à Toulouse,) et la **dépendance forte à la voiture** puisqu'elle constitue, par obligation ou par choix, la solution de déplacement la plus adaptée au quotidien au vu des problématiques d'accessibilité auxquelles ne peuvent toujours répondre l'offre de service de transports en commun.



Source: INSEE – 6 pages : « Le Couserans, un renouveau récent à confirmer » - N°156 – Fév. 2014

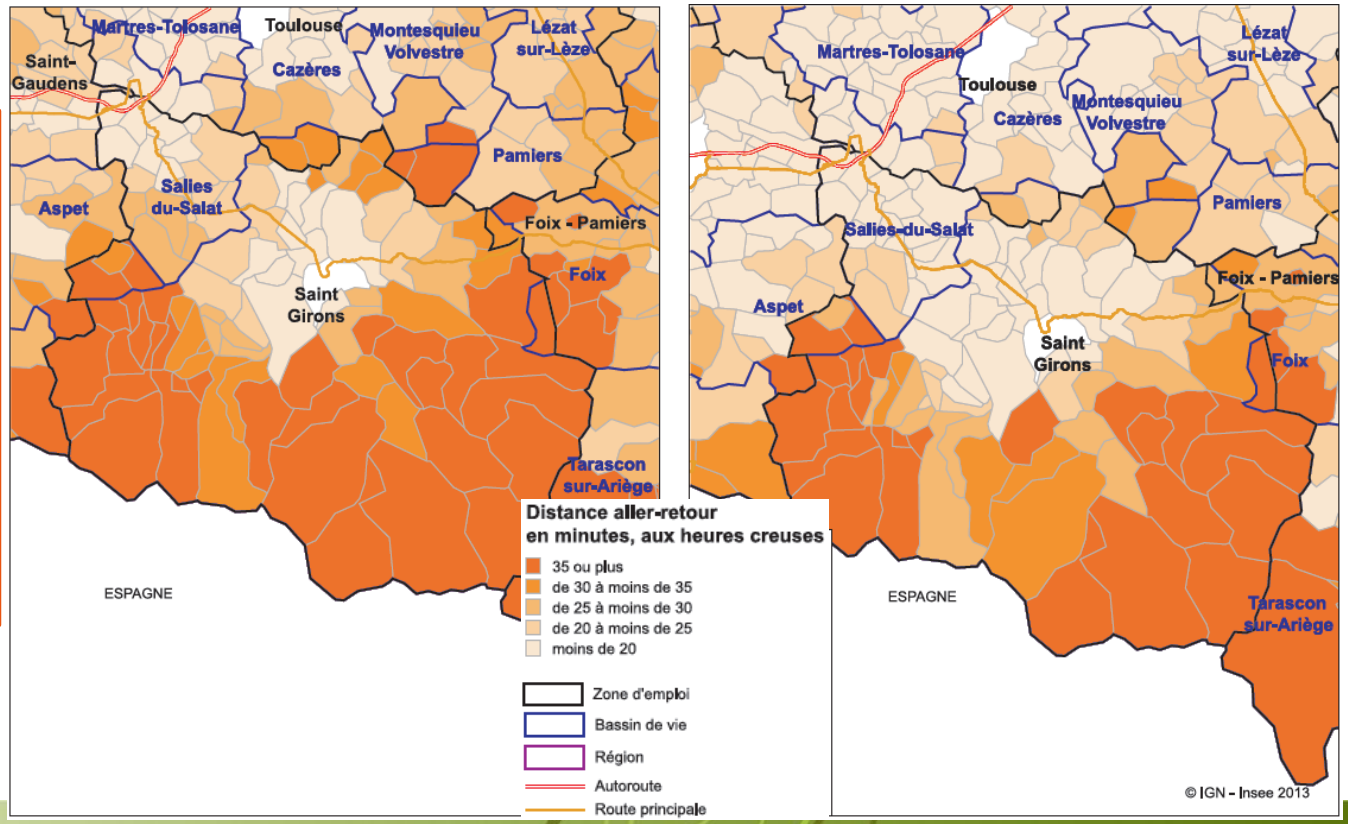
« Situé à environ 1h de route de l'agglomération toulousaine, le territoire n'est pas directement desservi par une voie rapide, contrairement à Pamiers et Saint-Gaudens. Le Couserans ne dispose pas non plus de liaisons ferroviaires qui le relient à la métropole régionale et aux autres grandes villes du Sud-Ouest. »
(INSEE – 6 pages : « Le Couserans, un renouveau récent à confirmer » - N°156 – Fév. 2014)

1.2. Structuration territoriale

- **A l'échelle infra , les conditions d'accessibilité aux ressources du territoire dépendent du lieu d'habitation**

Le déploiement des réseaux de communication est dépendant des réalités géographiques du territoire et des conditions d'implantation et /ou de maintien des services et des équipements, des évolutions sociodémographiques . Plus la densité d'implantation des activités économiques décroit, à mesure que ces conditions se font plus pressantes, plus les temps d'accès aux ressources du territoire augmentent. Dans le Couserans, la concentration des équipements et des services dans l'agglomération de Saint Girons conditionne ainsi de façon déterminante la structuration des déplacements quotidiens. (Cf. figure en dessous) les choix modaux .

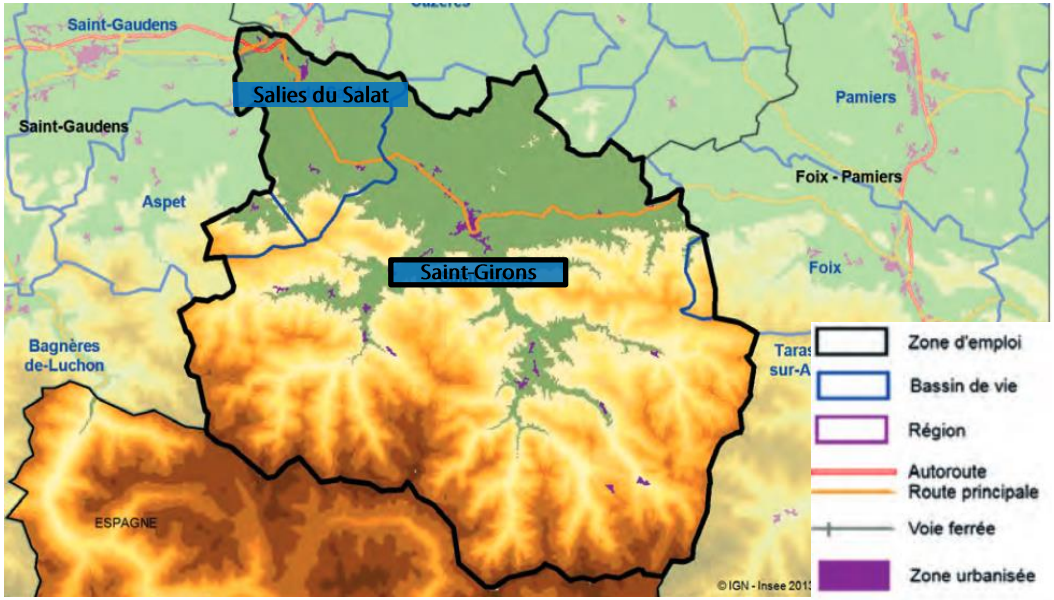
> ***« Dans la majorité des communes situées au sud du bassin de vie de Saint-Girons, le temps d'accès aller-retour au plus proche du domicile à un équipement de la gamme intermédiaire est supérieur à 35 minutes. Ce temps d'accès varie peu si l'on tient compte du lieu de travail »***
>
> *(Insee Dossier Midi-Pyrénées n° 2, 2014 « L'accès aux emplois et aux équipements en Midi-Pyrénées »)*



1.2. Structuration territoriale

- **Le territoire du Couserans, Bassin de vie autonome et sous influence du pôle urbain de Saint-Girons**

Deux bassins de vie, celui de Saint-Girons et celui de Salie-du-Salat, intéressent ce diagnostic puisque la zone d'emploi les recouvre tous deux. Cependant, seul celui de Saint-Girons est construit autour d'un pôle d'équipements supérieur (sans pour autant en posséder la totalité des équipements).



Une zone d'emploi est un territoire à l'intérieur duquel la plupart des actifs résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. *« A partir des déplacements domicile-travail, elles sont définies chacune autour d'une unité urbaine qualifiée de pôle d'emploi ».*

Le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants (services aux particuliers, commerce, enseignement, santé, sports, loisirs et culture, transports).

Pour rappel, les trois niveaux de services sont définis de la manière suivante :

- Services de proximité : poste, banque, caisse d'épargne, superette, boulangerie, coiffure, épicerie, restaurant, électricien, école maternelle, pharmacie, terrain de tennis …
- Services de gamme intermédiaire : police, trésorerie, pompes funèbres, supermarché, vétérinaire, collège, ambulance, EPHAD, centre équestre …
- Services de gamme supérieure : pôle emploi, tribunaux, agences d'interim, hypermarché, poissonnerie, lycée, université, urgences, maternité, service d'une sage-femme, cinéma, théâtre …

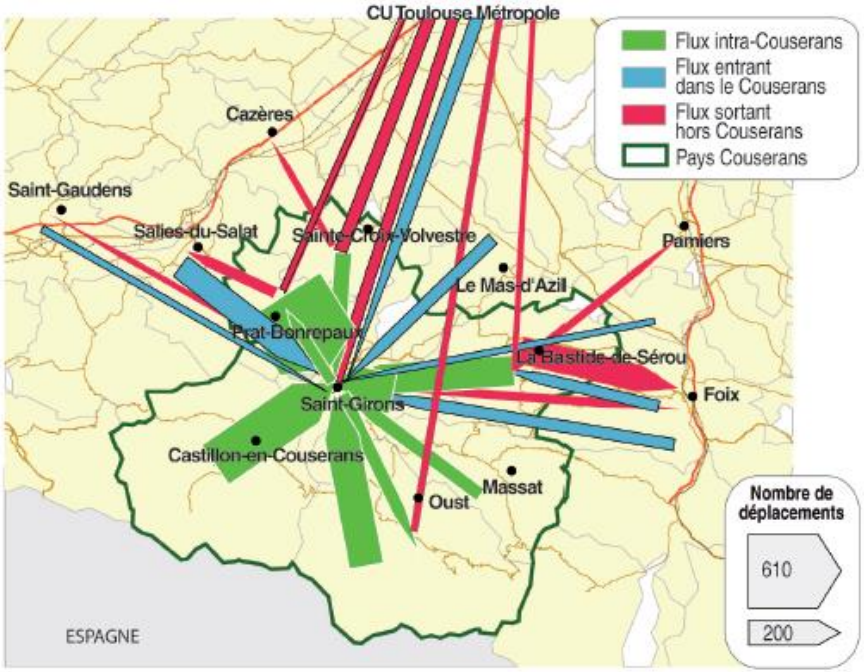
1.2. Structuration territoriale

- **Le territoire du Couserans, Bassin de vie autonome et sous influence du pôle urbain de Saint-Girons**

« En terme de marché du travail, le Couserans est relativement autonome » (ibid.). En effet , le Bassin de Vie de Saint-Girons propose près de 80% des emplois de la zone d'emploi (8900 sur 11300 en 2010), et « 86% des actifs occupés résidants y travaillent ». Les échanges avec les autres zones d'emploi sont importants : 20 % des actifs en emploi résidants travaillent dans une autre zone (Toulouse, Foix, Pamiers) . Mais , cette autonomie reste relative car elle masque des déséquilibres internes au territoire, notamment pour les communes qui se trouvent dans les zones de montagne du sud du Pays. Les 3 Communautés de communes du Haut Couserans ne disposent ainsi que de ***« 6 emplois sur place pour 10 résidants en emploi »*** *(Insee 6 pages – Fév. 2014« Pays Couserans: un renouveau récent à confirmer »).*

Les communautés de communes du Val Couserans et du Bas Couserans ne disposent quant à elles que de 3 emplois sur 10 résidants en emploi: la proximité à l'unité urbaine de Saint-Girons explique en grande partie le phénomène de résidentialisation de ces 2 intercommunalités, qui deviennent dès lors attractives du fait de la bonne accessibilité aux équipements et aux services contrairement aux 3 communautés de communes du Haut Couserans.

Répartition des flux domicile-travail / (RP 2010) – Aller-retour (zonage de référence: Pays du Couserans)		
Flux intra-communaux (1)	4100	34%
Flux interne *(hors (1))*	4840	41%, dont 20% vers St-Girons
Flux externe	2920	25%



1.2. Structuration territoriale

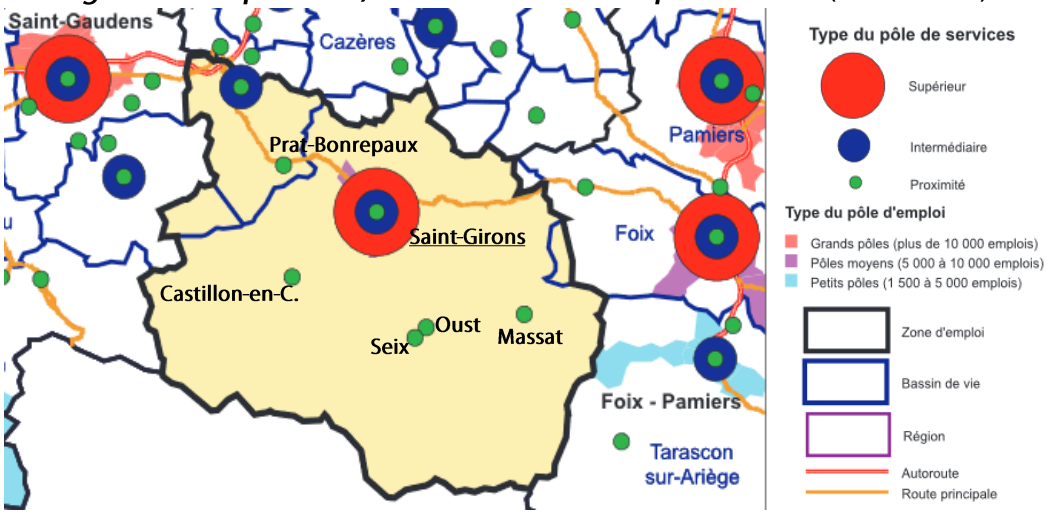
- **Le territoire du Couserans, Bassin de vie autonome et sous influence du pôle urbain de Saint-Girons**

« Dans son ensemble, le Couserans bénéficie d'un bon niveau d'offre de services et d'équipements, rapporté au nombre d'habitants : 13 équipements pour 10 000 habitants. » *(Ibid.)*

En termes d'équipements et de services, la concentration des équipements supérieurs et intermédiaires à Saint-Girons se retrouve également. Saint-Girons dispose des équipements de la gamme intermédiaire (collège, orthophoniste, supermarché...) et d'un pôle santé (Hôpital et services spécialisés).
La couverture territoriale en offre de services et d'équipements est maillée par 5 pôles dits de proximité. Autrement dit, ces 5 pôles peuvent répondre aux besoins de la vie quotidienne (médecins généralistes, écoles élémentaires, supérettes…). Au sud du bassin de vie de Saint-Girons, les communes de Castillon-en-Couserans, Oust, Seix et Massat et à l'Est, la commune de Prat-Bonrepaux constitue un pôle de proximité dans le bassin de vie de Salies-du-Salat.

Ce maillage reste donc relatif puisque une partie importante de la population se trouve éloignée de ces pôles de services et d'équipement. Par ailleurs, Saint-Girons, bien qu'identifié comme un pôle structurant pour le territoire, reste moins bien doté que des pôles urbains comparables tels que Saint-Gaudens, Foix et Pamiers.

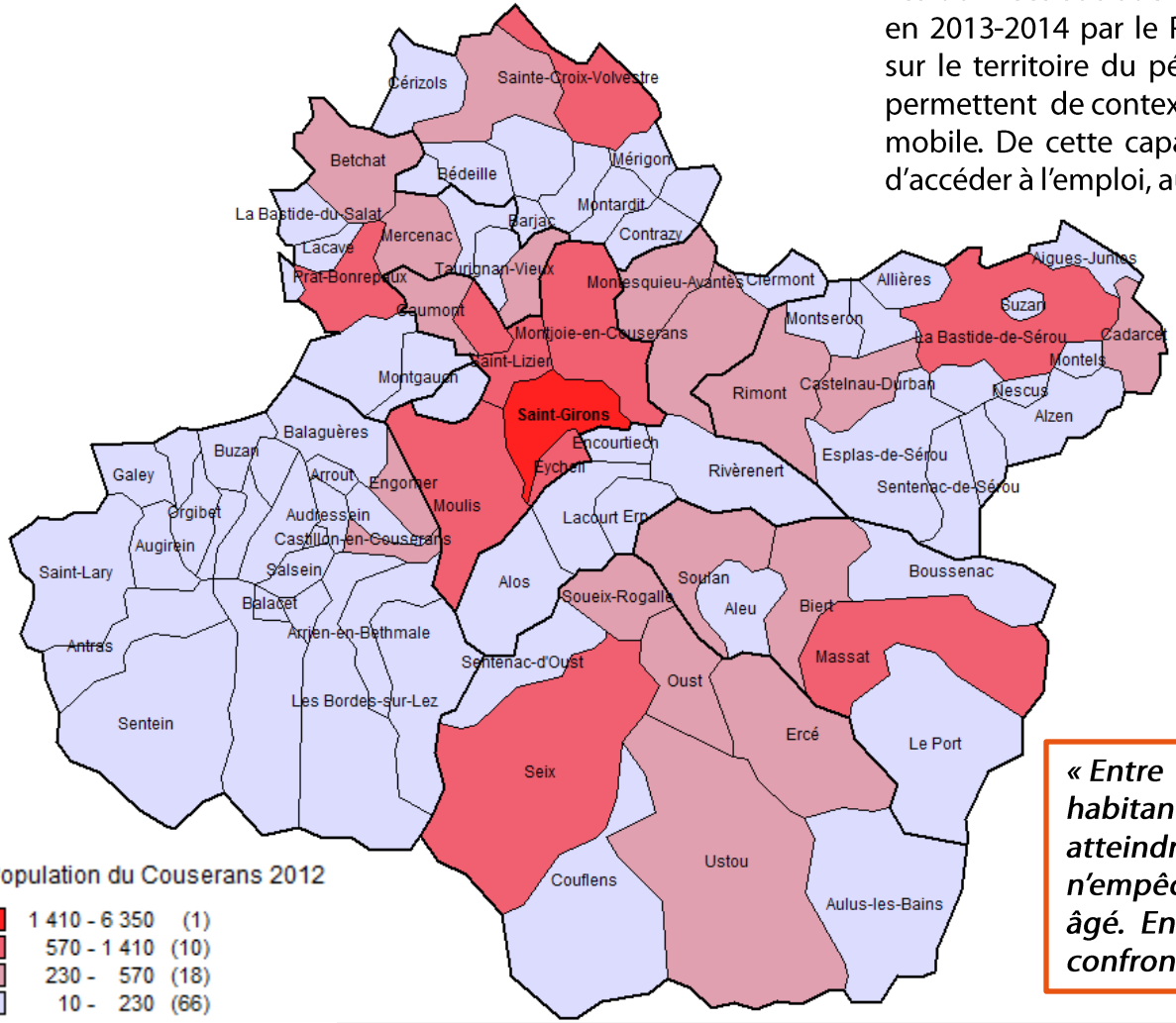
« L'unité urbaine de Saint-Girons possède la majorité des équipements des gammes supérieure, intermédiaire et de proximité ». (Insee 2013)



A priori l'implantation et/ou le maintien des services et des équipements répondent à des logiques commerciales de zones de chalandises sensibles, dans un contexte de faible densité qui plus est, mais cet objectif est un déterminant du niveau d'attractivité des territoires et du maintien des populations . Ainsi, l'enjeu de l'amélioration des conditions d'accessibilité des particuliers et des entreprises aux ressources du territoire constitue un des leviers stratégique à actionner, d'autant que l'environnement socio démographique du Couserans et de l'Ariège, se caractérise par des indicateurs impactant les capacités de déplacements d'une partie de la population .

1.3. Contexte sociodémographique et tendance en Couserans

Les données sociodémographiques sont extraites de l'étude réalisée en 2013-2014 par le PETR du Couserans en partenariat avec l'Insee sur le territoire du périmètre d'étude du PGD du Couserans. Elles permettent de contextualiser la notion des capacité de chacun à être mobile. De cette capacité à se déplacer dépendent les possibilités d'accéder à l'emploi, aux loisirs, à la santé (…).



Population du Couserans 2012

1 410 - 6 350	(1)
570 - 1 410	(10)
230 - 570	(18)
10 - 230	(66)

Dans le Couserans, si l'afflux migratoire concerne avant tout des actifs et des professions intermédiaires, l'on constate globalement un vieillissement de la population, un déficit migratoire des jeunes, et des phénomènes de précarisation d'une partie de la population . Selon les publics, les besoins à satisfaire ne relèveront donc pas de mêmes préoccupations : une problématique dont il s'agit de tenir compte dans la définition de l'offre de transport et plus globalement des orientations du Plan Global de Déplacement.

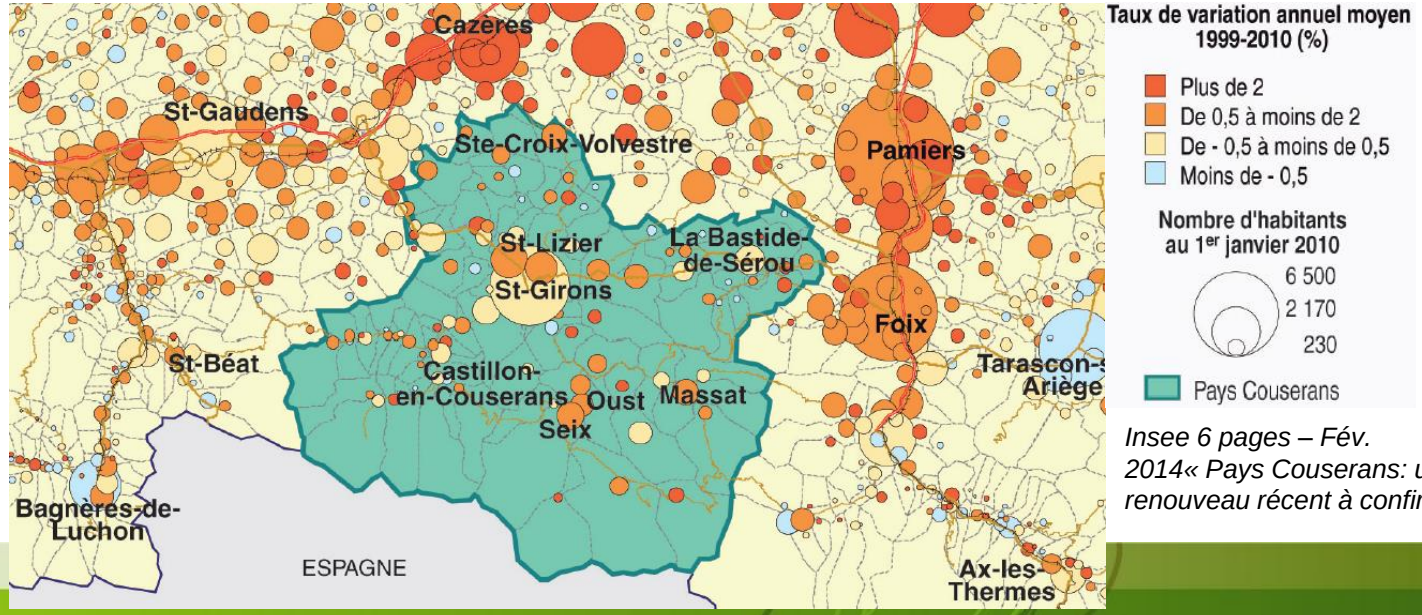
« Entre 1999 et 2010, le Pays Couserans gagne 2 000 habitants, grâce à un fort afflux migratoire, pour atteindre 30 000 habitants. Un renouveau qui n'empêche pas le vieillissement d'un territoire déjà âgé. En lien avec un chômage élevé, le Pays est confronté à la précarité. »

1.3. Contexte sociodémographique et tendance en Couserans

- **Evolutions socio démographiques contrastées**
  - **L'attractivité démographique du territoire est dépendante de l'afflux migratoire**

Le Couserans connaît depuis 1999 une croissance démographique de +0,6% en moyenne et par an; une évolution supérieure à celle du département de l'Ariège (+0,5%). Comme le montre la carte ci-dessous, cette croissance profite à presque toutes les communes du périmètre d'étude.

Cependant, l'enjeu de l'attractivité territoriale est déterminant dans la compréhension de l'analyse de l'évolution démographique du Couserans menée en 2014 par l'Insee. Car en effet cette évolution démographique positive dépend principalement du niveau de l'afflux migratoire. Les nouveaux arrivants qui viennent des proches territoires (agglomération de Toulouse (29%), de l'Ariège (12%) et pour moitié de départements en-dehors de l'ancienne région Midi-Pyrénées, sont plus des actifs que des retraités (2 fois plus), et dont le niveau d'étude moyen est en moyenne supérieur à celui des résidants. Les professions intermédiaires sont les plus représentées. Dès lors, ***« Proposer un cadre de vie adapté aux besoins et aux attentes de nouveaux arrivants exerçant des professions intermédiaires et supérieures apparaît ainsi comme un enjeu pour l'avenir : celui de maintenir ces populations qualifiées. »*** *(Insee 6 pages – Fév. 2014« Pays Couserans: un renouveau récent à confirmer »).*

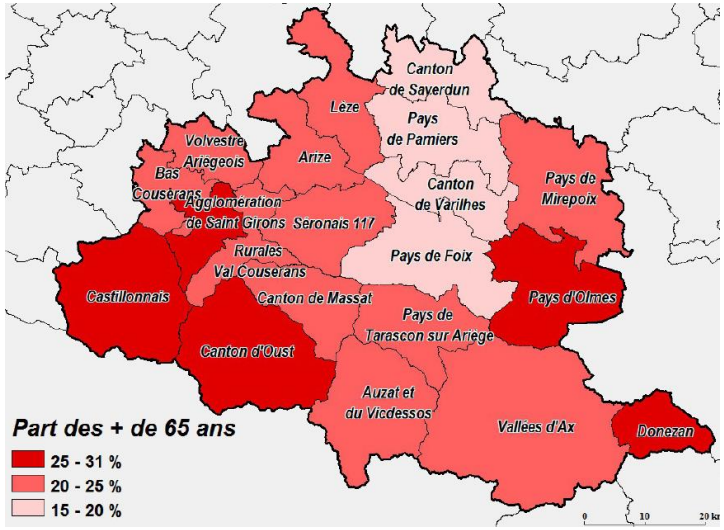


Insee 6 pages – Fév. 2014« Pays Couserans: un renouveau récent à confirmer »

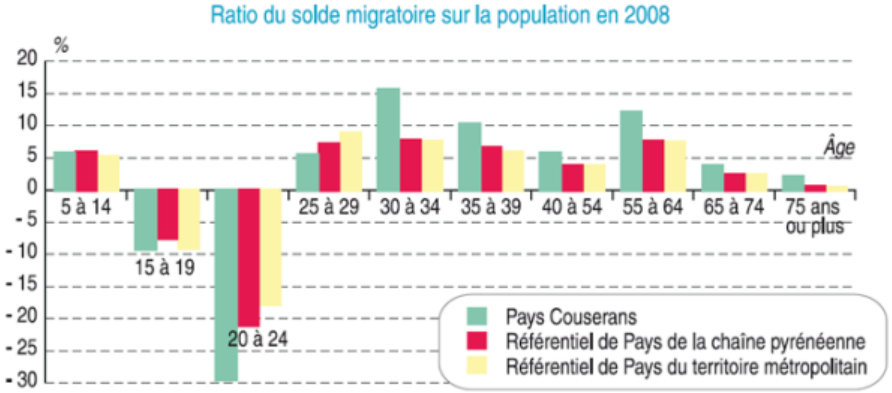
1.3. Contexte sociodémographique et tendance en Couserans

- **La tendance au vieillissement du territoire: Présage de besoins croissants d'accompagnement**

Au regard des analyses menées par l'Insee et le PETR du Couserans, la tendance au vieillissement du territoire laisse présager à l'avenir d'une augmentation notable des mobilités dépendantes. Actuellement, la part des personnes de + de 65 ans représente plus de 25% pour les CC du Castillonnais et du Canton d'Oust, 2 territoires relativement éloignés des pôles de services et d'équipements. Or, **l'éloignement du lieu de vie au principaux pôles de services participe de la fragilisation de la capacité des personnes à accéder aux ressources du territoire** (travail, services, loisirs), en particuliers pour les « assignés territoriaux » (Lebreton,2002; Dupuy, 2006) et les personnes « vulnérables » (Verry et Vanco, 2009): les premiers sont très dépendants des services et commerces de proximité , de leur cercle familial/amical; Les seconds consacrent proportionnellement une part plus importante de leur budget aux dépenses liées aux déplacements (près de 20% de leur budget total), que les ménages en moyenne. Les personnes âgées comme les jeunes de moins de 25 ans sont les plus exposés à ces situations.



DDT Ariège- SCAT- Oct. 2014



Insee – 6 pages – Le Couserans-Fév. 2014

« En 2040, les 65 ans ou plus représenteraient plus du tiers de la population contre le quart en 2010. » Ils seraient alors deux fois plus nombreux que les moins de 20 ans .

« Parmi la population des 30 à 34 ans, le solde migratoire sur la période 2003-2008 est positif et représente 16% de la population résidante de 2008 » . Le déficit migratoire des 20-24 ans était de -30% dans le Pays du Couserans en 2008. Ces départs sont avant tout liés au déficit d'offres de formation s supérieures

1.3. Contexte sociodémographique et tendance en Couserans

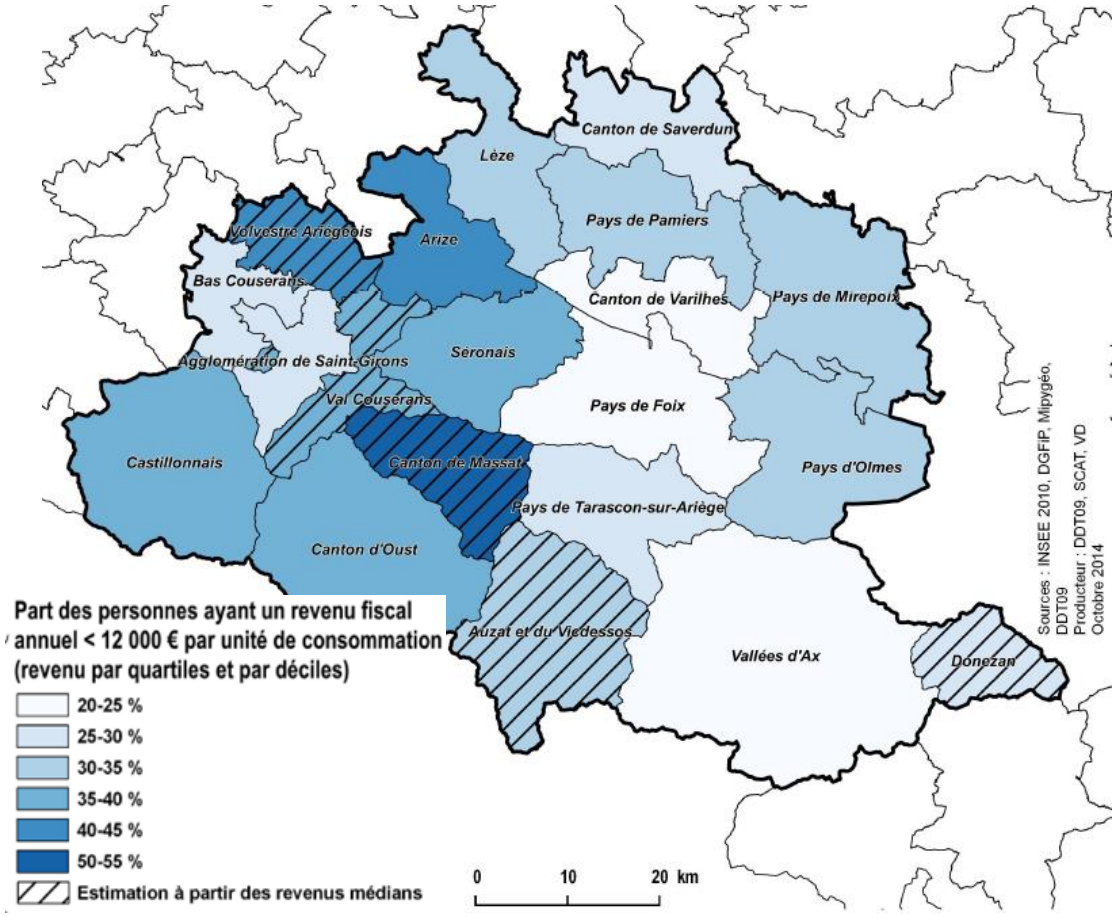
- **La précarité, un des freins à la mobilité qui concerne notamment les jeunes et les + de 65 ans**

Le niveau de chômage en Pays Couserans est l'un des plus élevé de la Zone de Massif des Pyrénées avec 14,4% d'actifs sans emploi en 2012, contre 13,2% (comparaison avec les autres Pays de la chaîne des Pyrénées). La part des chômeurs de longue durée y est aussi importante.

« Les jeunes de 18 à 25 ans sont également moins intégrés dans la vie professionnelles : en 2010, près de 30% de ces jeunes n'étaient ni étudiants, ni élèves, ni stagiaires .

Pour l'Insee ***« La pauvreté est plus prononcée qu'ailleurs. En 2011, une personne de moins de 65 ans sur quatre vit dans un ménage dont le revenu mensuel par unité de consommation est inférieur au seuil de bas revenus (soit 982 euros nets par mois pour une personne seule, ou 2 062 euros pour un couple avec 2 enfants de moins de 14 ans par exemple). Parmi ces personnes, une sur deux dépend des prestations sociales pour plus de la moitié de ses revenus.».*** (Ibid.)

En Ariège , le taux de pauvreté était en 2014 de 18,6% (ce seuil est compris entre 14 et 16% dans les autres départements de l'ancienne région Midi-Pyrénées.) Ce niveau de pauvreté a varié de +1,6% en moyenne entre 2008 et 2011. *(Insee Analyses Midi Pyrénées 2014)*



DDT Ariège- SCAT- Oct. 2014

Le taux de pauvreté correspond à la proportion d'individus dont le niveau de vie est inférieur à 993 euros (en 2012) par mois et par unité de consommation en France

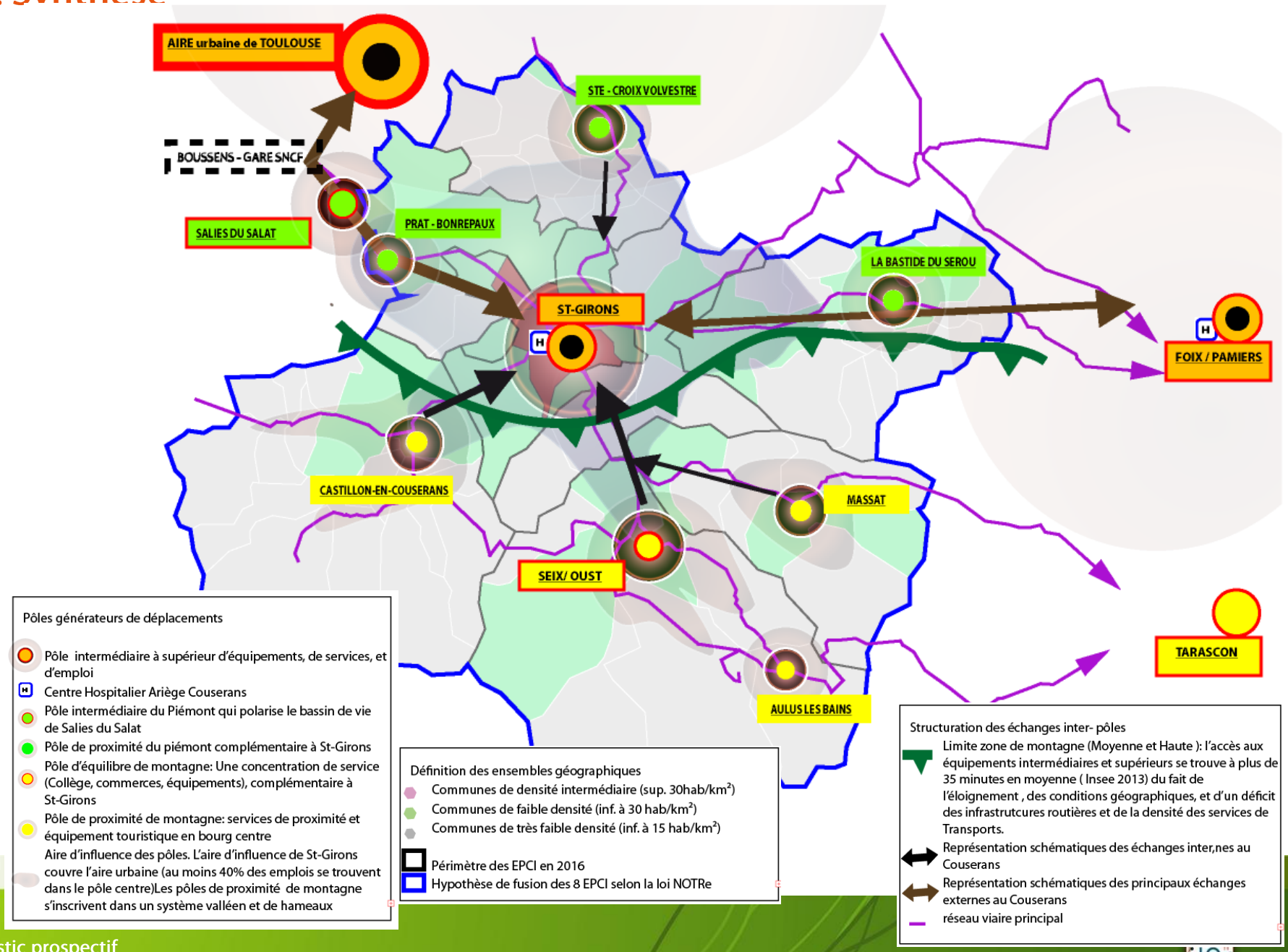
1.3. Contexte sociodémographique et tendance en Couserans

- **Les mobilités dépendantes dans les territoires de montagne, pour les personnes à la retraite ou sans emploi, pour les jeunes de15-24 ans**

Dans le Couserans, les déplacements quotidiens sont réalisés pour 87% d'entre eux en voiture, un choix modal qui choisi ou subi reste souvent la solution privilégiée dans les zones rurales peu denses.
A l'échelle du Couserans, près d'une personne à la retraite sur 4 ne possédaient aucune voiture (22%) au recensement 2009 et pour les personnes sans activité professionnelle ce taux atteint près de 30% .
A l'échelle intercommunale, l'analyse et le niveau de dépendance peut être nuancé selon le niveau de densité urbaine. Ainsi, sur le territoire de la Communauté d'agglomération de Saint-Girons, l'accessibilité aux services et équipements et la qualité de l'offre de ces mêmes services et équipements semblent minimiser la dépendance des personnes résidantes. En revanche, la problématique de dépendance à l'accès à un réseau ou à une tierce personne paraît plus forte sur les territoires intercommunaux du Castillonnais, du Canton d'Oust et du Séronais: de 24% à 30% des personnes de plus de 65 ans se trouvent dans cette situation.
Pour les personnes sans activité professionnelle cette situation semble de toute évidence délicate notamment pour les zones de montagne où le taux de chômage est élevé en comparaison aux autres intercommunalités (18,2% dans la Communauté de Communes du Castillonnais.
Enfin si les déplacements quotidiens des jeunes de 15 à 24 ans sont avant tout assuré par les lignes départementales à vocation scolaire, il s'agit ici de rappeler que leur rayon de mobilité dépend également de la disponibilité des leur entourage sur les périodes périscolaires notamment.

Part des ménages non-motorisées par CSP (2009)	Ensemble des ménages	Ensembles des ménages		Retraités*		Actifs*		Personnes sans activité professionnelle*	
		Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
CC de l'Agglomération de St-Girons	5751	1061	18%	605	22%	302	11%	154	44%
CC du Bas Couserans	1356	151	11%	123	20%	12	2%	16	31%
CC du Canton de Massat	947	130	14%	72	19%	32	7%	24	21%
CC du Canton d'Oust	1417	202	14%	166	25%	24	4%	12	16%
CC du Castillonais	1510	289	19%	217	30%	53	7%	20	28%
CC du Seronnais 117	1482	176	12%	136	24%	32	4%	8	8%
CC du Val' Couserans	744	81	11%	57	19%	20	5%	4	11%
CC du Volvestre Ariégeois	890	65	7%	48	12%	8	2%	8	22%
Total	14097	2155	15%	1424	22%	483	7%	246	29%
% / à l'ensemble des ménages		15%		10%		3%		2%	
% / à l'ensemble des ménages sans voiture		100%		66%		22%		11%	
* personne référente du ménage									

1.4. Synthèse


AIRE urbaine de TOULOUSE
BOUSSENS - GARE SNCF
SALIES DU SALAT
PRAT - BONREPAUX
STE - CROIX VOLVESTRE
ST-GIRONS
LA BASTIDE DU SEROU
FOIX / PAMIERS
CASTILLON-EN-COUSERANS
MASSAT
SEIX/ OUST
AULUS LES BAINS
TARASCON
Pôles générateurs de déplacements
Pôle intermédiaire à supérieur d'équipements, de services, et d'emploi
Centre Hospitalier Ariège Couserans
Pôle intermédiaire du Piémont qui polarise le bassin de vie de Salies du Salat
Pôle de proximité du piémont complémentaire à St-Girons
Pôle d'équilibre de montagne: Une concentration de service (Collège, commerces, équipements), complémentaire à St-Girons
Pôle de proximité de montagne: services de proximité et équipement touristique en bourg centre
Aire d'influence des pôles. L'aire d'influence de St-Girons couvre l'aire urbaine (au moins 40% des emplois se trouvent dans le pôle centre)Les pôles de proximité de montagne s'inscrivent dans un système valléen et de hameaux
Définition des ensembles géographiques
Communes de densité intermédiaire (sup. 30hab/km²)
Communes de faible densité (inf. à 30 hab/km²)
Communes de très faible densité (inf. à 15 hab/km²)
Périmètre des EPCI en 2016
Hypothèse de fusion des 8 EPCI selon la loi NOTRe
Structuration des échanges inter- pôles
Limite zone de montagne (Moyenne et Haute): l'accès aux équipements intermédiaires et supérieurs se trouve à plus de 35 minutes en moyenne (Insee 2013) du fait de l'éloignement , des conditions géographiques, et d'un déficit des infrastrutcures routières et de la densité des services de Transports.
Représentation schématiques des échanges inter,nes au Couserans
Représentation schématiques des principaux échanges externes au Couserans
réseau viaire principal

2 L’offre de mobilité

2.1. Les services de transport: la Ligne régionale

Plusieurs lignes régionales routières couvraient le département de l'Ariège jusqu'à fin 2014 : au 1er janvier 2015, 3 lignes ont été supprimées (la 957: « Ax les Thermes- Foix-Toulouse »;la 958: « Toulouse-Foix » ; la 950: « Toulouse – Pamiers- Lavelanet », remplacée par la ligne « Pamiers- Lavelanet »)

Dorénavant, seule la ligne « Toulouse-Boussens-Saint-Girons » couvre la partie ouest du Couserans. Elle permet d'accéder à la gare SNCF de Boussens pour correspondre vers Toulouse, Saint-Gaudens, Tarbes, Pau.

Cette ligne dessert la station de ski de Guzet en hiver (Haut Couserans) depuis la Gare de SNCF de Boussens,:

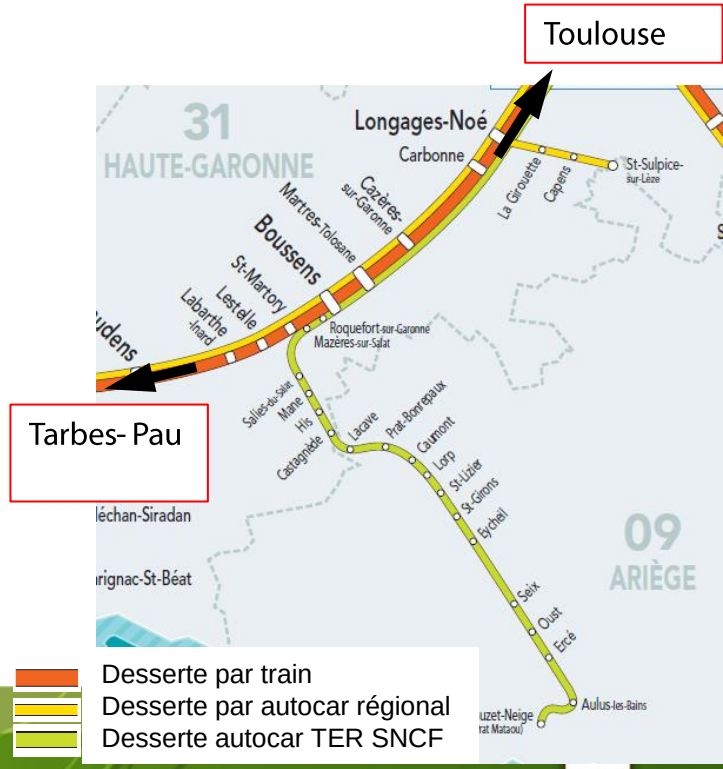
- Tous les week-end de mi-décembre et fin-mars (ouverture de la station) (1A/R)
- Du Lundi au Vendredi vacances de Noel et février (1A/R) (arrivée Guzet 10h43/ départ16h08 (16h50 le we))

La ligne 952 « Toulouse-Boussens-Saint-Girons-Guzet »

- Saint-Girons – Toulouse (Gare routière): 1A/R du Lundi au Vendredi (toute l'année)
- Saint-Girons –Boussens-Gare SNCF (toute l'année) (de 5h45 à 21h45):
  - Sens Saint-Girons –Boussens-Gare SNCF:
    - 11 services toute l'année du lundi au vendredi ;
    - 1 service supplémentaire le Vendredi (sortie scolaire)
    - WE et Fériés: 6 services
  - Sens Boussens-Gare SNCF – St-Girons:
    - 9 services toute l'année du lundi au jeudi
    - 11 services les vendredis (sortie scolaire)
    - WE et Fériés: 7 services les samedis et 5 les Dimanches/F.

Tarification régionale unique (trains et autocars régionaux) mais un abonnement spécifique Midi-Pyrénées Cars (60% de réduction sur 6 trajets identiques) :

Saint-Girons-Toulouse (2h15 en autocar): 17,70€ tarif normal
Boussens Saint-Girons (45 min.): 7.40€ tarif normal
Toulouse – Guzet (3h10): Tarif ski+rail (de 31€ enfant, 44€ étudiant, 47€adulte)
Saint-Girons –Guzet (1h30): 10€(tarif unique)



2.1. Les services de transport: la Ligne régionale

La ligne régulière régionale 952 Toulouse – Boussens – St Girons (Guzet) est un service de transport qui permet principalement le rabattement des usagers vers la gare SNCF de Boussens depuis le pôle de St Girons.

En période hivernal ce service offre depuis Toulouse une liaison vers la station de ski de Guzet accompagnée d'une tarification adaptée, même si le temps de parcours peut s'avérer peu attractif (>à 3h).

2.2. Les services de transport: les lignes départementales

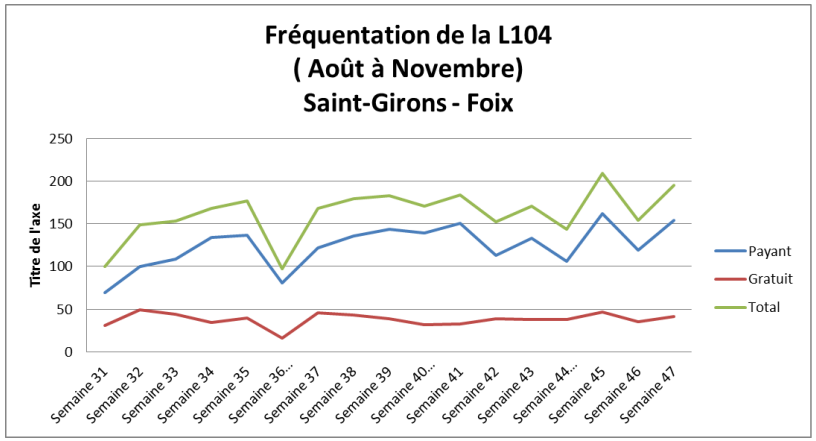
- Trois lignes régulières départementales desservent le Couserans: ligne 104 « Foix Saint-Girons; ligne 108 « Saint-Girons-Castillon-en-Couserans – Sentein ou Saint-Lary »; ligne 120 « Saint-Girons –Saint-Lizier d'Ustou, Aulus les Bains ou Massat ».

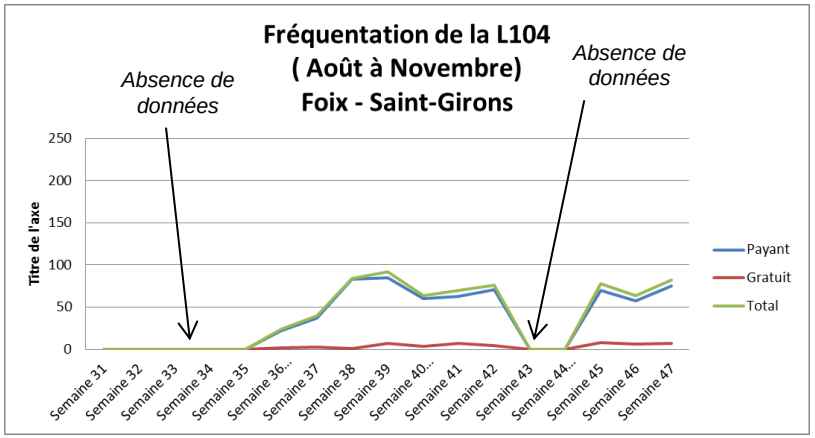
- L'offre de transport interurbain répond avant tout à une organisation des services basée sur les rythmes scolaires du bassin de vie de Saint-Girons. Cette organisation répond ainsi au principaux flux pendulaires des scolaires, mais présente en contrepartie une couverture bien plus réduite en dehors des temps scolaires (L108 et 120). L'autre conséquence est observée au niveau de la tarification : un usager non scolarisé ne peut accéder à une offre tarifaire liée à un abonnement sur les lignes 108 et 120. Ces lignes qui desservent le Haut-Couserans (CC du Castillonnais, du Canton d'Oust et du Canton de Massat) sont exploitées en Délégation de Service Public renouvelée en 2014 (L108) et 2011 (L120) pour un bail de 9 ans.
- Cette situation a évoluée pour la ligne 104 qui a été renouvelée en marché public en 2015: une expérimentation de tarification à 1 euros, portée par le Conseil Départemental, est en cours sur cette ligne depuis juillet 2015 (Cf figure page suivante « Niveau de fréquentation de la ligne 104»).

- <u>Hors périodes scolaires, les liaisons des lignes 108 et 120 présentent des « discontinuités »:</u>
  - <u>L108 (hors périodes scolaires)</u>: Les liaisons assurées par les lignes régulières avec le haut des vallées (depuis Castillon vers Sentein et Saint-Lary) sont relayées par un service de Transport à la Demande (TAD-Sycoserp) sur des horaires prédéfinis (réservation la veille avant 18h)
  - <u>L120 (hors périodes scolaires):</u>
    - ✓ Le service L120 V1 (Saint-Girons – Saint-Lizier d'Ustou, depuis Castillon en Couserans) n'est plus assuré,
    - ✓ Le service L120 V2 (Saint-Girons vers la station touristique d'Aulus les Bains) maintien un service régulier: 2A/R du lundi au vendredi et 1A/R le samedi,
    - ✓ Le service L120 V3 (Saint-Girons – Massat) est remplacé par un service de TAD-Sycoserp sur des horaires prédéfinis (réservation la veille avant 18h), uniquement le mercredi (1 aller 9h30 et 1 retour 12h05).
- <u>Hors périodes scolaires, la ligne 104 assure 3A/R du lundi au Vendredi. Il n'y a pas de desserte le week-end</u>

2.2. Les services de transport: les lignes départementales

- **Offre de service de la ligne 104 en période scolaire (Saint-Girons Gare - Foix CCI) (pas de services le week-end)**
- Sens Saint-Girons Gare– Foix CCI:
  - Du Lundi au Vendredi : 5 services par jours dont 2 affrétés en priorité pour les scolaires (matin et soir et le mercredi midi)
- Sens Foix CCI – Saint-Girons Gare:
  - Du Mardi au Vendredi: 5 services par jour dont 2 en priorité pour les scolaires (à 6h57)
  - Le Lundi, 4 services dont 1 affrété le soir (17h10) en priorité pour les scolaires
- **Fréquentation de la Ligne 104 depuis la mise en service de la ligne à 1 €** *(Source CD09)*





Semaine 36: à partir du 1er septembre; Semaine 40: début du mois d'Octobre; Semaine 44: début du mois de Novembre.
Dans le sens Foix Saint-Girons, pas de données pour les semaines 31 à 34 et pour les semaines 43 et 44

- **72% de la fréquentation de la ligne 104 est observée dans le sens Saint-Girons-Foix (comparaison des semaines communément renseignées).**
- **Le Ratio/jour permet de mesurer cette tendance (base de 5 jour par semaine): Le nombre d'usager moyen quotidien sur la période observée est de 34 personnes dans le sens St-Girons – Foix contre 13 dans le sens depuis Foix.**
- **La part des gratuités sur la période observée est de 18% sur l'ensemble des passages. Elle plus importante dans le sens Saint-Girons Foix (22%) que dans le sens inverse depuis Foix (7%).**

2.2. Les services de transport: les lignes départementales

- **Offre de service de la ligne 108 en période scolaire (Saint-Girons - Castillons en Couserans – Sentein ou Saint-Lary)**

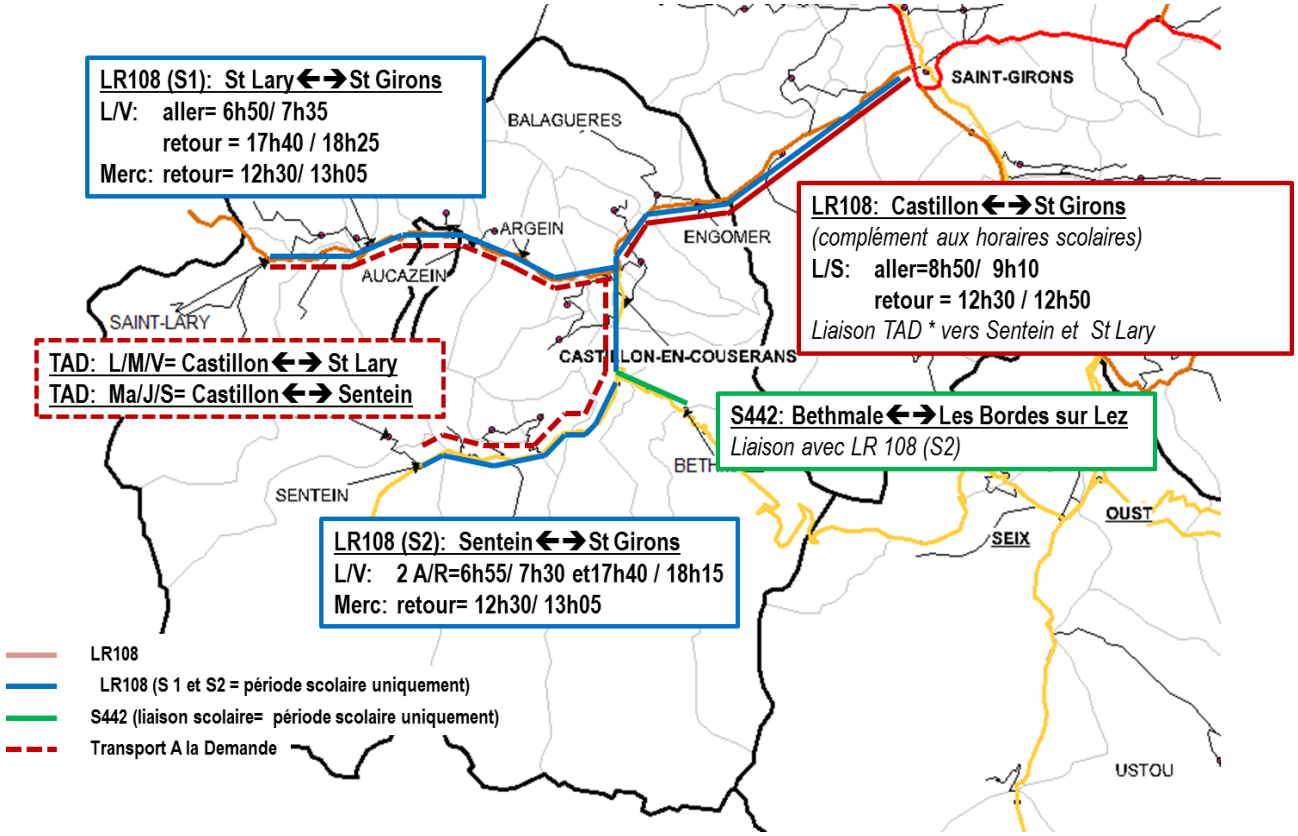
Les lignes Saint-Girons Sentein et Saint-Girons – Saint- Lary ont pour vocation principale le transport des élèves au Collège et Lycée de Saint-Girons. La tarification pour ces deux lignes est zonale pour les personnes non-scolarisées, et aucune offre dégressive (abonnement, 1 billet aller-retour) n'existe. Pour les jeunes scolarisés, un abonnement annuel existe sur tout le réseau départemental et son coût varie de 52€ à 70€ en fonction de son régime : interne, semi interne (1 retour en milieu de semaine), demi-pensionnaires.

Hors période scolaire (vacances d'été), la tarification d'un voyage est la même que pour tous les usagers, à savoir un tarif unique sans réduction, et par voyage.

La liaison entre Saint-Girons et Castillons-En-Couserans est assurée toute l'année du Lundi au samedi telle que précisée ci-contre :

Le service de TAD fonctionne toute l'année le lundi, Mercredi et Vendredi entre St-Lary et Castillon (1A/R). En période de vacances scolaire, le service Castillon vers St-Lary fonctionne uniquement le mercredi (1A/R) ;

Sentein – Castillon: 2 A/R en TAD toute l'année le Mardi, Jeudi et Samedi (1 seul retour les Mardi et jeudi hors vacances scolaires dans le sens Castillon Sentein).



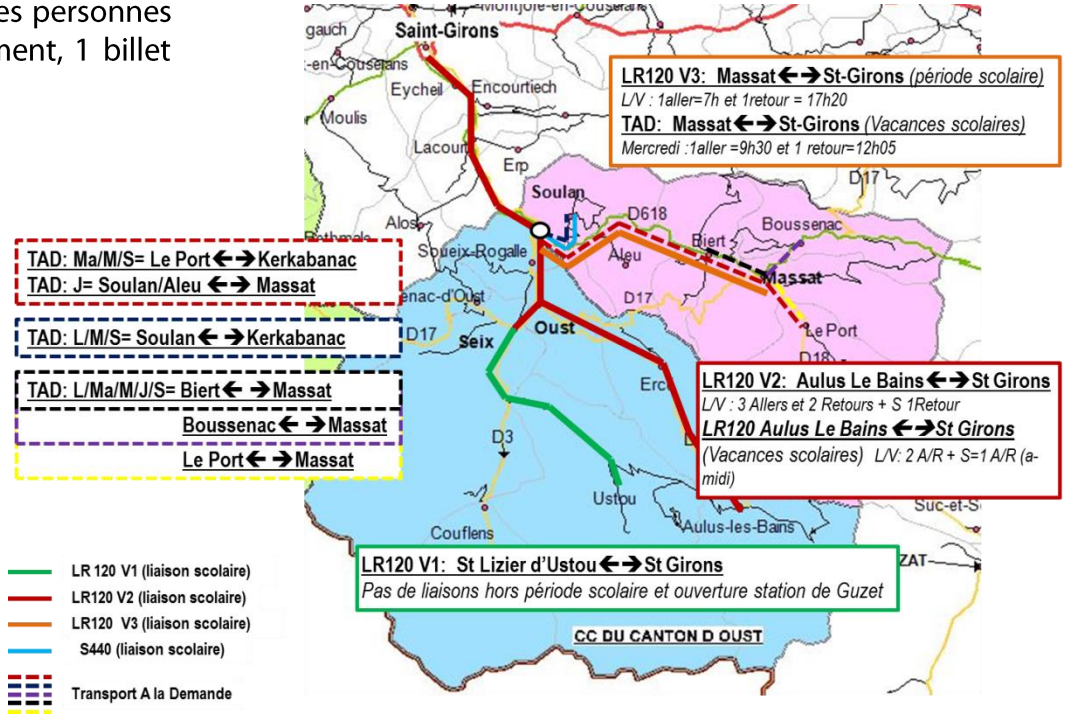
PNR des Pyrénées Ariégeoises: Projet TEAMM – J. Rétiveau

2.2. Les services de transport: les lignes départementales

- **Offre de service de la ligne 120 en période scolaire (Saint-Girons - Massat ou Saint-Lizier d'Ustou)**

Les lignes Saint-Girons Massat, Saint-Girons – Saint-Lizier d'Ustou et Saint-Girons – Aulus les Bains ont pour vocation principale le transport des élèves au Collège et Lycée de Saint-Girons. Il faut noter que la commune de Seix dispose d'un Collège.

La tarification pour ces deux lignes est zonales pour les personnes non-scolarisées, et aucune offre dégressive (abonnement, 1 billet aller-retour)) n'existe.



PNR des Pyrénées Ariégeoises: Projet TEAMM – J. Rétiveau

<u>En période scolaire</u>

(complément d'information à la carte ci-contre):

- **LR120 V1 (6h35 – 19h40):**
  - 1A/R du Lundi au vendredi
  - 1 retour supplémentaire (R sup.) le Mercredi et le Vendredi
  - 1 R le samedi
- **LR120 V1 Saint-Lizier–Seix (Collège) :**
  - 2 A/R du Lundi au vendredi
  - 2 R sup. le Mercredi et 1R sup. le Vendredi
  - 1 R le Samedi
- **LR120 V2 (6h45 – 17h35):**
  - 1 R sup. le Mercredi
  - 1 R le Samedi

LR120 V2 Aulus- Seix:

- 1 R sup. Le mercredi et samedi

- **LR120 V3 (6h35 – 19h40):**
  - 1 R le samedi

2.3. Forces et faiblesses des services de lignes régulières

FORCES	FAIBLESSES
• Ligne Régionale répondant à une forte **demande de déplacements entre Boussens et Saint-Girons** (tous publics, universitaires et scolaires), • Ligne Départementale 104: une **expérimentation tarifaire forte (1€),** qui pourrait motiver l'augmentation de la fréquentation de cette ligne en semaine, • **Les possibilités de séjours** (amplitude horaire, couverture territoriale, offre hebdomadaire) sont globalement satisfaisantes et répondent à des publics dépendants dans le cadre de leur déplacement « obligés (travail/formation) • **Le Transport à la demande fait figure d'exemple en matière de couverture potentielle** sur l'ensemble du Couserans.	• **Réduction de l'offre de services de lignes régionales** entre 2014 et 2015 à l'échelle de l'Ariège, • **Pas de desserte du Haut Couserans** (Pôle touristique d'Ustou-Guzet – Aulus Les Bains) **en périodes saisonnières estivales** • **Assignation sur leur lieu de séjours des « Touristes »** qui accèdent au territoire via les transports en commun : un élément contreproductif dans le développement de l'accès au territoire par des publics potentiellement sensibilisés (randonneurs) ou dépendants (jeunes ou toutes personnes sans voiture, sans permis) • **« Discontinuités » des services** : l'organisation du réseau interurbain est avant tout calquée sur un schéma scolaire qui réduit les possibilités de mobilités en-dehors des temps scolaires (vacances, week-end et jours fériés) , notamment en zone de montagne(Lignes départementale 104: aucun service le week-end entre Saint-Girons et Foix) • **Problématique forte en matière d'équité tarifaire** à l'échelle de l'ensemble du territoire de l'Ariège liée notamment à la nature des contrats d'exploitation des lignes 104, 108, 120 . • **Problématique du « 1er et dernier kilomètre» (hors TAD)** qui concernent les zones de vallées et les zones faiblement desservies (Haut Couserans, CC du Séronais, CC du Volvestre Ariégeois) • **Problématique forte en matière de lisibilité et d'accessibilité à l'information** (horaires, tarifs; nature de la production d'information par les autorités organisatrices) sur l'ensemble du réseau

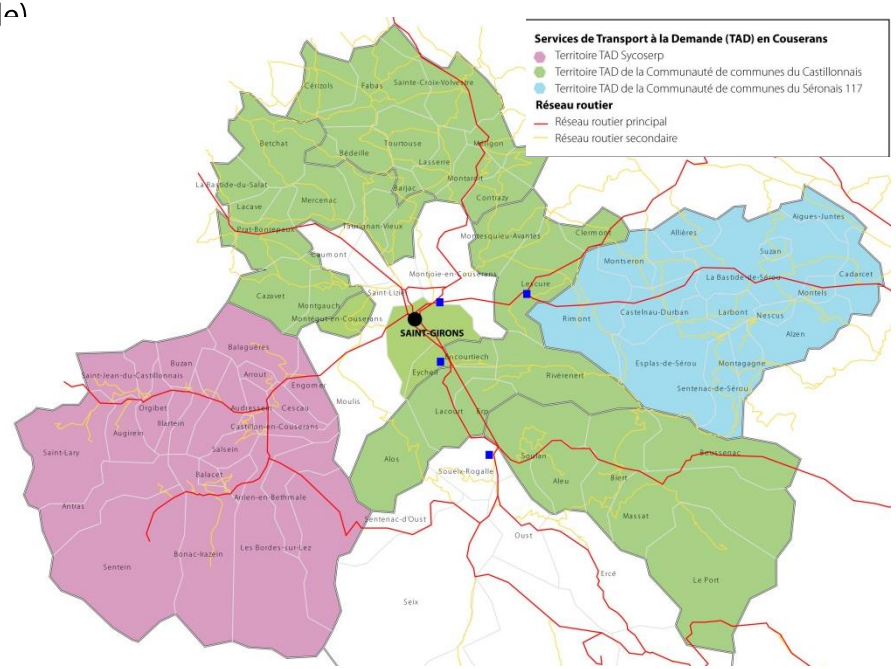
2.4. Les services de transport à la demande

- Sur le territoire du Couserans, on recense 3 systèmes en Transport A la Demande (TAD) :
  - Le TAD du Sycoserp qui couvre 4 EPCI (38 communes) et 3 communes de la CC de l'agglomération de Saint Girons soit un total de 16 750 habitants (56% de la population du territoire)
  - Le TAD de la Communauté de Communes du Castillonnais couvre 26 communes soit un total de 2 970 habitants (10% de la population du territoire)
  - Le TAD de la Communes du Séronais 117 couvre 16 communes soit un total de 3 280habitants (11% de la population du territoire).
  - Seule les communes du CC du Canton d'Oust et 4 communes de la CC de l'agglomération de Saint Girons ne bénéficient pas d'une desserte en TAD (3420 habitants soit 23% de la population totale)

Pour rappel, le principe du Transport à la Demande est de proposer une offre de transport sur réservation préalable. Il permet ainsi de répondre à une demande de déplacements dispersée, peu dense, ponctuelle et non régulière.

Ce service complète l'offre départementale et régionale en couvrant les espaces non desservis par les lignes régulières par un service souple et adapté aux besoins des territoires ruraux. A l'échelle du Couserans, les 3 systèmes TAD ont des points communs sur le plan organisationnel par

- Une réservation la veille au soir (avant 18h00),
- Une desserte de type zonale (1) du domicile à des arrêts prédéfinis. Cette desserte peut être complété par des lignes virtuelles(2).
- Une desserte de Saint-Girons/Saint-Lizier : soit directement en TAD ou en correspondance avec les lignes départementale (L108 pour la CC du Castillonnais et L120 pour les services du Sycoserp du Canton de Massat).



(1) ***Un TAD zonal*** *:transportent des usagers entre un lieu origine et un lieu de destination, sans itinéraires ; ils sont plus adaptés aux dessertes de zones rurales où l'habitat est très dispersé ou dans toutes zones ciblant un public avec des besoins très dispersés ou des difficultés à se rendre à pied à un arrêt.*

(2) ***Un TAD en ligne virtuelle*** *: se rapprochent d'une desserte régulière avec des points d'arrêt et des horaires imposés aux usagers ainsi que des itinéraires prédéfinis ; ils répondent mieux aux flux canalisés des zones péri-urbaines.*

2.4. Les services de transport à la demande

2.4.1 Le TAD du Sycoserp :

- **Contexte et genèse du service :** A L'origine, le secteur du Bas Couserans avait été retenu comme zone expérimentale (aide financière spécifique) par le Conseil Régional Midi-Pyrénées et le Conseil Général de l'Ariège pour la mise en place d'un Schéma Local de Transport comprenant des dessertes en transport à la demande de seconde génération gérées par une centrale de mobilité et un animateur transport. Le Syndicat Mixte Couserans, Services Publics (SYCOCERP) regroupait alors 3 communautés de communes (Bas Couserans, Val Couserans et Volvestre Ariégeois) a été créé en 2000 pour exercer deux compétences, l'une spécifique au Transport A la Demande et l'autre pour la restauration et l'entretien des rivières. Le Sycoserp a ensuite intégré la CC du Canton de Massat qui organisait son TAD depuis 1983, puis en 2013, 3 communes de la CC de l'agglomération de Saint Girons (Saint Girons, Eycheil et Montjoie-En-Couserans) ont adhéré au syndicat.

- **Le mode de fonctionnement, type et niveau d'offre :**

Le TAD du Sycoserp propose une offre de service organisée de la manière suivante :

- **Un TAD zonal (porte à arrêts)** à destination des communes de la CC du Bas du Couserans, de la CC du Val du Couserans, de la CC du Volvestre Ariégeois et des 3 communes de la CC de l'agglomération de Saint Girons. Outre le cœur urbain de Saint Girons, des équipements spécifiques sont desservis comme le Centre Hospitalier Ariège Couserans (le CHAC) à Saint Lizier, des équipements sportifs (le centre aquatique) et les 2 centres commerciaux périphériques. Les niveaux d'offre sont conséquents car le service est ouvert toute l'année et sur 5 jours de la semaine (hors jeudi ou mercredi et dimanche), voir même sur 6 jours pour certaines communes qui bénéficient le mercredi de la ligne virtuelle à la demande. L'offre proposée est en moyenne de 3 à 5 allers et de 2 à 4 retours en journée. Une desserte de proximité a également été mis en place sur le Volvestre Ariégeois à destination de Tourtouse (le jeudi) et Sainte Croix Volvestre (mercredi/samedi) et en direction de Massat pour les communes de la CC du Canton de Massat sur 5 jours en comprenant un samedi.

- **Un TAD zonal en rabattement sur une ligne régulière départementale (L120)** est proposé pour les habitants des communes de CC du Canton de Massat pour les relations à destination de Saint Girons. La correspondance est effectuée à l'arrêt du lieu-dit Kercabanac (commune de de Soulan). L'offre quotidienne est en moyenne de 2 à 3 allers et 2 retours en semaine (mardi et mercredi) et 1 aller-retour le samedi. Les arrêts desservis en relation avec Saint Girons sont ceux de la ligne régulière 120 (Saint-Girons-Seix-Ustou/Guzet/Massat/Aulus) et comprennent 4 arrêts (dont la place des capots) et le CHAC à Saint-Lizier.

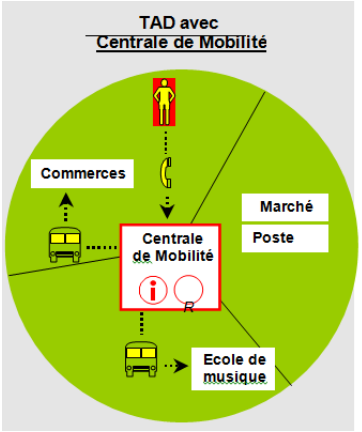
- **Une ligne virtuelle à la demande** complémentaire au TAD zonal sur le secteur du Volvestre et Bas-Couserans, qui réalise chaque mercredi une liaison entre Sainte-Croix-Volvestre et Saint-Girons/Saint-Lizier (Le CHAC) avec un prolongement jusqu'à Prat-Bonrepaux.

Le public du TAD du Sycoserp est majoritairement composé de personnes âgés

2.4. Les services de transport à la demande

2.4.1 Le TAD du Sycoserp :

- **La réservation :** La réservation s'effectue au plus tard la veille du déplacement (avant 18h00) auprès d'une centrale de mobilité (et non du transporteur). Cette centrale de mobilité est gérée par une animatrice transport dont les principales fonctions sont d'informer les usagers sur les possibilités de séjours selon leur domiciliation, de prendre les réservations et de suivi/promotion du dispositifs TAD. L'avantage de la centrale de mobilité est d'avoir un seul numéro d'appel quelque soit le nombre d'exploitants (taxis ou autocaristes), d'informer sur les autres offres en transport collectifs de la zone de desserte et de contrôler la réalité de l'usage.



Source : Iter 2014

- **La tarification :** Une tarification unique (3 € pour un aller et 5€ pour une retour) est appliquée pour l'ensemble des communes afin de « gommer» les disparités géographiques pour l'usager. Une réduction de 50% sur le plein tarif est proposée pour les jeunes de moins 18 ans et la gratuité est appliquée pour les accompagnants de personnes en situation de handicap. La seule évolution tarifaire date de 2014 avec une augmentation du plein de tarif de 0,5€ par trajet.

Source : Sycoserp 2015

- **Le Bilan économique et d'usage 2014 :**

- Le taux de remplissage moyen est de 1,3 voyages par service et il demeure assez homogène entre les différentes EPCI/communes.
- Le nombre de déplacement moyen par usager est de 29 par an (soit en moyenne un 1AR par mois) ce qui reste faible. Ce ratio démontre le fort niveau de fidélisation du TAD, mais indique son caractère confidentiel, sachant qu'on récence annuellement192 usagers utilisant le TAD. Ce ratio a progressé de 15% par rapport à 2013, ce qui indique que les usagers ont effectué en moyenne plus de déplacements.
- Le coût moyen est de 26€ par service déclenché, de 20€ par voyage et de 574€ par usager. Le coût total est de 110 000€ en 2014 et a augmenté de 48% par rapport à 2013 du fait d'une augmentation des voyages par usager. Au final, l'augmentation du tarif de 0,5€ a permis d'accroître les recettes de 45%/2013 mais le déficit s'est creusé de 30 000€.

2.4. Les services de transport à la demande

2.4.2 Le TAD de la Communauté de Communes du Castillonnais :

- **Contexte et genèse du service :** Le système TAD a mis en place 1983 à l'instar de celui de la CC du Canton de Massat. Depuis octobre 2014, la desserte entre le territoire communautaire et Saint Girons est organisée selon deux principes :
  - Une liaison en ligne régulière (à vocation scolaire) entre les hauts de vallée (Sentein et Saint Lary) en relation avec Saint Girons,
  - Une offre en transport à la demande en relation avec Castillon-En-Couserans, en correspondance avec la ligne régulière 108 pour rejoindre Saint Girons.

- **Le mode de fonctionnement, type et niveau d'offre :**
  - La desserte TAD des hauts de vallée fonctionne toute l'année de manière alternée sur 3 jours (matin) avec un seul minicar avec les deux antennes de Sentein et de Saint Lary jusqu'à Castillon-En-Couserans. Pour les après-midi, certaines liaisons en TAD ne sont ouverte qu'en période scolaire (soit à l'aller ou le retour). Ce service **est un dispositif de TAD zonal** (porte à arrêt) qui dessert les écarts avec la ligne régulière 108. Les arrêts desservis à Castillons sont principalement le cabinet médical, la pharmacie, la maison de retraite ainsi que la piscine en saison estivale. Le public est composé essentiellement de personnes âgées et de publics en insertion.

- **La réservation :** La réservation est ouverte du lundi au vendredi avant 18h00 auprès de l'exploitant.

- **Les tarifs :** Une tarification unique (3 € pour un aller et 5€ pour une retour) est appliquée à l'instar du TAD du Sycoserp pour l'ensemble des communes. Une réduction tarifaire de 50% est proposée pour les moins de 18 ans .

- **Le Bilan économique et d'usage 2014 :** Le taux de remplissage moyen est de 1,8 voyages par service avec un total de 1520 voyages. Le nombre de déplacement moyen par usager se situe entre 11 à 15 voyages par an ce qui reste très faible. Le coût moyen est de 25€ par service déclenché et de 14€ par voyage. Le coût total est de 21 830 € en 2013 pour un déficit de 16 430 € avec un ratio Recettes/Dépenses de 25%, ce qui reste correcte pour un dispositif TAD.

2.4. Les services de transport à la demande

2.4.3 Le TAD de la Communauté de Communes du Séronais 117 :

- **Contexte et genèse du service :** Le système TAD a été mis en œuvre en 2012, suite à la rupture de la convention avec le SYCOSERP qui couvrait la CC du Séronais depuis 2008. Le service était peu fréquenté et ne semblait pas offrir toutes les garanties pour fidéliser des usagers avant tout âgés, peu habitués au système de centrale de réservation mis en place par le SYCOSERP.

- **Le mode de fonctionnement, type et niveau d'offre :** Depuis, 4 ans la Communauté de communes a saisi la compétence TAD. **L'offre TAD est zonale** et peut desservir les 3 pôles locaux que sont la Bastide de Sérou, Castelnau-Durban et Rimont. Plus spécialement, le service offre la possibilité d'emmener les habitants de l'ensemble des communes de la CC du Séronais vers La Bastide-du-Sérou, vers le Centre Hospitalier Ariège Couserans (le CHAC) et vers le Centre hospitalier intercommunal du Val d'Ariège (CHIVA), sans cependant desservir la commune de Saint-Girons. Il dessert également la commune de la Bastide du Sérou le jour du marché.

- 2 véhicule partagés avec d'autres services intercommunaux sont mis à disposition.

- **La réservation :** elle est ouverte du lundi au vendredi avant 18h00 auprès de l'exploitant, sauf les journées/demi-journées de déplacements puisque la même personne gère les réservation et assure le service de transport

- **Les tarifs :** Une tarification unique (3 € pour un aller et 5€ pour une retour) est appliquée à l'instar des TAD du Sycoserp et de la Communauté de communes du Castillonnais pour l'ensemble des communes. Les principaux usagers sont des personnes âgées et pour certaines dépendantes du service apporté ce qui renforce la vocation sociale de ce service de transport

- **Le Bilan économique et d'usage :** Le nombre de personnes concernées par le service est de 5 en 2014 pour un nombre total de déplacements en 2014 de 46 voyages (un voyage équivaut 1 aller/retour). Le nombre de déplacement moyen par usager est de 9,2 voyages par an ce qui reste très confidentiel. Le taux de remplissage moyen est de 1,6 voyages par service avec un total de 46 voyages pour 76 déclenchements. Le coût moyen est de 29€ par service déclenché. Le coût total est de 2210€ en 2014 pour un déficit de 1980€ avec un ratio Recettes/Dépenses de 10,5%, ce qui reste une limite basse pour un dispositif TAD.

2.4. Les services de transport à la demande

2.4.4 Forces et faiblesses des dispositifs TAD

FORCES	FAIBLESSES
• Un territoire couvert en quasi-totalité par une offre en TAD zonale avec des niveaux de dessertes satisfaisants vers les pôles principaux (Saint Girons, Le CHAC à Saint Lizier) et vers des pôles de proximité (Massat, Prat Bonrepaux, Sainte Croix de Volvestre, Tourtouse, La Bastide de Sérou, Castelnau-Durban et Rimont), • Une tarification unique (3 € l'aller et 5 € le retour) à l'échelle de l'Ariège, • Un système TAD porté par un Syndicat (le Sycoserp) mutualisant 4 EPCI/3 communes (41 communes) soit un peu moins de la moitié des 95 communes du Couserans et 56% des habitants du territoire. Il centralise également les réservations à partir d'un guichet unique : la centralité de mobilité. Le Sycoserp propose un niveau de desserte quotidienne très satisfaisant avec 2 et 5 allers et 2 et 4 retours vers le pôle de Saint Girons/Saint Lizier (Le CHAC) et de 1 à 2 allers et 1 à 3 retours vers le pôle de Massat pour les communes de la CC du Canton de Massat, • Une desserte satisfaisantes des principaux équipements centraux et péricentraux de Saint Girons.	• Un dispositif TAD dont le profil d'usager se limite au personnes âgées alors que le niveau de service offert pourrait répondre aux besoins d'autres publics (jeunes, personnes en insertion, visiteurs-touristes…), • Un taux de remplissage des véhicules très faible (entre 1,3 et 1,8 voyages par service) ce qui révèle une faible mutualisation des dessertes, • Des systèmes TAD du Sycoserp, du CC du Castillonnais et du Séronais 117 qui restent confidentiels car ils transportent au final moins de 300/400 personnes à l'année, • Une communication peu lisible et difficilement accessible (sur internet et sur papier) pour connaître les périodes de dessertes (scolaires/vacances scolaires) et les conditions de correspondance (TAD secteur Massat et L120 et TAD CC du Castillonnais/L108), • Une iniquité tarifaire sur le territoire entre une ligne 104 (Foix-Saint Girons) à 2€ l'aller-retour et une desserte TAD+L120 entre Massat et Saint Girons qui s'élève à 10€ AR. Le coût du TAD au regard du service offert doit être plus élevé mais pas de manière aussi importante, en particulier lorsqu'il est cumulé avec un autre tarif.

2.5. Politique de déplacements de la ville de Saint Girons

Le contrat de ville 2015-2020 s'appuie la notion de « quartier prioritaire » initié dans le cadre de la politique de la ville à l'échelon national.

Le périmètre visé par la nouvelle Politique de la Ville de Saint-Girons est le cœur urbain (1120 habts)

3 piliers d'intervention :

- La Cohésion sociale,
- **Le Cadre de vie et le renouvellement urbain,**
- Accompagnement à l'emploi, développement économique, touristique et commercial.

52 actions au total dont 2 spécifiques l'enjeu d'accès au centre-ville en lien avec le projet urbain :

- *Action 25 : « Améliorer la mobilité des personnes et des marchandises qui entrent et circulent dans le cœur de ville »* avec comme résultats attendus : *Création d'itinéraire cyclo sécurisé, suppression de places de stationnement supprimées dans le quartier prioritaire, Augmentation des déplacements piétons, vélos, pour développer le sentiment d'appartenance à une ville…*
- *Action 26 : « Apporter une réponse adéquate à la demande de stationnement » avec comme principaux résultats attendus : S'interroger sur l'efficience des parkings et places de stationnement existantes; explorer l'idée d'une modulation de la zone bleue , , concrétiser des parkings de proximité sur la deuxième couronne extérieure au centre, visant à faire face à une demande de stationnement exceptionnel et les connecter au centre par des liaisons douces ;*

2.6. Les possibilités de séjours obligés (travail/étude)

2.6.1. En relation avec les pôles d'emplois du territoire :

Le tableau ci-contre présente les possibilités de séjours quotidiens à l'année pour des motifs obligés (domicile-travail) en transport collectif (ligne régulières départementales L104/L108/L120 et régionales L952). Ne sont affichées que les communes bénéficiant d'une desserte (soit 72% des habitants du territoire).

Les possibilités de séjours pendulaires sont globalement inadaptée à l'échelle du Couserans.
Les potentiels de flux demeurent cependant assez faibles (moins de 50 flux en moyenne) à l'exception des communes de l'agglomération de Saint Girons qui ont « a minima » 1 AR quotidien en relation avec les principaux pôles de proximité : Saint-Girons, Lorp-Sentaraille, Saint-Lizier.

	Offre hors créneaux horaires = arrivée après 9h et/ou départ avant 17h00
	Offre minimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h30-19h) avec offre =1 AR
	Offre optimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h30-19h) avec offre >= 2AR

20	Flux quotidien domicile-travail (Insee RGP 2010)

Offre				DESTINATION				
ORIGINE	INSEE	Commune	EPCI	Saint Girons	Saint Lizier	Lorp-Sentaraille	Moulis	Eycheil
	09086	Caumont	CC de l'Agglomération de St-Girons	56	32	12		
	09119	Eycheil	CC de l'Agglomération de St-Girons	59	23	8		
	09214	Moulis	CC de l'Agglomération de St-Girons	144	24	4		
	09261	Saint-Girons	CC de l'Agglomération de St-Girons		259	131	12	90
	09268	Saint-Lizier	CC de l'Agglomération de St-Girons	146		29		37
	09289	Lorp-Sentaraille	CC de l'Agglomération de St-Girons	125	86		4	8
	09148	Lacave	CC du Bas Couserans	20		4		
	09235	Prat-Bonrepaux	CC du Bas Couserans	56	28	8		16
	09005	Aleu	CC du Canton de Massat	4				
	09057	Biert	CC du Canton de Massat	12	4	8		
	09182	Massat	CC du Canton de Massat	24	4			
	09301	Soulan	CC du Canton de Massat	16	4	8		4
	09029	Aulus-les-Bains	CC du Canton d'Oust					
	09113	Ercé	CC du Canton d'Oust	24	4			12
	09223	Oust	CC du Canton d'Oust	38	17	8		8
	09285	Seix	CC du Canton d'Oust	38	8			4
	09299	Soueix-Rogalle	CC du Canton d'Oust	36	12	4		
	09322	Ustou	CC du Canton d'Oust	8				
	09014	Argein	CC du Castillonais	16		4	4	
	09018	Arrout	CC du Castillonais	4			4	
	09025	Aucazein	CC du Castillonais	8				
	09026	Audressein	CC du Castillonais	16	4	4		
	09027	Augirein	CC du Castillonais					
	09035	Balaguères	CC du Castillonais	24	8			
	09059	Bonac-Irazein	CC du Castillonais	12	4			
	09062	Les Bordes-sur-Lez	CC du Castillonais	20				
	09069	Buzan	CC du Castillonais					
	09085	Castillon-en-Couserans	CC du Castillonais	4	20	4		
	09095	Cescau	CC du Castillonais	20	8	8		
	09111	Engomer	CC du Castillonais	8	8		4	
	09141	Illartein	CC du Castillonais	4	4	8		
	09219	Orgibet	CC du Castillonais					
	09267	Saint-Lary	CC du Castillonais	9				
	09290	Sentein	CC du Castillonais	15				
	09317	Uchentein	CC du Castillonais					
	09335	Villeneuve	CC du Castillonais		4			
	09042	La Bastide-de-Sérou	CC du Seronnais 117	36	8	4		
	09071	Cadarcet	CC du Seronnais 117		4			
	09082	Castelnau-Durban	CC du Seronnais 117	20	4			
	09203	Montels	CC du Seronnais 117					4
	09246	Rimont	CC du Seronnais 117	44	16	8		12
	09149	Lacourt	CC du Val' Couserans	12	12	4		4
	09154	Lescure	CC du Val' Couserans	68	32	20	4	8

2.6. Les possibilités de séjours obligés (travail/étude)

2.6.2. En relation avec les pôles d'emplois externes du territoire :

Le tableau ci-dessous présente les possibilités de séjours quotidiens à l'année pour des motifs obligés (domicile-travail) en transport collectif (ligne régulières départementales et régionales). Ne sont affichées que les communes bénéficiant d'une desserte (soit 52% des habitants du territoire) et les communes affichant a minima plus de 10 flux pendulaires vers l'un des 5 pôles d'emplois.

	Offre hors créneaux horaires = arrivée après 9h et/ou départ avant 17h00
	Offre minimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h30-19h) avec offre =1 AR
	Offre optimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h30-19h) avec offre >= 2AR
	Pas de correspondance optimale

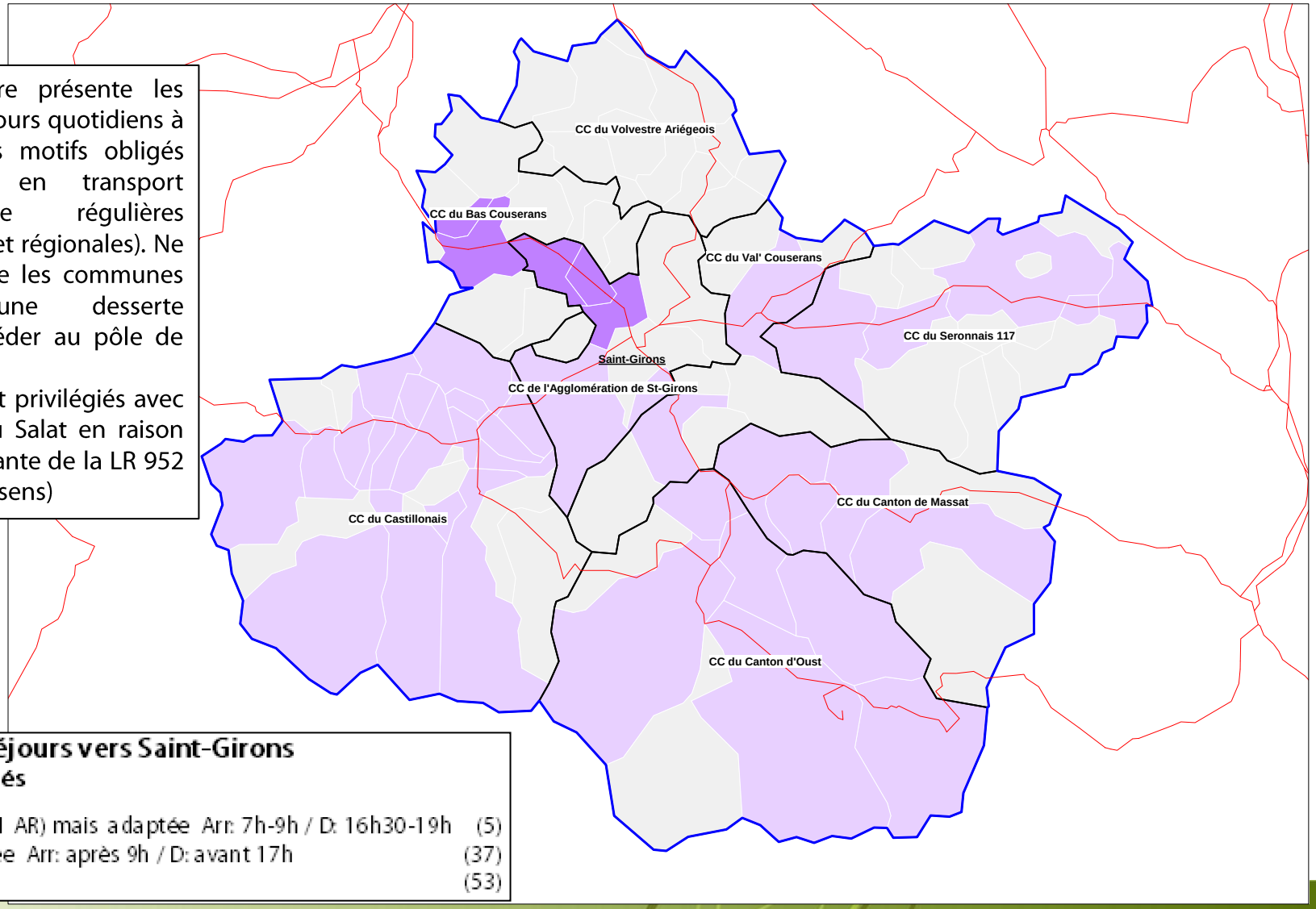
Offre				DESTINATION				
ORIGINE	INSEE	Commune	EPCI	Foix	Pamiers	Saint Gaudens	Salies du Salat	Toulouse
	09086	Caumont	CC de l'Agglomération de St-Girons	4		4	8	
	09261	Saint-Girons	CC de l'Agglomération de St-Girons	29	4	25	21	25
	09268	Saint-Lizier	CC de l'Agglomération de St-Girons				4	
	09289	Lorp-Sentaraille	CC de l'Agglomération de St-Girons	8			12	12
	09148	Lacave	CC du Bas Couserans			12		
	09235	Prat-Bonrepaux	CC du Bas Couserans	4		8	24	4
	09029	Aulus-les-Bains	CC du Canton d'Oust	5				14
	09113	Ercé	CC du Canton d'Oust	4		8		12
	09223	Oust	CC du Canton d'Oust	4				13
	09009	Alzen	CC du Seronnais 117	31	4			
	09042	La Bastide-de-Sérou	CC du Seronnais 117	16	16			8
	09071	Cadarcet	CC du Seronnais 117	52	4			
	09082	Castelnau-Durban	CC du Seronnais 117	12	4			
	09203	Montels	CC du Seronnais 117	13	8			8
	09246	Rimont	CC du Seronnais 117	16				8
	09164	Lescure	CC du Val' Couserans	16	4			
	09046	Bédeille	CC du Volvestre Ariégeois					13
	09257	Sainte-Croix-Volvestre	CC du Volvestre Ariégeois					36

Les possibilités de séjours pour des déplacements pendulaires concernent les communes desservis par la ligne 104 (Saint-Girons-Foix) et la ligne régionale L952 (Saint-Girons-Boussens) en correspondance avec la ligne ferroviaire Pau-Tarbes-Toulouse.
En dehors des possibilités de desserte minimale à destination de Salies-Du-Salat et de Toulouse (2h15 de trajet !) avec la ligne L952, les horaires de desserte sont inadaptés: 1 retour trop tôt en fin de journée pour se rendre à Foix et Pamiers et une absence de correspondance pour se rendre à Saint-Gaudens. Le potentiel de flux demeure confidentiel avec en moyenne moins de 30 flux quotidiens.

2.6. Les possibilités de séjours obligés

2.6.3. Synthèse des possibilités séjours obligés vers Saint-Girons:

La carte ci-contre présente les possibilités de séjours quotidiens à l'année pour des motifs obligés (domicile-travail) en transport collectif (ligne régulières départementales et régionales). Ne sont affichées que les communes bénéficiant d'une desserte permettant d'accéder au pôle de Saint-Girons.
Les échanges sont privilégiés avec les communes du Salat en raison de l'offre performante de la LR 952 (Saint-Girons Boussens)



2.7. Les possibilités de séjours non obligés

2.7.4. En relation avec les pôles interne du territoire

Le tableau ci-contre présente les possibilités de séjours quotidiens à l'année pour des motifs non obligés (achat, démarches administratives …) en transport collectif (ligne régulières et TAD). Les communes concernées appartiennent à la CC de l'Agglomération de Saint-Girons, la CC du Bas-Couserans, la CC du Canton de Massat et la CC du Canton d'Oust.

A destination de Saint-Girons/Saint-Lizier (Le CHAC), les possibilités de séjours sont très satisfaisantes pour l'ensemble des communes desservies par le TAD du Sycoserp. Pour la CC du Canton de Massat, les possibilités de séjours sont hebdomadaire (avec une correspondance à Kercabanac avec la L120) et avec des services qui ne sont ouverts tantôt en période scolaire ou en vacances scolaires. Les communes de la CC du Canton d'Oust desservies par L120 bénéficient d'un bon niveau de service, alors que les autres communes à l'écart de la ligne régulière (Conflens, Sentenac-d'Oust) en sont exclus du fait de l'absence de TAD.

	Offre inexistante
	Offre inadaptée
	Possibilité de séjour hebdo 1 à 3 fois par semaine (1/2 journées ou journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (1/2 journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (2 fois une 1/2 journée)

Offre			DESTINATION						
INSEE	Commune	EPCI	Saint Girons	Saint Lizier (Le CHAC)	Prat-Bonrepaux	Castillon-En-Couserans	Seix	Oust	Massat
09086	Caumont	CC de l'Agglomération de St-Girons	Ligne régionale 952	Ligne régionale 952	Ligne régionale 952				
09119	Eycheil	CC de l'Agglomération de St-Girons	L120 TAD Sycoserp	TAD Sycoserp			L120	L120	L120(LAD)
09209	Montjoie-en-Couserans	CC de l'Agglomération de St-Girons	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
09214	Moulis	CC de l'Agglomération de St-Girons	L108			L108			
09261	Saint-Girons	CC de l'Agglomération de St-Girons	TAD Sycoserp	Ligne régionale 952	Ligne régionale 953				
09268	Saint-Lizier	CC de l'Agglomération de St-Girons	Ligne régionale 952	Ligne régionale 952	Ligne régionale 952 Ligne virtuelle Sycoserp				
09289	Lorp-Sentaraille	CC de l'Agglomération de St-Girons	Ligne régionale 952	Ligne régionale 952	Ligne régionale 952				
09041	La Bastide-du-Salat	CC du Bas Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
09054	Betchat	CC du Bas Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
09091	Cazavet	CC du Bas Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
09128	Gajan	CC du Bas Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
09148	Lacave	CC du Bas Couserans	Ligne régionale TAD Sycoserp	Ligne régionale 952 TAD Sycoserp	Ligne régionale 952 TAD Sycoserp				
09183	Mauvezin-de-Prat	CC du Bas Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
09187	Mercenac	CC du Bas Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
09208	Montgauch	CC du Bas Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
09235	Prat-Bonrepaux	CC du Bas Couserans	Ligne régionale 952 TAD Sycoserp	Ligne régionale 952 TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
09307	Taurignan-Castet	CC du Bas Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
09308	Taurignan-Vieux	CC du Bas Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
09005	Aleu	CC du Canton de Massat	L120 (LAD) TAD Sycoserp+L120	TAD Sycoserp+L120					L120 (LAD) TAD Sycoserp+L120
09057	Biert	CC du Canton de Massat	L120 (LAD) TAD Sycoserp+L120	TAD Sycoserp+L120					L120(LAD) TAD Sycoserp+L120
09065	Boussenac	CC du Canton de Massat	TAD Sycoserp+L120	TAD Sycoserp+L120					TAD Sycoserp+L120
09182	Massat	CC du Canton de Massat	L120 (LAD) TAD Sycoserp+L120	TAD Sycoserp+L120					TAD Sycoserp+L120
09231	Le Port	CC du Canton de Massat	TAD Sycoserp+L120	TAD Sycoserp+L120					TAD Sycoserp+L120
09301	Soulan	CC du Canton de Massat	L120 TAD Sycoserp+L120	TAD Sycoserp+L120			L120	L120	L120(LAD) TAD Sycoserp+L120
09029	Aulus-les-Bains	CC du Canton d'Oust	L120				L120	L120	
09100	Couflens	CC du Canton d'Oust							
09113	Ercé	CC du Canton d'Oust	L120				L120	L120	
09223	Oust	CC du Canton d'Oust	L120				L120		
09285	Seix	CC du Canton d'Oust	L120					L120	
09291	Sentenac-d'Oust	CC du Canton d'Oust							
09299	Soueix-Rogalle	CC du Canton d'Oust	L120				L120	L120	
09322	Ustou	CC du Canton d'Oust	L120 (LAD)				L120	L120	

2.7. Les possibilités de séjours non obligés

2.7.4. En relation avec les pôles interne du territoire

Les communes concernées appartiennent à la CC du Castillonnais.

A destination de Saint-Girons [1] et de Castillon-En-Couserans, les possibilités de séjours sont correctes pour l'ensemble des communes desservies par le TAD du Castillonnais en correspondance avec la108 avec 3 AR hebdomadaires en matinée et après-midi.

Les 4 communes situées entre Castillon-En-Couserans et Saint-Girons bénéficient d'un niveau d'offre très satisfaisant via la ligne 108. Par contre, la desserte avec la ligne 108 vers Castillon-En-Couserans n'est pas possible et les communes ne bénéficient pas du service TAD.

	Offre inexistante
	Offre inadaptée
	Possibilité de séjour hebdo 1 à 3 fois par semaine (1/2 journées ou journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (1/2 journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (2 fois une 1/2 journée)

(1) Le CHAC à Saint Lizier n'est pas desservi par la ligne 108

Offre				DESTINATION						
	INSEE	Commune	EPCI	Saint Girons	Saint Lizier (Le CHAC)	Prat-Bonrepaux	Castillon-En-Couserans	Seix	Oust	Massat
ORIGINE	09011	Antras	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09014	Argein	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09017	Arrien-en-Bethmale	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09018	**Arrout**	CC du Castillonnais	L108			L108			
	09025	Aucazein	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09026	Audressein	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09027	Augirein	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09034	Balacet	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09035	Balaguères	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09055	Bethmale	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09059	Bonac-Irazein	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09062	Les Bordes-sur-Lez	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09069	Buzan	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09085	**Castillon-en-Couserans**	CC du Castillonnais	L108			L108 (TAD)			
	09095	**Cescau**	CC du Castillonnais	L108			L108			
	09111	**Engomer**	CC du Castillonnais	L108			L108			
	09129	Galey	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09141	Illartein	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09219	Orgibet	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09263	Saint-Jean-du-Castillonnais	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09267	Saint-Lary	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09279	Salsein	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09290	Sentein	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09297	Sor	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09317	Uchentein	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			
	09335	Villeneuve	CC du Castillonnais	L108+TAD			L108 (TAD)			

2.7. Les possibilités de séjours non obligés

2.7.4. En relation avec les pôles interne du territoire

Les communes concernées appartiennent à la CC du Val du Couserans et du la CC du Volvestre Ariégeois.

A destination de Saint-Girons et de Saint-Lizier (Le CHAC), les 2 EPCI bénéficiant du TAD du Sycoserp bénéficient d'un niveau d'offre très satisfaisant.
Les communes du CC Volvestre Ariégeois bénéficient également de dessertes vers des pôles tels que Prat-Bonrepau, mais également vers Tourtouse (1) (séjour hebdo en après-midi) et Sainte-Croix-Volvestre (1) (plusieurs séjours hébdo dans la journée).

	Offre inexistante
	Offre inadaptée
	Possibilité de séjour hebdo 1 à 3 fois par semaine (1/2 journées ou journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (1/2 journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (2 fois une 1/2 journée)

Offre				DESTINATION						
ORIGINE	INSEE	Commune	EPCI	Saint Girons	Saint Lizier (Le CHAC)	Prat-Bonrepaux	Castillon-En-Couserans	Seix	Oust	Massat
	09008	Alos	CC du Val' Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09097	Clermont	CC du Val' Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09110	Encourtiech	CC du Val' Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09114	Erp	CC du Val' Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09149	Lacourt	CC du Val' Couserans	L120 TAD Sycoserp	TAD Sycoserp			L120	L120	L120(LAD)
	09164	Lescure	CC du Val' Couserans	L104 TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09201	Montégut-en-Couserans	CC du Val' Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09204	Montesquieu-Avantès	CC du Val' Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09247	Rivèrenert	CC du Val' Couserans	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09033	Bagert	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
	09037	Barjac	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
	09046	Bédeille	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
	09094	Cérizols	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
	09098	Contrazy	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09120	Fabas	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
	09158	Lasserre	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
	09184	Mauvezin-de-Sainte-Croix	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09190	Mérigon	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09198	Montardit	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp					
	09257	Sainte-Croix-Volvestre	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				
	09313	Tourtouse	CC du Volvestre Ariégeois	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp	TAD Sycoserp				

(1) Pôles non visualisés dans le tableau.

2.7. Les possibilités de séjours non obligés

2.7.4. En relation avec les pôles interne du territoire

Les communes des EPCI concernés appartiennent à la CC du Séronais.

Les communes de la CC du Séronais 117 bénéficient d'une desserte externe à leur EPCI en relation avec le CHAC ou le CHIVA, 2 après-midi par semaine (pour des séjours de moins de 2h00 !).
Le TAD leur permet d'accéder également aux pôles internes à la CC du Séronais 117 que sont La Bastide-De-Sérou (2 après-midi en semaine) Rimont (1 matinée en semaine), Castelnau-Durban (1 matinée en semaine).
A noter que les communes ne bénéficient pas d'une desserte TAD en relation directe avec Saint-Girons ou en rabattement avec la ligne 104.

Offre				DESTINATION						
	INSEE	Commune	EPCI	Saint Girons	Saint Lizier (Le CHAC)	Prat-Bonrepaux	Castillon-En-Couserans	Seix	Oust	Massat
ORIGINE	09001	Aigues-Juntes	CC du Seronais 117		TAD Séronais 117					
	09007	Allières	CC du Seronais 117		TAD Séronais 117					
	09009	Alzen	CC du Seronais 117		TAD Séronais 117					
	09042	La Bastide-de-Sérou	CC du Seronais 117	L104	TAD Séronais 117					
	09071	Cadarcet	CC du Seronais 117	L104	TAD Séronais 117					
	09082	Castelnau-Durban	CC du Seronais 117	L104	TAD Séronais 117					
	09108	Durban-sur-Arize	CC du Seronais 117		TAD Séronais 117					
	09118	Esplas-de-Sérou	CC du Seronais 117		TAD Séronais 117					
	09154	Larbont	CC du Seronais 117		TAD Séronais 117					
	09196	Montagagne	CC du Seronais 117		TAD Séronais 117					
	09203	Montels	CC du Seronais 117	L104	TAD Séronais 117					
	09212	Montseron	CC du Seronais 117		TAD Séronais 117					
	09216	Nescus	CC du Seronais 117		TAD Séronais 117					
	09246	Rimont	CC du Seronais 117	L104	TAD Séronais 117					
	09292	Sentenac-de-Sérou	CC du Seronais 117		TAD Séronais 117					
	09304	Suzan	CC du Seronais 117		TAD Séronais 117					

	Offre inexistante
	Offre inadaptée
	Possibilité de séjour hebdo 1 à 3 fois par semaine (1/2 journées ou journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (1/2 journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (2 fois une 1/2 journée)

2.7. Les possibilités de séjours non obligés

2.7.4. En relation avec les pôles d'emplois externes du territoire :

Le tableau ci-dessous présente les possibilités de séjours quotidiens à l'année pour des motifs non obligés (achats, démarches administratives, de santé…) en transport collectif (ligne régulières départementales et régionales). Ne sont affichées que les communes bénéficiant d'une desserte (soit 44% des habitants du territoire).

Offre				DESTINATION				
ORIGINE	INSEE	Commune	EPCI	Foix	Pamiers	Saint Gaudens	Salies du Salat	Toulouse
	09086	Caumont	CC de l'Agglomération de St-Girons				Ligne régionale 952	Ligne régionale 952
	09261	Saint-Girons	CC de l'Agglomération de St-Girons				Ligne régionale 952	Ligne régionale 952
	09268	Saint-Lizier	CC de l'Agglomération de St-Girons				Ligne régionale 952	Ligne régionale 952
	09289	Lorp-Sentaraille	CC de l'Agglomération de St-Girons				Ligne régionale 952	Ligne régionale 952
	09148	Lacave	CC du Bas Couserans				Ligne régionale 952	Ligne régionale 952
	09235	Prat-Bonrepaux	CC du Bas Couserans				Ligne régionale 952	Ligne régionale 952
	09042	La Bastide-de-Sérou	CC du Seronnais 117	L104	L104	Pas de corr		
	09071	Cadarcet	CC du Seronnais 117	L104	L104	Pas de corr		
	09082	Castelnau-Durban	CC du Seronnais 117	L104	L104	Pas de corr		
	09203	Montels	CC du Seronnais 117	L104	L104	Pas de corr		
	09246	Rimont	CC du Seronnais 117	L104	L104	Pas de corr		
	09164	Lescure	CC du Val' Couserans	L104	L104	Pas de corr		

Les possibilités de séjours vers Salies-du-Salat et Toulouse sont satisfaisantes avec pour le premier 3 allers et 4 retours et le second 3 allers-retours (avec correspondance à Boussens sauf service direct du matin avec une arrivée à 10h40 à Toulouse),
les horaires de desserte vers Foix sont possibles en après midi avec 1AR par jour mais pas en matinée (ou alors avant 9h00).

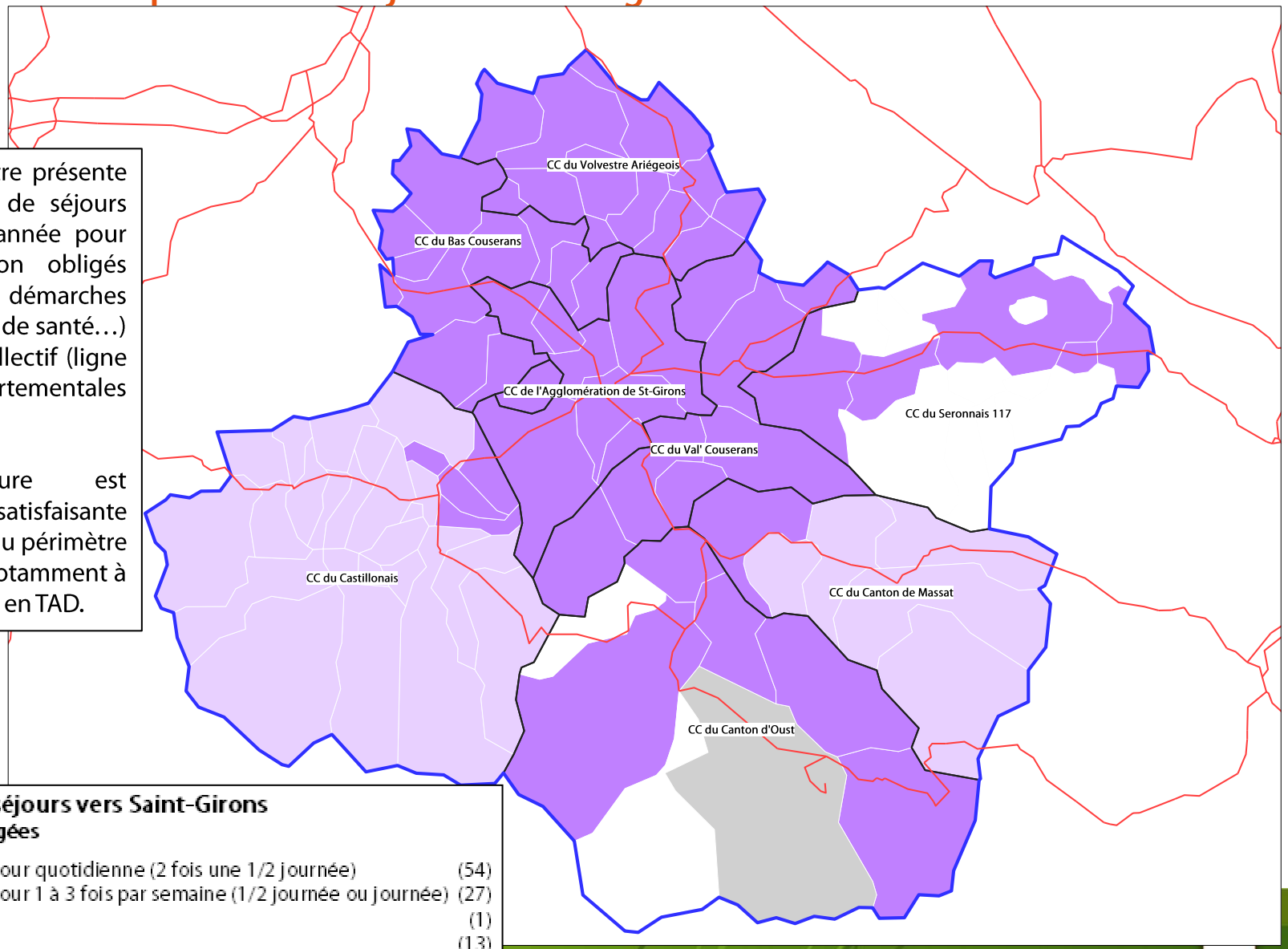
	Offre inexistante
	Offre inadaptée
	Possibilité de séjour hebdo 1 à 3 fois par semaine (1/2 journées ou journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (1/2 journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (2 fois une 1/2 journée)

2.7. Les possibilités de séjours non obligés

2.7.5. Synthèse des possibilités séjours non obligés vers Saint-Girons:

La carte ci-contre présente les possibilités de séjours quotidiens à l'année pour des motifs non obligés (achats, démarches administratives, de santé…) en transport collectif (ligne régulières départementales et régionales).

La couverture est relativement satisfaisante sur l'ensemble du périmètre d'étude grâce notamment à l'offre de service en TAD.



Possibilités de séjours vers Saint-Girons
Mobilités non obligées

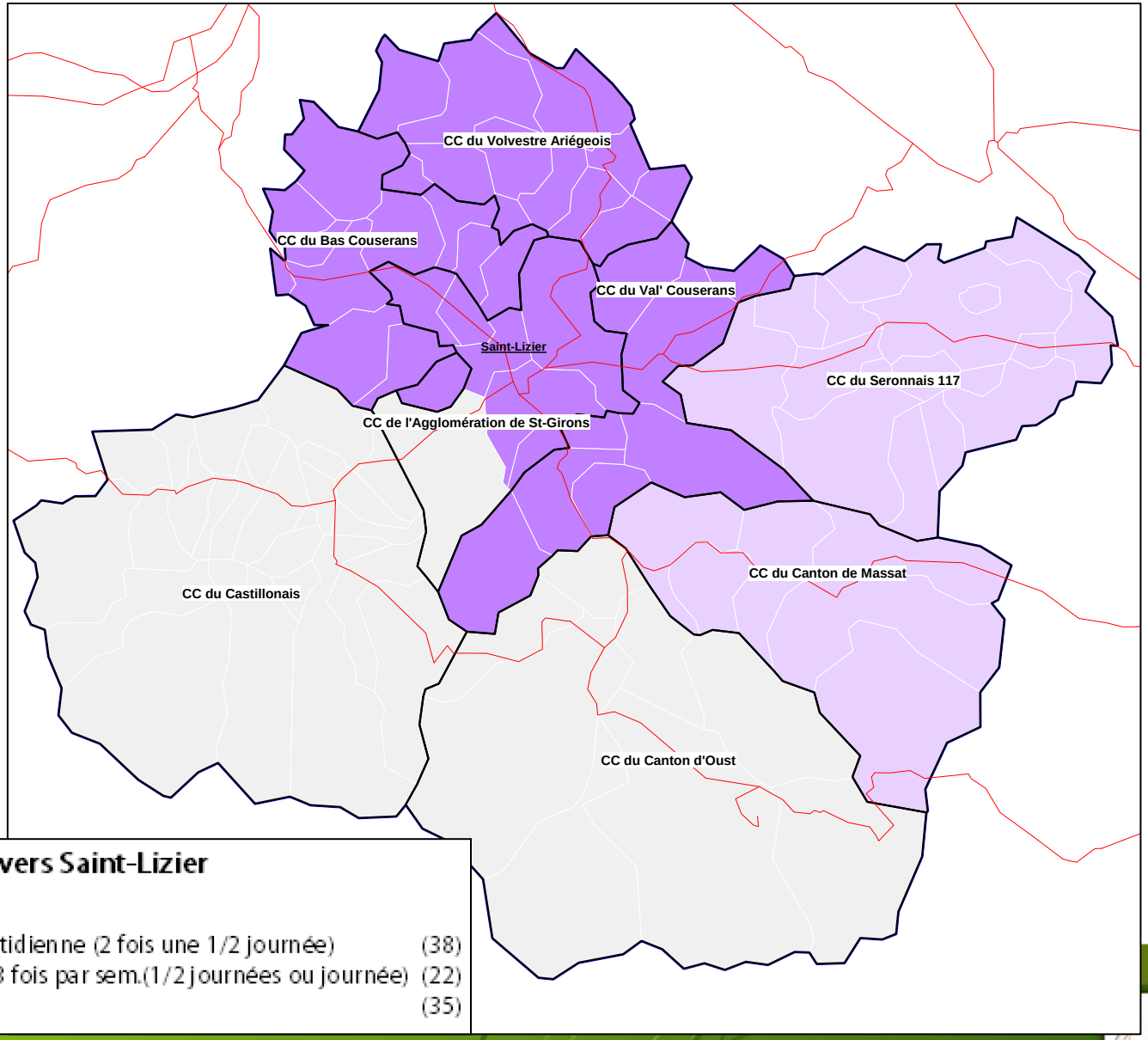
- Possibilité de séjour quotidienne (2 fois une 1/2 journée) (54)
- Possibilité de séjour 1 à 3 fois par semaine (1/2 journée ou journée) (27)
- Offre inadaptée (1)
- Offre inexistante (13)

2.7. Les possibilités de séjours non obligés

2.7.6. Synthèse des possibilités séjours non obligés vers Saint-Lizier:

La carte ci-contre présente les possibilités de séjours quotidiens à l'année pour des motifs non obligés (achats, démarches administratives, de santé…) en transport collectif (ligne régulières départementales et régionales).

La couverture est peu satisfaisante sur l'ensemble du périmètre d'étude puisque on identifie une nette inéquité d'offre entre les territoires du piémont et ceux de Montagne.



Possibilités de séjours vers Saint-Lizier
Déplacements Non Obligés

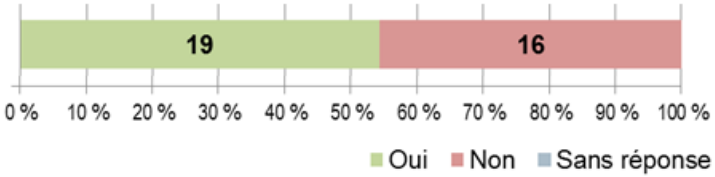
- Possibilité de séjour quotidienne (2 fois une 1/2 journée) (38)
- Possibilité de séjour 1 à 3 fois par sem.(1/2 journées ou journée) (22)
- Offre inexistante (35)

2.8. Alternatives à la voiture individuelle et aux Transports Publics: l'autostop et le covoiturage

A l'échelle de l'Ariège et celle de notre territoire d'étude, Il existe peu de données permettant d'identifier le niveau du recours aux mobilités alternatives à l'échelle du PNR des Pyrénées Ariégeoises et à celle du Couserans. Le recours à l'autostop et au covoiturage est pourtant de plus en plus observé, voire pratiqué si l'on en croit les résultats des deux enquêtes adressées en 2015 par le PNR des Pyrénées Ariégeoises, l'une aux élus du territoire des 95 communes du PNR des Pyrénées ariégeoises et l'autre aux jeunes de 15 à 24 ans des communautés de communes du Haut-Couserans.

- **Pratique du covoiturage: observation des élus**
  - 54 % des répondants observent quelques pratiques quotidiennes (travail, école) ou plus occasionnelles (loisirs) vers les pôles locaux(Saint-Girons) ou plus éloignés (Foix, Saint-Gaudens, Toulouse)

Q1 | « Avez-vous connaissance, sur votre commune, de personnes pratiquant le covoiturage ? »



Source :enquête lancée par le PNR en amont de l'étude, en janvier 2015, auprès de ses 95 communes

- **Pratiques du covoiturage: réponse des 15-24 ans**
  - 49% des 15-24ans interrogés en 2015* déclarent pratiquer le covoiturage (déplacements obligés et non-obligés)

Connaissez-vous les modes de transports suivant? Faut-il les améliorer ou les développer?

Je l'utilise		Améliorer/Développer
44.7%	Autostop (160)	4.4%
2.5%	Autostop organisé(161)	27.3%
0%	Autopartage (161)	18.4%
49.1%	Covoiturage(161)	20.5%
3.8%	Vélo à Assistance Electrique (159)	22.2%
5%	TAD (161)	31%
52.2%	Bus/Autocar (151 réponses)	26.5%

Source: Enquête Mobilité des 15-24 ans; PNR des Pyrénées Ariégeoises 2015- Périmètre: CC du Castillonnais, CC du Canton d'Oust, CC du Canton de Massat – 163 réponses

Dans ces deux enquêtes il s'agissait d'aborder la question du covoiturage sous l'angle du déplacements quotidien, ou régulier. Le covoiturage s'inscrit alors dans un périmètre relativement restreint (inférieur à 80km). Chez les jeunes interrogés (actifs et scolaires confondus) cette pratique est l'une des plus citée avec l'usage du Transport public et l'autostop. On peut cependant relativiser la ce niveau « déclaratif » du covoiturage en supposant qu'une partie de ces pratiques est organisé dans le cadre familial (du fait de la plus grande dépendance des jeunes à un tiers). En revanche, l'autostop est une pratiques fréquemment citée non seulement pour les déplacements non-obligés (loisirs, courses, démarches administratives) mais aussi pour les déplacements obligés. Ainsi, 17,7% des actifs interrogés cite l'autostop comme un mode de déplacement pour se rendre au travail, en particulier dans les communautés de communes du Castillonnais et du Canton de Massat où les liaisons en Haut de vallée ne sont pas optimales.

2.8. Alternatives à la voiture et aux Transports Publics: l'autostop et le covoiturage

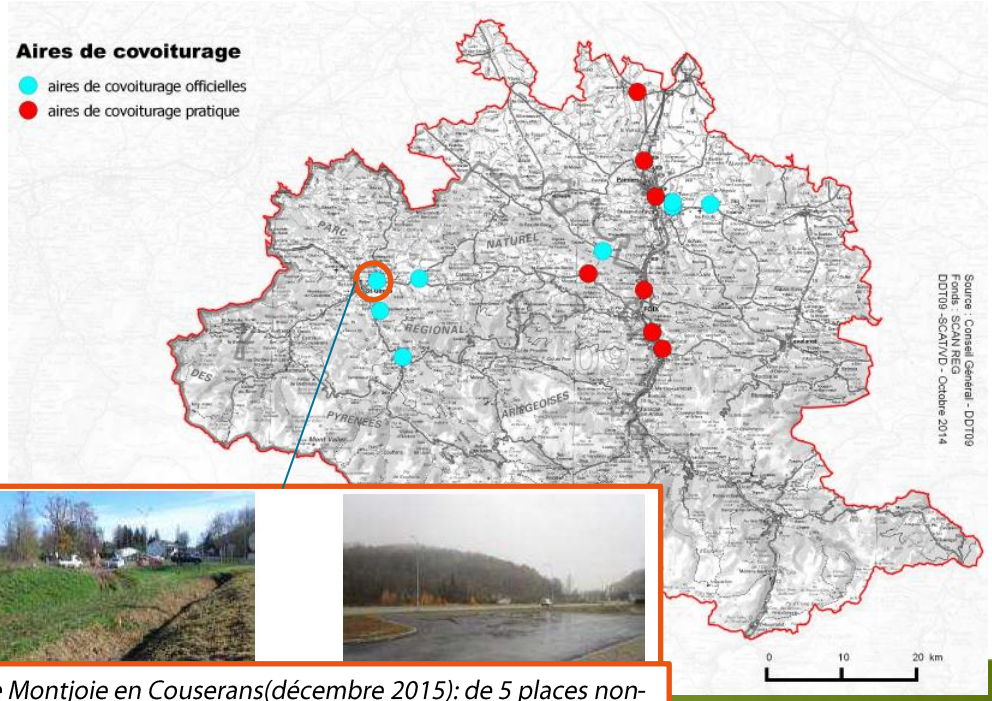
D'autres indicateurs et données sont disponibles et peuvent permettre de matérialiser ces pratiques « alternatives ». Le Conseil Départemental de l'Ariège a ainsi aménagé des aires de covoiturage sécurisées sur les axes principaux à proximité des points d'arrêts des autocars départementaux, régionaux ou scolaire: Saverdun, Loubens, La Tour-du-Crieu, Encourtiech , à Kerkabanac . En décembre 2015, l'aménagement d'une « nouvelle » aire de covoiturage a été mené à Montjoie-en-Couserans, le long de la RD 117 à proximité du rond-point.

Ces aires signalées par des panneaux « covoiturage » manquent cependant de visibilité, et l'information restant peu accessible, il est fort probable que le grand public n'en est pas connaissance, ce qui peut expliquer également le développement d'aires de covoiturage « sauvages » répondant avant tout à des attentes pratiques et minimisant les évènements contraignants (détours, et perte de temps). Ces aires de covoiturage non-aménagées peuvent sinon déterminer des aménagements futurs (à l'exemple de Montjoie) indiquer tout du moins une pratique en progression.

Ci contre la carte des aménagements officiels des aires de covoiturage sur le territoire recensées par le SCAT en 2014 pour le compte de la DDT09 qui prend en compte des zones de covoiturage dites « pratiques ».

Différents sites internet et réseau sociaux sont actifs en matière de covoiturage et font office de relais d'information pour leurs adhérents, parmi lesquels (liste non exhaustive):

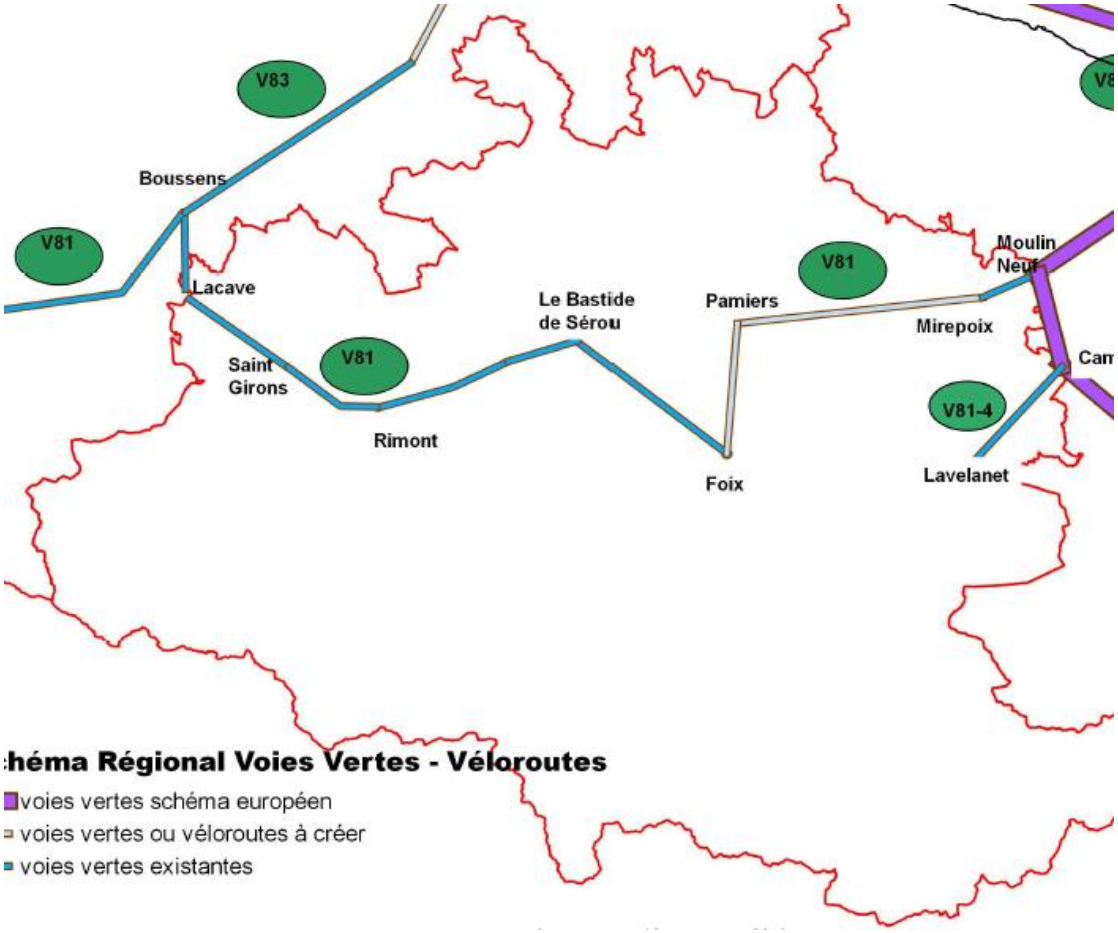
- Le Site En route 09, porté par l'association l'Equi'table depuis 2008, dénombrait, début 2016, 500 adhérents. (http://www.enroute09.org)
- Conviveco (http://conviveco.ckdevelop.org) : 75820 visiteurs



Site de Montjoie en Couserans(décembre 2015): de 5 places non-aménagées à 15 places marquées au sol

2.9. Les modes doux: une pratique anecdotique

- **Les modes doux (vélo, marche à pied, vélos électriques…) inscrivent les déplacements :**
  - Dans le périmètre de la **proximité** (autour du domicile), ou en complément du mode de transport principal.
  - Dans la sphère des **loisirs et du tourisme**: itinérance, voies vertes…



2.10. Structuration de nouveaux services de mobilité: Les bornes de recharges électriques

- **Face à la dépendance automobile, « le recours au véhicule électrique et hybride se structure »**

Parmi les objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour une croissance verte (TEPCV) de 2015, celui de soutenir le développement du recours au véhicule électrique se structure via un plan de déploiement de bornes de recharges électriques destinées au grand public. L'ambition est d'implanter plus de 900 bornes de recharges à l'échelle de la nouvelle région Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon et 40 en Ariège, dont 20 pour la fin de l'année 2016. Le Syndicat Départemental d'Energie (SDE 09) est missionné pour mettre en œuvre la phase opérationnelle du plan de déploiement . Les critères d'implantation sont définis au regard de l'intérêt du site (nœud routier, sites touristiques, zones multimodales à l'exemple des gares, et zones d'activités).

Pour financer ce projet d'infrastructure et accompagner les communes, l'ADEME contribue à 50% de la valeur estimative du projet global (apport confirmé d'une subvention de 240000€ actée en septembre 2015). Cet aménagement aura un coût pour les collectivités concernées, chaque bornes étant estimée à 12000€.

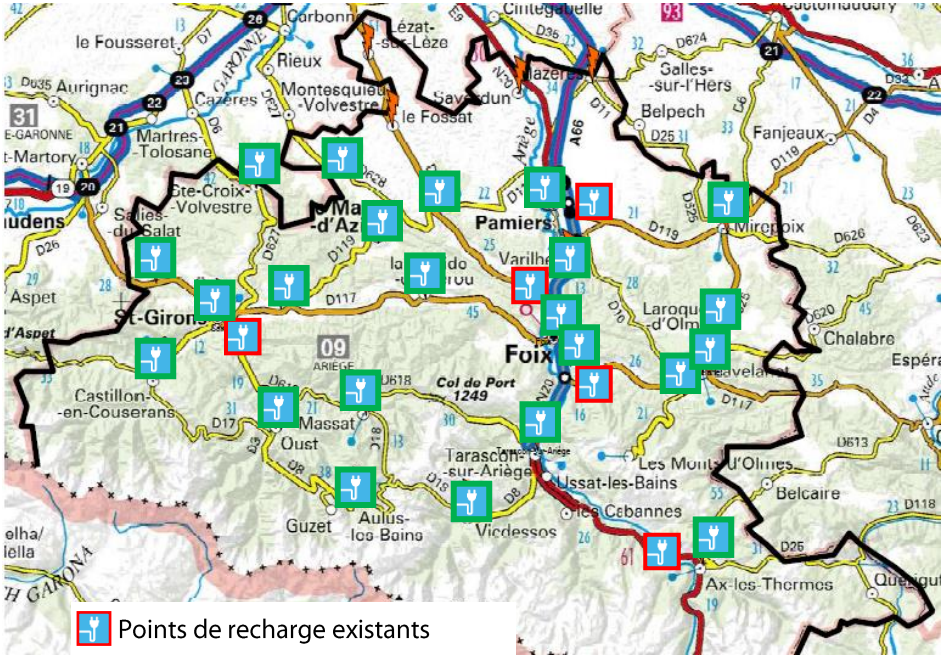
Le Conseil Départemental de l'Ariège et du SDE09 supportent l'autre moitié.

Pour les communes qui ne prélèvent pas la taxe « Versement Transport », contribution locale des employeurs au financement des transports en commun, une participation de 10% de l'installation est demandée.

Toutes les communes concernées devront par ailleurs s'acquitter d'une charge d'abonnement de 500€, auprès de la société ariégeoise BV SCOP (délégation des missions de gestion et de maintenance par l'opérateur Bouygues Energie Services).

La mise en service des points de charge s'inscrit sur une première tranche contractuelle de 4 à 5 ans.

Actuellement 5 points de recharges sont en services à l'échelle du département dont 1 dans le Couserans- à Saint-Girons



2.10. Structuration de nouveaux services de mobilité: Les bornes de recharges électriques

- **Face à la dépendance automobile, « le recours au véhicule électrique et hybride se structure »**

L'accès et l'utilisation des ces points de recharges requiert pour les usagers un abonnement auprès de l'opérateur en amont pour réaliser le paiement à l'acte (à 2€ en moyenne) avec un temps de recharge du véhicule dit « accéléré » (environ 1h) ou « rapide » (environ 1/2h).

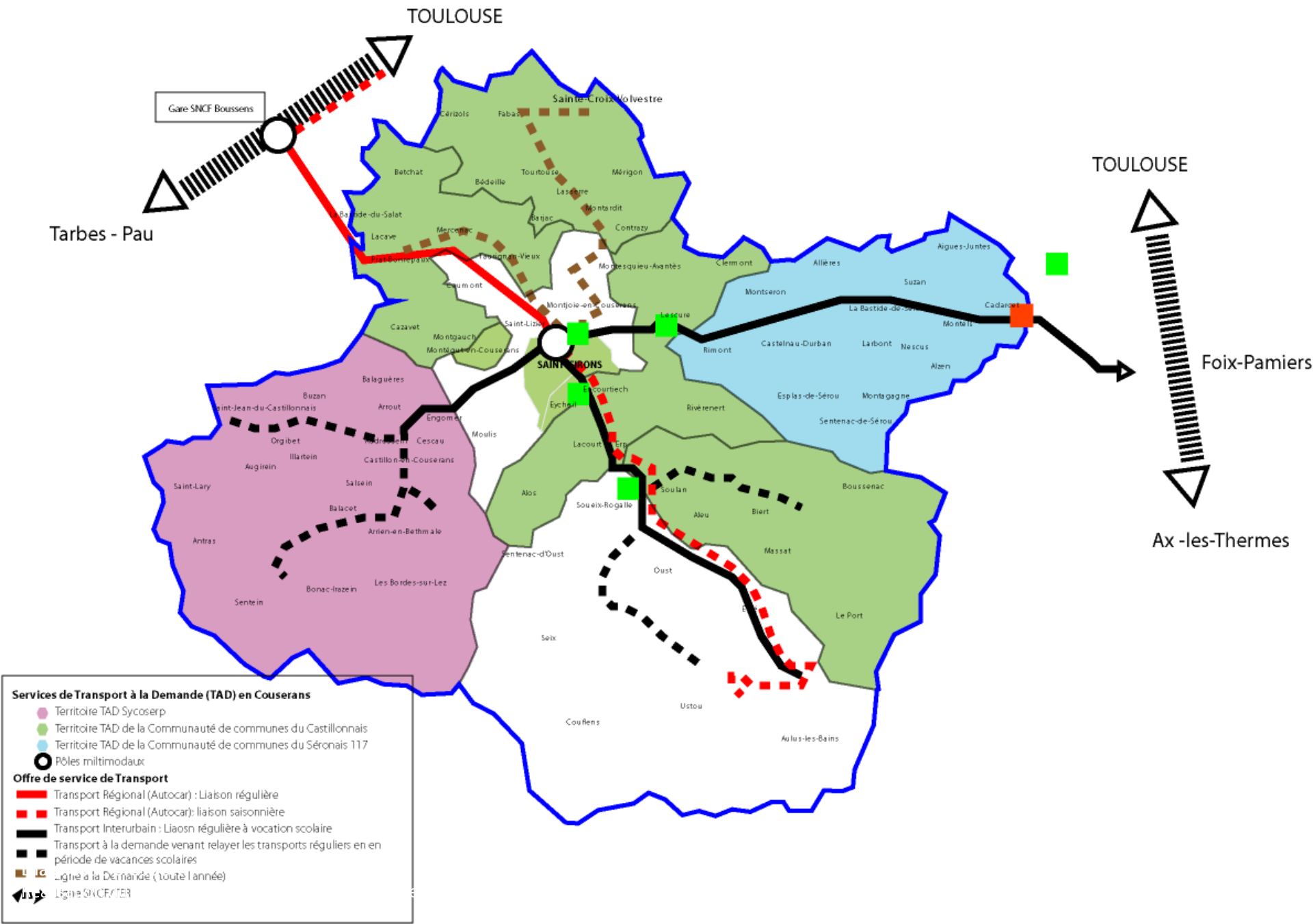
L'option d'installation de lecteur CB sur les bornes n'a pas été retenue du fait du coût élevé pour les propriétaires de l'installation. Cette option technique peut être contreproductive dans l'optique d'accompagner des usagers vers l'usage de véhicule hybride et /ou électrique alors même que le nombre de propriétaire reste encore marginal.

- Ce projet d'aménagement reste cependant une première étape qui vient densifier le réseau de bornes électrique actuels. Il vient appuyer les dispositifs financiers d'accompagnement à l'acquisition de ces véhicules à faible émission de CO2 dont le coût écarte jusqu'à présent une grande partie des conducteurs. En revanche, les collectivités et le monde entrepreneurial peuvent y voir un levier intéressant dans le cadre de leurs déplacements professionnels, même si, comme le reconnaît le SDE09, les véhicules sur le marché à l'heure actuelle proposent une autonomie limitée , même à l'échelle d'un périmètre tel que celui du PNR PA.
- Par conséquent, au regard de ces limites et sans minimiser l'importance de ce projet, il s'agit pour cette étude de réalisation du PGD de considérer ces évolutions comme des perspectives structurantes mais inscrite dans le long terme .
- L"objectif de cette étude se rapprochant en effet plus des pistes de réflexion proposées au sortir du diagnostic produit dans le cadre de l'étude sur la mobilité des 15-24 ans sur le Haut Couserans en 2015 (PNR PA – Projet TEAMM): répondre aux problématiques de déplacements dans le Couserans tend à considérer à la fois l'amélioration de l'existant et à la fois la promotion des pratiques collaboratives dans le cadre de mobilités obligées ou non-obligés (loisirs, culture, achats du quotidiens…

2.11. Forces et faiblesses des modes alternatifs à la voiture particulière (hors transport collectif)

FORCES	FAIBLESSES
• **Un ancrage « local et culturel » par effet de résilience des déplacements alternatifs à la voiture** dans les vallées (autostop, covoiturage de la sphère privée…), • **Le déploiement d'un réseau de bornes de recharges électriques** porté par le SD09 à l'échelle de l'Ariège et du Couserans, • **Développement de nouvelles solutions de déplacements alternatifs** (avec retours d'expériences) répondant aux problématiques de mobilités en zone rurale et de faible densité : Eco'systèm, Réso'Pouce, pédibus, • **Evolution législatives et développement des politiques d'accompagnement/expérimentation** à destination de publics cibles en faveur de la mobilité durable : TEPCV, TEAMM, WIMOOV… • Le territoire a bénéficie d'une expérience en matière de plateforme de mobilité, • **Dispositifs d'aides à la mobilité** des publics vulnérables (Missions locales, Pôle Emplois…) • **Actions en faveur des modes actifs** : VAE sur le Séronais, aménagement cyclable de la voie verte notamment le cœur urbain de Saint-Girons	• **Difficultés d'accéder à l'information** concernant les réseaux et les expérimentations alternatives menés sur le territoire, • **Méconnaissances et/ou appréhensions du « Grand Public » des modes de déplacements alternatifs,** d'où **des difficultés à faire évoluer les comportements individuels** dans le cadre de déplacements animés par les mêmes motifs (travail, vie quotidienne, activités périscolaires…), • **Le contexte de ruralité et de faible densité ne participe à l'émergences de solutions et de modèles économiques** viables tels que mises en œuvre dans des zones urbaines denses (Uber, autopartage, vélo libre service..)… • **…qui accentue les difficultés des collectivités à répondre à ces sollicitations** dans un contexte budgétaire peu favorable (baisse des dotations..)

2.12. Synthèse sur les offres de mobilité

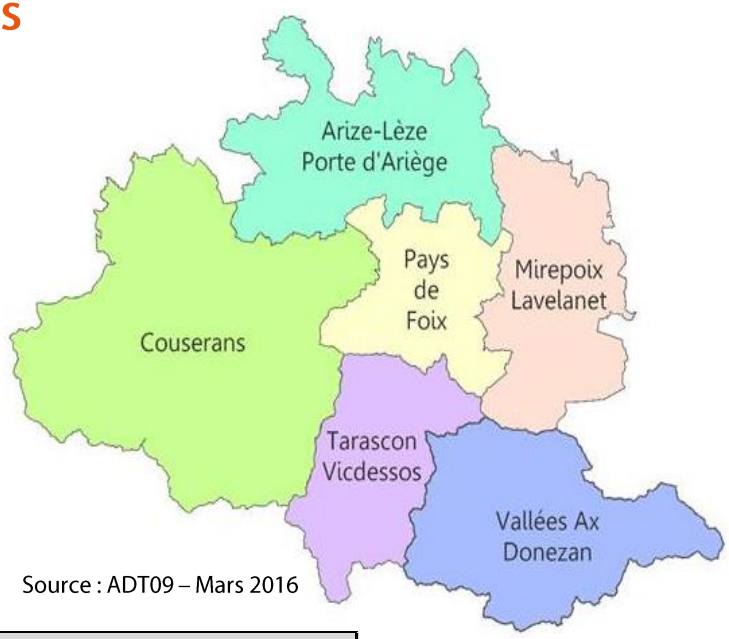


3

Les besoins/pratiques de mobilité

3.1. Les flux de mobilité – la mobilité tous motifs

- L'Agence Départementale du Tourisme (ADT) Ariège Pyrénées s'est dotée récemment du système Flux Vision Tourisme, un outil d'observation basé sur la captation des signaux des téléphones mobiles. Il transforme les données instantanées en volumes, permettant leur traitement par l'outil développé par Orange Laps Network. Ce système a été validé par la CNIL. L'analyse des Flux Vision Tourisme permet de suivre l'évolution des déplacements sur l'ensemble du territoire ariégeois mais aussi les relations entre 6 zones infra-départementales, dont le Couserans [1]



Source : ADT09 – Mars 2016

- Les flux vision permettent de distinguer les segments suivants :

Catégories	Sous-catégories (par jour de déplacement)	Définition des sous-catégories
Résidents *(personne présente **plus de 45 nuités** sur 3 mois sur la zone)*	Touriste	nuité hors zone de résidence
	Excursionniste	Présence plus d'1 heure/jour hors zone de résidence
	Transit	Présence moins d'1 heure/jour hors zone de résidence
Touristes (francais ou étrangers) *(personne effectuant moins de **45 nuités** sur 3 mois sur la zone)*	Excursionniste	Présence plus d'1 heure/jour hors zone de résidence
	Transit	Présence moins d'1 heure/jour hors zone de résidence
Habituellement Présent *Personne non facturée dans le département effectuant plus de 31 nuitées et moins de 45 nuités sur 3 mois Ex : résidents secondaires, étudiants revenant régulièrement au domicile des parents…(ex : Etudiant, Militaire)*	Excursionniste	Présence plus d'1 heure/jour hors zone de résidence
	Transit	Présence moins d'1 heure/jour hors zone de résidence

1) Le système FVT mis à disposition de l'ADT ne permet pas de visualiser les flux à l'intérieur des zones

3.1. Les flux de mobilité – la mobilité tous motifs

Le tableau ci-dessous présente les volumes de flux identifiés en relation avec la zone du Couserans sur **le mois de Mars 2015.**

- Pour l'ensemble des catégories (résidents, touristes et Habituellement présents), le Couserans se caractérise plutôt comme une zone d'émission (61%) que d'attraction (39%) vis-à-vis des 5 autres zones.
- En toute logique, et au regard du mois référencé (Mars), les flux les plus contributifs concernent les Résidents effectuant un séjour de plus d'1 heure hors zone (48%) suivi de ceux qui effectuent un séjour de moins d'1 heure (29%). Les séjours de plus d'1 heure concernent les motifs travail/étude mais également les motifs d'achat, de santé…
- Sur les mois d'été, l'analyse des FVT permettrait de quantifier la part des flux des touristes et leur typologie de déplacements.

Zone du COUSERANS					
Volume et % de flux-vision sur le mois de Mars 2015					
COUSERANS		Flux sortant Couserans ->5 zones	TOTAL EN %	Flux entrant 5 zones->Couserans	TOTAL EN %
Résidents *(personne présente **plus de 45** nuités sur 3 mois)*	nuité hors zone de résidence	**7 685**	**3%**	**6 967**	**2%**
	Présence plus d'1 heure/jour hors zone de résidence	**80 877**	**28%**	**55 788**	**20%**
	Présence moins d'1 heure/jour hors zone de résidence	**50 819**	**18%**	**30 106**	**11%**
Touristes *(personne **moins de 45 nuités** sur 3 mois)*	Présence plus d'1 heure/jour hors zone de résidence	**7 385**	**3%**	**4 483**	**2%**
	Présence moins d'1 heure/jour hors zone de résidence	**11 194**	**4%**	**3 752**	**1%**
Habituellement Présent *(plus de 31 nuités et moins de 45 nuités)*	Présence plus d'1 heure/jour hors zone de résidence	**9 346**	**3%**	**5 726**	**2%**
	Présence moins d'1 heure/jour hors zone de résidence	**7 370**	**3%**	**3 382**	**1%**
	Sous-Total Sortant/Entrant	**174 676**	**61%**	**110 204**	**39%**
	Total Sortant+Entrant	**284 880**			

3.1. Les flux de mobilité – la mobilité tous motifs

Le tableau ci-dessous présente la distribution des flux identifiés entre les 5 autres zones du département ariégeois en relation avec la zone du Couserans sur le mois de Mars 2015.

Volume et % de flux-vision (entrant+sortant) sur le mois de Mars 2015						
COUSERANS	ARIZE-LEZE PORTE D'ARIEGE	MIREPOIX LAVELANET	PAYS DE FOIX	TARASCON VICDESSOS	VALLEES D'AX	TOTAL
Résident	95 398	17 080	98 851	12 275	8 638	**232 242**
Touriste	10 720	1 674	11 308	1 466	1 646	**26 814**
Habituellement présent	12 984	977	11 196	387	280	**25 824**
TOTAL/zone	**119 102**	**19 731**	**121 355**	**14 128**	**10 564**	**284 880**

COUSERANS	ARIZE-LEZE PORTE D'ARIEGE	MIREPOIX LAVELANET	PAYS DE FOIX	TARASCON VICDESSOS	VALLEES D'AX	TOTAL
Résident	33%	6%	35%	4%	3%	**82%**
Touriste	4%	1%	4%	1%	1%	**9%**
Habituellement présent	5%	0%	4%	0%	0%	**9%**

- Sur les 300 000 flux identifiés, 82% concernent des résidents. Les zones d'émission/attraction les plus contributives sont à niveau égal : l'Arize-Lèze-Portes de l'Ariège (33%) et le Pays de Foix (35%). L'attractivité d'emplois , économique et administratif de Foix et d'emplois avec les zones d'activités des Portes de L'Ariège explique ces niveaux flux à l'inverse des autres zones plus rurales.

- *Nota : Les FVT permettent d'avoir des volumes de flux massifs sur une période (a minima tous les 2h) sur des secteurs localisés (quartiers, communes…). Les limites étant la non prise en compte des personnes non équipées de téléphone portable (seniors?), les portables éteints ou déchargés…La méthode est toujours en cours d'expérimentation.*

3.2. Analyse des pratiques/besoins de mobilité par public cible

L'identification des besoins atouts/contraintes et des souhaits d'amélioration de mobilités des différents publics au sein du territoire sont issus **des ateliers de secteur organisés avec les représentants de la société civile le mercredi 27 et 28 Janvier 2016**.

La concertation avec des élus et des représentants de la société civile et institutionnels lors de ces ateliers de secteurs nous ont permis d'appréhender de manière qualitative sur le plan du vécu et du porté à connaissance, les problématiques de mobilité rapportées à ces publics cibles (Jeunes, Seniors, actifs, personne en insertion et visiteurs/touristes). Au final, si on a pu recueillir les pratiques/besoins modaux spécifiques à ces publics, on a également pu identifier les problématiques de mobilité communes aux habitants du Couserans.

3.2.1. Les « Jeunes » :

- Pour le public « Jeune », nous avons intégré les relevés de conclusions de l'atelier créatif du 18//11/2015 sur « la mobilité des jeunes de 15-24 ans » inhérent à la démarche TEAMM porté par le PNR et le CGET.

- **Les pratiques et besoins de mobilité par motif :**
  - ***Déplacements scolaires/formations :*** Pour les déplacements quotidiens scolaires, le Département transports environ 5650 élèves (maternelles, primaire et secondaire) sur le secteur du Couserans soit 28% des effectifs en âge d'être scolarisés. Pour le secondaire (collège-lycée), les élèves à destination des 2 collèges et du lycée de Saint Girons et du Collège de Seix représentent environ 900 usagers (soit 60% des effectifs scolarisés). En dehors de la voiture (en covoiturage familial), les autres modes restent minoritaires même si on identifie certaines pratiques d'auto-stop (au retour et le mercredi). La mobilité des jeunes en formation et en apprentissage sans accès à un moyen de locomotion individuel reste problématique car lors de sa période de formation, il doit pouvoir se déplacer en alternance chez son employeur et dans son centre de formation (exemple du CFA de Foix).

  - ***Déplacements extra-scolaires :*** Les jeunes dépendent de leurs parents jusqu'au permis de conduire ou utilisent les 2 roues motorisés (mais ce mode est peu sécurisé sur certaines voies et périodes hivernales). Beaucoup d'entre eux se font accompagner par un tiers (famille la plupart du temps) pour se déplacer vers les pôles de proximité ou vers Saint Girons/Foix qui bénéficient notamment d'équipements de loisirs (équipements de loisirs, bibliothèques, centre aquatique…). A partir de 18 ans, la voiture est un mode de transport privilégié pour se déplacer en milieu rural mais il n'est pas accessible pour toutes les catégories sociales. L'autostop est également très plébiscité localement à partir de 14-15 ans (plutôt masculin ou mixte). Les transports en commun (réguliers et TAD) sont très peu utilisés.

3.2. Analyse des pratiques/besoins de mobilité par public cible

3.2.1. Les « Jeunes » :

Modes de transport les plus utilisés	Atouts	Contraintes
Voiture seule	• Autonomie des déplacements.	• Le coût d'utilisation reste élevé pour un jeune (coût moyen est de 3000€ à 4000€ par an).
Covoiturage (familial, relationnel..)	• Valeur de solidarité et d'entreaide pour les motifs de déplacements quotidiens ou occasionnels, • Mutualisation des coûts (covoiturage relationnel avec un tiers) : adapté pour les activités périscolaires, • Mode plébiscité par les jeunes notamment sur les longues distances (*en France, 42% des moins de 35 ans ont déjà eu recours au covoiturage, contre 23% des plus de 55 ans*)(1) .	• Dépendance des jeunes par rapport à la disponibilité des parents pour les activités extrascolaires.

(1) Ce résultat provient de l'étude "Consommation automobile: l'impact d'Internet, les usages émergents", menée en juin 2013 auprès de 1 096 automobilistes.

3.2. Analyse des pratiques/besoins de mobilité par public cible

3.2.1. Les « Jeunes » :

Modes de transport les plus utilisés	Atouts	Contraintes
Transport en commun (régulier, Transport à la Demande)	• Transport scolaire départemental (régulier et spéciaux) maillant tout le territoire (48 circuits et 3 lignes régulières), • Ligne régionale (L952-Toulouse-St Girons-Guzet)adapté hors temps scolaire pour se rendre à la station de Guzet Neige.	• Une tarification attractive à 1€ sur L104 (St Girons – Foix) mais encore peu connu, • Inégalité tarifaire interdépartementale (Ariège/Haute-Garonne), • Méconnaissance du Transport à la Demande et peu adapté aux besoins de déplacements extra-scolaires (ludique, culturel et sportif), • Peu de flexibilité (horaire, fréquence) pour les activités extra-scolaires, • Frein psychologiques autant que physiques à la mobilité : « peur de sortir du territoire », • Difficulté pour les jeunes du territoire étudiant à Toulouse de passer le week-end dans le Couserans et de repartir depuis les vallées hors période hivernale.
Autostop/altermobilités	• Valeur de solidarité et d'entreaide encore plus prégnant que le covoiturage qui témoigne du « vivre ensemble » dans le Couserans : « tout le monde se connait' notamment dans les vallées,	• Dispositif non organisé (informel donc peu identifiable) ce qui peut engendrer un sentiment d'insécurité notamment chez les femmes, • Incertitude dans les déplacements obligés.
Modes doux	• Santé et pratique d'un mode « actif » dès le plus jeune pour se rendre à l'école, à son activité extra-scolaire, qui pourra être pérennisé à l'âge adulte.	• Problème de continuité des dessertes cyclables sur Saint-Girons notamment entre les établissements scolaires et les équipements de loisirs et le cœur urbain.

3.2. Analyse des pratiques/besoins de mobilité par public cible

3.2.2. Les « Seniors » :

- **Les pratiques et besoins de mobilité par motif :**

  Beaucoup de séniors sont autonomes dans leurs déplacements (78% des ménages de retraités ont au moins un véhicule et 28% plus de 2), mais on recense cependant 22% de ménages de retraités ne possèdent pas de voiture). Les personnes non motorisées bénéficient encore de l'aide d'un tiers de la structure familiale (conjoint, famille) ou d'un voisin, ce qui ne les rend pas autonomes dans leurs déplacements.

  Par ailleurs, le constat de vieillissement généralisé sur le territoire ne devrait qu'accentuer ce phénomène, notamment dans les communes rurales sachant « *qu'en 2040, les plus de 65 ans seraient deux fois plus nombreux que les moins de 20 ans, si les comportements migratoires en particulier, restaient les mêmes » (cf 6 pages n°156 – Insee).* Les problèmes de mobilités n'en deviendront que plus prégnants notamment pour les ménages les plus précaires, qui malgré la perte d'autonomie ne pourront déménager vers les pôles de proximité ou le pôles de bassin de vie de Saint Girons.

3.2. Analyse des pratiques/besoins de mobilité par public cible

3.2.2. Les « Seniors » :

Modes de transport les plus utilisés	Atouts	Contraintes
Voiture seule	• Même remarques que pour les « jeunes »	• Même remarques que pour les « jeunes »
Covoiturage (familial, relationnel..)	• Valeur de solidarité et d'entreaide pour les personnes âgées éloignées des pôles d'équipements de consommation, de santé,	• Dépendance d'une tiers personne (amis, voisins, familles),
Transporte en commun (régulier, Transport à la Demande)	• Déplacements sécurisés en période hivernale, • Communication sur le TAD bien ciblée sur les personnes âgées avec un dispositif qui fonctionne surtout avec « le bouche à oreille » et une fois utilisé est adopté par l'usager, • Service à la demande adapté aux publics âgés avec un service de prise en charge « porte à arrêts » (SYCOSERP) depuis 41communes du Couserans.	• Problème du dernier kilomètre à Saint Girons pour accéder aux équipements périphériques comme le centre commercial de Lorp Sentaraille par exemple, • Frein psychologique de certaines personnes âgées qui ont la crainte de la « première fois » pour la réservation ou qui ont la crainte par rapport au lieu de dépose, les horaires de prise en charge.

3.2. Analyse des pratiques/besoins de mobilité par public cible

3.2.3. Les « Actifs » :

- **Les pratiques et besoins de mobilité par motif :**

  - **Déplacements pendulaires :** La voiture étant le mode privilégié (à plus de 81% [(1)] pour se rendre sur le lieu de travail. les modes alternatifs (transport en commun, modes doux) sont utilisés de manière marginale. La pratique du covoiturage reste confidentielle, souvent dans la sphère des connaissances (voisins, collègues..) et n'est souvent pas identifiable dans l'espace public ou de manière diffuse si ce n'est sur les aires officielles (Montjoie par exemple). Le transport commun concerne moins de 1% des déplacements pendulaires [(1)].

  - **Déplacements des personnes en recherche d'emplois/en insertion** : En l'absence de moyens de locomotion individuels, les professionnels du secteur social constatent des difficultés de mobilité pour les personnes, en particulier pour préparer leur itinéraire pour se rendre à un entretien d'embauche ou une convocation au Pôle Emploi de Saint Girons. Dans le cadre des démarches de recherche d'emploi, le développement des services et des interfaces internet a permis de réduire les déplacements dans les agences, à condition que les personnes soient équipées ou puisse y avoir accès localement.

(1) Fichier mobilités domicile-travail INSEE 2009

3.2. Analyse des pratiques/besoins de mobilité par public cible

3.2.3. Les « Actifs » :

Modes de transport les plus utilisés	Atouts	Contraintes
Voiture seule	• Autonomie dans le déplacement sur la relation domicile-travail : contraintes horaires, horaires postés, itinéraires non directs (dépose des enfants à l'école…),	• Le coût d'utilisation reste élevé (coût moyen est de 3000€ à 4000€ par an) d'autant plus que la distance moyenne aller est élevée (60 km maximum pour se rendre à Girons depuis Massat) • L'impact sur le budget du ménage notamment pour ceux ont l'obligation d'utiliser 2 voitures, • L'impact de l'acquisition et de l'entretien d'un véhicule sur le budget (modeste) des personnes en recherche d'emplois ou des actifs en contrat précaire ou à faibles revenus, • Frais connexes importants (parking, entretien…).
Covoiturage (familial, relationnel..)	• Valeur de solidarité et de mutualisation des frais de carburant et indirectement des frais d'entretien (si covoiturage alterné) entre actifs (permanents et saisonniers),	• Dépendance vis-à-vis d'un tiers (collègue, voisin..) qui n'a pas toujours les mêmes horaires de travail (en décalés, de nuit, en 3/8) ou qui réalise des déplacements pendulaires non directs ou asymétriques entre le matin et le soir (pose-dépose enfants à l'école, achats…) • Manque d'aires de covoiturage aménagées pour stationner sa voiture à la journée,

3.2. Analyse des pratiques/besoins de mobilité par public cible

3.2.3. Les « Actifs » :

Modes de transport les plus utilisés	Atouts	Contraintes
Transporte en commun (régulier, Transport à la Demande)	• Coût attractif sur les déplacements notamment avec la prise en charge à 50% des abonnements par l'employeur (obligation réglementaire), • Tarification solidaire (gratuité) proposer pour certaines catégories d'ayant-droit sur les lignes régionales et départementales.	• Mauvaises adaptations des horaires pour des dessertes liées au travail (*Ligne 104 - Foix – Saint Girons : aucun 1 AR en horaire de travail du lundi ai vendredi toute l'année*), • Absence de fiabilité du trajet quotidien du fait d'un non respect récurrent des horaires de dessertes des lignes régulières pouvant être préjudiciable pour les salariés vis-à-vis de son employeur ou d'un entretien d'embauche, • Le fonctionnement du système TAD existant (horaire et fréquence)n'est pas adapté à la mobilité des actifs, • Les critères d' éligibilité de la tarification solidaire ne sont pas uniformes selon les autorités organisatrices de transport (Département et Région)
Autostop/altermobilités		• L'autostop est un mode très aléatoire pour les déplacements pendulaires , • L'empêchement/retard du covoiturage de collègues de travail peut porter préjudice à l'employeur : au lieu d'un salarié en retard ou absent, c'est 2 ou 3 ! • La pratique de l'autostop « informel » au quotidien s'apparente à du covoiturage et peut remettre en cause l'accord tacite de gratuité du déplacement pour le covoituré,
Modes doux	• Vertu de la pratique quotidienne sur la santé et le coût du déplacement, • Mise en œuvre de l'indemnité cyclable (0,25€/km parcouru plafonnée à 200€ par an), Ce dispositif reste cependant facultatif pour l'employeur.	• La pratique du vélo pour des déplacements quotidiens est plus exigeante que des déplacement loisirs sur le plan de la qualité, de la continuité et de la sécurité des aménagements et d'équipement (mobilier de stationnement, équipements sur le lieu de travail..)

3.2. Analyse des pratiques/besoins de mobilité par public cible

3.2.3. Les « Visiteurs-touristes» :

Les déplacements liés aux tourismes et aux loisirs sur le Couserans sont fortement dépendants de la voiture et leurs comportements de mobilités en dehors ce ceux inhérents à l'attrait de certaines polarités (Saint-Girons, les thermes d'Aulus, station de Guzet..) et de sites (la cité épiscopale Saint Lizier) et des espaces, paysages (Mont Valier, l'étang de Lers, la Cascade d'Ars, le Cirque de Cagateille, le lac de Bethmale ..).

Modes de transport les plus utilisés	Atouts	Contraintes
Voiture seule	• Liberté et autonomie de déplacement pour découvrir le territoire du Couserans,	
Covoiturage (familial, relationnel..)	• Des initiatives de « covoiturage organisé » par les loueurs de chambre d'hôte (plateau de Guirel à Biert) pour aller chercher leur client à l'aéroport de Toulouse. Les thermes d'Aulus le proposent également pour leur clientèle depuis Saint Girons.	• Le covoiturage (moyenne/longue distance) organisé type « blablacar » permet à des visiteurs/touristes d'arriver sur le territoire du Couserans mais pas de le parcourir.
Transporte en commun	• Une desserte directe Toulouse – Saint Girons – Aulus – Station Guzet Neige en saison hivernale (horaire de retour un peu trop tôt : 16h08). • Le dispositif tarifaire « skirail » qui associe une prestation transport+ forfait de ski,	• Un seul service autocar sans correspondance entre Toulouse et Saint Girons (les autres services TER+autocar sont en correspondance à Boussens), • Des arrêts autocars ont été supprimés entre Seix et Aulus les Bains ce qui ne permet plus de desservir certains hébergement à vocation touristique, • Les touristes/visiteurs qui viennent en transport en commun dans le Couserans éprouvent des difficultés de mobilité sur place (absence de de service de location de véhicule) pour découvrir le territoire.
Modes doux	• Location de Vélo à Assistance Electrique (VAE) dans certains offices de tourisme (La Bastide-de-Sérou par exemple)	

3.3. Synthèse des pratiques/besoins de mobilité

Le bilan des pratiques/besoins de mobilité commun à tous les publics précédemment évoqués est le suivant :

Modes de transport les plus utilisés	Atouts	Contraintes
La voiture individuelle	• Autonomie des déplacements (pas de contraintes horaires et de préparation de son trajet), • Confort personnel, • Performance d'accès.	• Le coût d'utilisation, • La pollution, • Les risques sur la sécurité liées aux conditions hivernales : on identifie des risques ponctuels dans des zones intermédiaires entre montagne et piedmont (D618 Kercabanc-Lacourt car les habitants n'équipent pas toujours leur véhicule de pneus d'hiver ou de chaînes.
Le covoiturage	• Entraide, lien social et convivialité, • Réduction des coûts de transports, • Réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) par personne par à la voiture « autosoliste », • Des déplacements sécurisés: voyage avec des personnes connues (famille, amis), • Partage des coûts de transports, • Meilleure lisibilité de l'aire de covoiturage de Montjoie-En-Couserans.	• Pas adapté sur les petites distances (moins de 10 km), • Dépendance d'une tierce personne, • Complexité d'organisation des déplacements (détours, horaires…), • Risques liés aux conditions de conduite en hiver, • Beaucoup de lieux informels sont utilisés : piscine et gare de Saint Girons, commerces…mais les zones de stationnement ne sont pas très sécurisées, • Les aires de covoiturages sont peu ou pas aménagées, peu identifiables (à l'exception de celle de Montjoie).

3.4. Synthèse des pratiques/besoins de mobilité

Le bilan des pratiques/besoins de mobilité commun à tous les publics précédemment évoqués est le suivant :

Modes de transport les plus utilisés	Atouts	Contraintes
Les transports collectifs (lignes régulières et TAD)	• Lien social et convivialité, • Des déplacements sécurisés en périodes hivernales, • Réduction des coûts de déplacements. • Réduction des émissions de GES par personne, • Service « à la demande » qui offre une certaine flexibilité (service de porte à arrêts) et en correspondance avec les lignes régulières sur certains services (L108, L120).	• Non-respect des horaires ce qui peut générer des difficultés de correspondances à Saint Girons (TAD-ligne TER) • Faible efficience de la centrale de mobilité régionale "www.mobimipy.fr", • Manque de lisibilité (horaires) et d'accessibilité des services de transport (prix élevés et différents d'une ligne à l'autre), • Problème de lisibilité des arrêts dans la ville de Saint Girons (Jean Jaurès, places de capots, gare routière) et des arrêts intermédiaires de la ligne 104 entre Foix et Saint Girons, • Pas de services le soir.
L'autostop	• Pratique facilitée par un lien social fort, en vallées notamment ("tout le monde se connaît"), • Rapidité (qu'une desserte en transport en commun sur un même trajet) et autonomie dans le déplacement,	• Forte sensibilité et dépendance entre la demande (autostoppeur) et l'offre (conducteur), • Mode transport incertain et zone de stop non sécurisée,
Les modes doux	• Santé et pratique d'un mode « actif » au quotidien.	• Insécurité de la pratique du vélo sur Saint Girons en dehors des aménagements dédiés, • En dehors de la zone de plaine, sauf à s'équiper d'un VAE, le vélo devient une pratique sportive et/ou de loisirs.

4 Pistes d'amélioration et enjeux de mobilité sur le territoire

4.1. Les souhaits et pistes d'amélioration par public cible :

Dans le cadre des ateliers de secteur organisés avec les représentants de la société civile le mercredi 27 et 28 Janvier 2016, des pistes et souhaits d'amélioration ont été rapportés par les participants. Ils feront l'objet d'un approfondissement et d'une évaluation technique et économique en phase 2 (phase opérationnelle – plan d'actions) au regard des enjeux/objectifs qui ont été identifiés par les élus en fin de phase 1 du PGD.

4.1.1 Les « Jeunes » :

Par rapport au public « Jeune », des souhaits d'amélioration ont été formulés lors des ateliers territoriaux ainsi que dans le cadre de l'atelier TEAMM :

- **Covoiturage :**
  - Accompagner des initiatives locales pour développer avec les associations, le covoiturage dans le cadre des déplacements extra-scolaires (sensibilisation des familles),
- **Transport collectifs :**
  - Permettre aux élèves de circuler sur l'ensemble des lignes avec leur carte scolaire, notamment pour ceux qui ont une double résidence,
  - Harmoniser les horaires des établissements scolaires et de formation pour faciliter le calage des horaires de dessertes en transport collectif,
  - Avoir une meilleure communication des structures (institutionnelles et privées) auprès des jeunes sur l'autocar à 1€ (ligne 104 et ligne 108),
  - Ouvrir le Transport à la Demande aux jeunes et notamment ceux qui sont en apprentissage et proposer des tarifs aux familles,
  - Proposer une offre en Transport A la Demande (TAD) qui intègre des dessertes à destination des équipements de loisirs (le centre aquatique de Saint Girons, des clubs sportifs, école de musique…) et de formation (CFA).
- **Altermobilité :**
  - Faire la promotion des modes alternatifs comme le pédibus , le vélobus voir l'hippomobile [(1)] dans le cadre de plans de déplacements scolaires.

[(1)] C'est un mode de transport collectif pour aller à pied ou à vélo ou en calèche vers l'école sous la surveillance de parents

4.1. Les souhaits et pistes d'amélioration par public cible :

4.1.2 Les « Séniors » :

- **Transport collectifs :**
  - Organisation de navettes de transport collectif à l'occasion du marché de Saint Girons en relation avec les zones de stationnement périphérique,
  - Renforcement de la communication et la promotion du TAD auprès des personnes âgées (radio, bulletins municipaux, réunion d'information dans les clubs du 3ème âge..)

4.1.3 Les « actifs » :

- **Covoiturage :**
  - Promouvoir le covoiturage auprès des actifs,
- **Transport collectifs :**
  - Adaptation des horaires, amélioration de la fréquence et de l'amplitude de desserte sur les lignes structurantes (L104, L108 et L120) afin qu'elles soient cohérentes avec les besoins de mobilité liés au travail,
- **Altermobilité :**
  - Promouvoir les Plans de Déplacements Entreprises (PDE) et Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE),
  - Proposer une communication ciblée sur les actifs et leurs représentants concernant les offres de mobilité alternative à la voiture individuelle et sur les aides à la mobilité (indemnités employeurs sur les abonnements en transports collectifs et les liaisons cyclables pendulaires),
  - Proposer des mises à disposition de véhicules (voiture, mobylettes…) pour les demandeurs d'emplois.

4.1. Les souhaits et pistes d'amélioration par public cibles

4.1.4 Les visiteurs-touristes :

- **Covoiturage :**
  - Expérimentation du covoiturage de courte distance,
  - Organiser et mobiliser les déplacements en covoiturage lors des évènementiels ("Tous au théâtre" à l'Estive) ou pour toutes autres manifestations,
  - L'intégrer dans un produit touristique? : Accueil des touristes depuis le point d'arrivée (aéroport, gare..) et service de covoiturage pour découvrir le territoire.
- **Transport collectifs :**
  - Communiquer sur les offres en transport collectif (régulier et à la demande) pour des besoins ciblés sur le loisirs/tourisme via les centrales de mobilité (Mobimypi, office de tourisme…) et l'associer à des produits touristiques
- **Altermobilité :**
  - Développer les lieux de location et de mise à disposition de Vélos à Assistance Electrique (VAE) à l'instar de l'office de tourisme de la Bastide-De-Sérou, avec mise en place de formations du personnel en charge de leur entretien/maintenance.

4.1. Les souhaits et pistes d'amélioration par public cibles

4.1.4 Synthèse pour l'ensemble des publics :

- **Covoiturage :**
  - Porté à connaissance du site de covoiturage "www.enroute09.org/". Ce dispositif de mise en relation entre particulier est porté par l'association L'Équi'Table basée à Foix. Le périmètre des dessertes est limité à l'Ariège. Environ 60 inscrits au 31/01/2016.
  - Aménagement des arrêts identifiables/des zones pour organiser le covoiturage,
- **Transport collectifs :**
  - Amélioration de la fréquence, de l'amplitude horaire des lignes de transport en service.
  - Harmonisation des correspondances, densification de l'offre (augmentation des plages horaires),
  - Harmoniser ou diminuer le gap tarifaire entre les réseaux de transports collectifs (tarif TAD et lignes régulières à 1€)
  - Ouvrir l'accès au service au plus grand nombre pour éviter la sous fréquentation de certaines lignes,
  - Ouvrir les services scolaires en haut-le-pied aux voyageurs (contre-pointe du matin et du soir) aux voyageurs,
  - Mise en cohérence des horaires de transports (amélioration des correspondances entre la gare de Boussens et les services de transports collectifs du territoire),
  - Le projet EcoSyst'M en partenariat avec la SNCF propose des solutions de courte et et moyenne distance. Ce dispositif ouvert à tous semble être adapté aux besoins de mobilité des personnes âgées car la réservation à l'instar du TAD se fait auprès d'un agent (accueil humanisé). Ce dispositif peut être porté par une association ou une structure type CCAS. **Ce dispositif analysé de manière approfondi dans le cadre de l'étape opérationnelle du PGD,**
  - Renforcement de la communication et la promotion du TAD sur l'ensemble du territoire (bulletin municipaux, sites internet, dans le cadre d'évènements locaux…) en ciblant tous les publics et pas seulement les personnes âgées.
  - Faciliter la diffusion de l'information: Guichet unique d'information (à l'exemple de la centrale de mobilité du Sycoserp pour le TAD)
- **Altermobilité :**
  - **Autostop :** Orientation de la communication sur l'existant expérimentées sur d'autres territoires comme le dispositif d'autostop encadré « Rézo pouce ».
  - **Autopartage :** La mutualisation d'un véhicule reste plutôt un phénomène urbain mais il tend à s'étendre aux zones moins denses. Des assurances comme la MAIF proposent ce type de dispositif d'autopartage entre particuliers en collaboration avec Koolicar (prestataire de réservation).

4.1. Les souhaits et pistes d'amélioration par public cibles

4.1.5 Synthèse des perceptions des différents modes de transport lors des ateliers:

Modes de transport les plus utilisés	Atouts	Contraintes
La voiture individuelle	• Autonomie, • **Confort personnel**, • **Performance** d'accès.	• **Le coût d'utilisation**, • La pollution, • La sécurité des déplacements en zone de montagne
Le covoiturage	• **Entraide, lien social et convivialité,** • **Réduction des coûts et impacts** • Des déplacements sécurisé • Structuration des aires de covoiturage	• Pas adapté sur les **petites distances** , • **Dépendance** d'une tierce personne, • **Complexité** d'organisation des déplacements (détours, horaires…), • Beaucoup de lieux informels utilisés pas adaptés,
Les transports collectifs (lignes régulières et TAD)	• Lien social et convivialité, • **Des déplacements sécurisés,** • Réduction des coûts et impacts, • Service « à la demande » offre une certaine **flexibilité.**	• Des **difficultés de correspondances** à Saint Girons (Non-respect des horaires) • Manque de **lisibilité** (horaires) et d'**accessibilité** (prix élevés et différents), • Problème de lisibilité des arrêts dans la ville de Saint Girons • Pas de services **le soir.**
L'autostop	• Pratique facilitée par le **lien social fort** (vallées notamment), • **Rapidité et autonomie** dans le déplacement,	• Forte sensibilité et dépendance entre la demande (autostoppeur) et l'offre (conducteur), • **Mode transport incertain** et zone de stop non sécurisée,

4.2. Constats et enjeux

Enjeux de gouvernance

- **Un plan global de déplacements nécessitant pour sa réalisation un partenariat fort** avec l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire (Région, Départements, PETR/PNR PA, EPCI, Communes, société civile…).
- **Un contexte législatif favorable mais encore incertain** (la loi NOTRe) :
  ➔Modification du champ des compétences des AOM actuelles dont la mise en œuvre peut complexifier les cadres d'organisation des transport collectifs d'ici à 2017,
  ➔Modification en cours des périmètres d'intervention sur le territoire du Couserans: fusion des 8 EPCI en 1 seule ; avenir du PETR qui porte actuellement le SCOT
- Territoire TEPCV , investit dans le PCAET et « pilote » du projet TEAMM, **le PNR s'affirme comme un acteur de premier plan pour être force de proposition** auprès des élus, des acteurs institutionnels de transports (Autorité Organisatrice de la Mobilité), des acteurs de l'environnement (Etat, ADEME..) et de la société civile (monde social et économique).

Enjeux territoriaux

- **Une structuration territoriale organisée vers le bassin de Saint-Girons** (concentration des équipements) qui accentue le niveau de dépendance à la voiture des territoires de montagne de faible densité (mitage , un système de vallées) par rapport aux territoires de piémont
- **Un éloignement et un enclavement de certaines commune de vallées** (en moyenne plus ½ heure de trajet AR) **qui confortent la difficulté à promouvoir des transports collectifs attractifs et réguliers,**
- **L'« autonomie territorial » du Couserans** (emploi et niveau d'équipement global par habitant) - **peut faciliter la mise en œuvre d'une politique de mobilité cohérente et rationnelle** à l'échelle du territoire.
- **Le vieillissement de la population** (évolution de +10 pts dans 30 ans) et la forte précarité des ménages (1/4 en 2010) **face à l'utilisation« structurelle et culturelle » de la voiture individuelle : un schéma automobile de moins en moins adapté.** La promotion de nouvelles solutions alternatives de mobilité et de non mobilité serait un levier important de la politique d'aménagement et sociale du territoire.

Enjeux de mobilité

- **La qualité de l'information et son accessibilité**: l'offre de mobilité existante souffre d'une méconnaissance liée en partie à sa **faible lisibilité**,
- **Mise en cohérence tant physique (correspondances) que tarifaire des offres de services** pour faire face à la faible attractivité supposée des transports collectifs (notamment du TAD),
- **Mise en œuvre de solutions de mobilité alternatives complémentaires** à l'existant, **plus flexibles et adaptées** aux besoins de déplacements externes/internes (actifs, scolaires)et/ou aux besoins de publics spécifiques en situation de dépendance notamment (jeunes, seniors, …),
- **L'attractivité du territoire par l'adaptation de l'offre à des attentes correspondantes aux habitudes de nouveaux arrivants** (professions intermédiaires, cadres… et retraités), qui ont des référentiels de mobilités de type urbains,
- **L'amélioration des correspondances entre les « pôles ressources » connectées à l'organisation multimodale de l'agglomération et du cœur urbain de Saint-Girons**, principal pôle générateur de déplacement du Couserans,
- **La valorisation et l'organisation des pratiques alternatives pour assurer et rassurer des pratiques modales observées sur le territoire** dans un système de mobilité organisé à l'échelle du Couserans: sortir de la confidentialité (ex: autostop, covoiturage...)par l'« institutionnalisation » de ces pratiques
- **L'accompagnement du partage des trajets courtes distance pour des motifs communs et quotidiens** (travail, vie quotidienne, culturelle, sportive...): la culture du « bon voisinage »pour l'intégration du covoiturage pour tous types de motifs (travail, vie quotidienne) s'appuie sur l'intérêt commun de la majorité des publics,
- **L'ouverture à un plus large public du futur réseau de bornes électriques** (autopartage et tourisme…),une perspective structurante de développement à long terme et d'intégration progressive dans les habitudes des résidents et des touristes.
- La promotion de l'axe Foix-Saint Girons et de l'agglomération de Saint-Girons dont les atouts sont favorables aux déplacements des modes doux (faible déclivité, espaces naturels et paysagers),

4.2. Constats et enjeux

Enjeux environnementaux: rationalisation des déplacements pour réduire la facture énergétique liée au secteur des transports routiers

- **La réduction progressive de la dépendance aux énergies fossiles** par l'appui aux initiatives locales à fort potentiel structurant, notamment pour les besoins en carburant des flottes de transports collectifs (unité de méthanisation, développement des réseaux électriques (le territoire produit plus d'énergie qu'il n'en consomme notamment en matière de production électrique))
- **La valorisation du bénéfice énergétique (et financier) des pratiques alternatives dans les déplacements quotidiens du grand publics :** le covoiturage permet d'augmenter le taux de remplissage des véhicules motorisés et de baisser à long terme l'impact de ces déplacements.
- **La rationalisation des services de Transport à la Demande** : éviter les ruptures de charges, favoriser les continuité et les connections aux autres réseaux, notamment pour augmenter la fréquentation d'un même véhicule (entre 1,3 et 1,8 voyages en moyenne par service),
- **La mise à niveau des flottes de véhicules professionnels** (des collectivités, des professionnels du transport) via la promotion des dispositifs existants en matière d'aide à l'acquisition de véhicules hybrides ou électriques (auto-vélo)
- **La planification des réseaux et l'offre de solutions de mobilité alternative (modes doux et décarbonés) dans les centres-bourg / centre urbain en cohérence avec une politique de stationnement adaptée** (aménagement de l'espace public du cœur urbain de Saint-Girons, des pôles d'équilibres et/ou touristiques du territoire (Aulus, Seix….),
- **L'amélioration de l'accessibilité numérique du territoire pour favoriser le développement des « possibilités de non-mobilité »** (travail en tiers lieu, télétravail).

5 Identification des objectifs

5.1 Outil d'animation mis en place pour l'identification des objectifs

L'équipe d'ITER appréhende le Comité de Pilotage comme un des moments participatifs forts de l'étude qui doit venir alimenter puis valider les travaux de la phase1 en cours de finalisation. Pour cela, l'objectif est de mettre en œuvre un mode d'implication directe des membres du Comité de Pilotage.

La technique du **« vote coloré »** (ou « Abaque de Régnier ») permet d'intégrer le niveau de consensus entre les différents points de vue des participants. L'objectif n'est pas de rechercher systématiquement le consensus, mais de mettre en jeu la diversité des points de vue pour alimenter le débat (et en particulier de porter le débat sur les points de divergence).
Les quatre principales étapes d'un « vote coloré » sont :
•Vote sur les items proposés (avec 6 niveaux d'appréciation).
•Exploitation des votes en temps réel pour produire la « diagonale des items ».
•Débat sur les items ne faisant pas l'objet d'un consensus, et pouvant déboucher sur un repositionnement des votes.
•Synthèse des items prioritaires et secondaires.

Prioritaire à court terme		D'accord mais à moyen terme		D'accord mais à long terme		Je ne suis pas d'accord		Je ne suis pas du tout d'accord		Je ne sais pas répondre		Je ne veux pas répondre	
	1		2		3		4		5		N		v

L'illustration ci-dessus présente un exemple de formulaire de « vote coloré ».

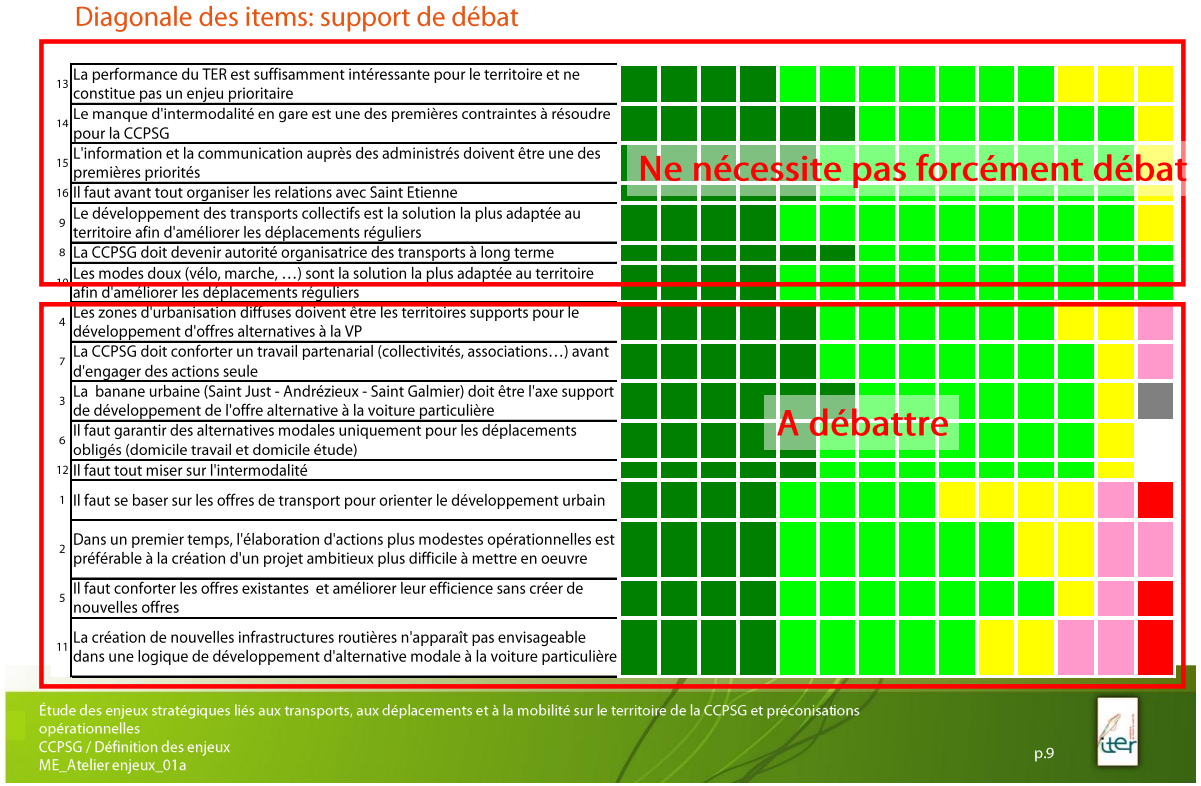
5.1 Outil d'animation mis en place pour l'identification des objectifs

Le tableau ci-dessous présente un exemple de résultat d'un « vote coloré ». Chaque cellule correspond au vote d'une personne (en l'occurrence 14 personnes se sont exprimées). La seconde partie de la grille qui indique « A débattre » met en évidence des votes positifs (couleur verte), et des votes négatifs (« pas d'accord » en rose, et « pas du tout d'accord » en rouge). Ce sont ces situations qui sont intéressantes à débattre, car celles qui font consensus ne produisent pas d'avancée particulière dans la réflexion (mais pour autant, elles peuvent concerner des aspects très importants !).

Le formulaire du « vote coloré » est préparé avant la réunion, il pourra le cas échéant être enrichi en séance par des items supplémentaires. Cette possibilité ne sera toutefois retenue, que si l'on se trouve face à une situation de résistance de la part de certains participants.

Ainsi, la « construction de désaccord », qui est une méthode permettant d'élaborer des compromis qui satisfont les différents points de vue sur des sujets sensibles.

L'illustration ci-dessous présente un exemple de formulaire de « vote coloré».



Le vote coloré a été utilisé pour hiérarchiser les objectifs stratégiques définis au regard des enjeux issus du diagnostic prospectif.

5.2 Proposition des Objectifs du Plan Global de Déplacement du Couserans

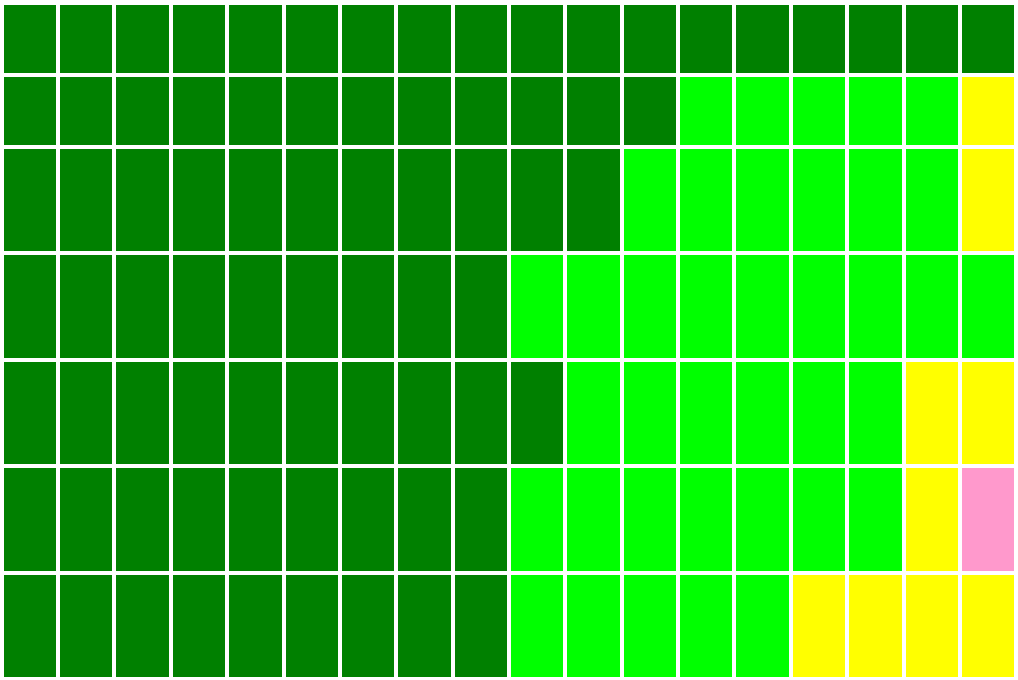
	Définition de l'objectif
1	Rendre visibles et accessibles les offres de mobilités propre au territoire du Couserans et en relation avec lui.
2	Favoriser le développement des solutions de mobilités alternatives sur les territoires les moins desservies en relation avec St-Girons
3	Favoriser le développement des solutions de déplacements entre les pôles secondaires du territoire (Seix, Massat, Prat Bonrepaux Ste-Croix-Volvestre…)
4	Proposer une tarification attractive sur l'ensemble du territoire quelques soient les modes utilisés (lignes régulières, TAD, TAD+Lignes régulières) et les publics
5	Institutionnaliser les offres de mobilités alternatives à l'échelle du Couserans (autostop et covoiturage)
6	Rationnaliser et mutualiser les possibilités de séjours en TAD vers des pôles stratégiques pour les zones non desservies en lignes régulières
7	Mettre en cohérence les offres de mobilités entre les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) pour limiter les ruptures de charge
8	Densifier les offres de services des lignes interurbaines dans les temps périscolaires, week-end et vacances,
9	Privilégier la connexion de l'ensemble des modes de déplacements avec un pôle d'échange multimodal à Saint Girons,
10	Favoriser le report modal à partir d'interfaces multimodales aux entrées d'agglomération de Saint-Girons (en période estivale/jour de marché) afin de rendre le cœur de ville attractif et « apaisé » (moins de voitures, piétonisation et mobilités douces)
11	Développer des solutions d'amélioration de l'accessibilité des pôles touristiques en période hivernale et en période estivale (juillet-août)
12	Valoriser les ressources locales dans le cadre de programmes d'expérimentation de solutions de déplacements destinés à répondre aux besoins de mobilité des professionnels du territoire
13	Rendre cohérentes les orientations stratégiques en matière d'aménagement de l'espace au regard des politiques de planification de mobilités
14	Développer la mobilité/accessibilité des services dans les pôles de proximité à destination des publics « vulnérables et /ou territorialement assignés »
15	Faire de la « non-mobilité » un levier à l'attractivité territoriale en structurant le Couserans de réseaux et des infrastructures nécessaires au télétravail

5.3 Résultat du Vote Coloré: les Objectifs stratégiques retenus par le Comité de Pilotage

5.3.1 Les objectifs prioritaires à « Court Terme »

Les objectifs 1, 5, 7, 4, 2, 14 et 9 ont recueilli au moins la moitié d'un avis qualifié de « Prioritaire à Court Terme », avec une unanimité pour l'objectif 1 relatif à la valorisation de l'offre par l'amélioration de l'information et de son accessibilité.

1	Rendre visibles et accessibles les offres de mobilités propre au territoire du Couserans et en relation avec lui.
5	Institutionnaliser les offres de mobilités alternatives à l'échelle du Couserans (autostop et covoiturage)
7	Mettre en cohérence les offres de mobilités entre les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) pour limiter les ruptures de charge
4	Proposer une tarification attractive sur l'ensemble du territoire quelques soient les modes utilisés (lignes régulières, TAD, TAD+Lignes régulières) et les publics
2	Favoriser le développement des solutions de mobilités alternatives sur les territoires les moins desservies en relation avec St-Girons
14	Développer la mobilité/accessibilité des services dans les pôles de proximité à destination des publics « vulnérables et /ou territorialement assignés »
9	Privilégier la connexion de l'ensemble des modes de déplacements avec un pôle d'échange multimodal à Saint Girons,



5.3 Résultat du Vote Coloré: les Objectifs stratégiques retenus par le Comité de Pilotage

5.3.1 Les objectifs prioritaires à « Moyen et long terme »

Les objectifs 13, 3, 8, 12, 11, 6, 10, 15 sont plus largement qualifiés d'objectifs à moyen et long terme.
Notons cependant que l'objectif 13 relatif à la place des enjeux de mobilité dans les orientations stratégiques en matière d'aménagement de l'espace suscite un intérêt plus prononcé : le projet de SCOT en cours sur le territoire du Couserans est sans doute un des éléments explicatifs

13	Rendre cohérentes les orientations stratégiques en matière d'aménagement de l'espace au regard des politiques de planification de mobilités
3	Favoriser le développement des solutions de déplacements entre les pôles secondaires du territoire (Seix, Massat, Prat Bonrepaux Ste-Croix-Volvestre…)
8	Densifier les offres de services des lignes interurbaines dans les temps périscolaires, week-end et vacances,
12	Valoriser les ressources locales dans le cadre de programmes d'expérimentation de solutions de déplacements destinés à répondre aux besoins de mobilité des professionnels du territoire
11	Développer des solutions d'amélioration de l'accessibilité des pôles touristiques en période hivernale et en période estivale (juillet-août)
6	Rationnaliser et mutualiser les possibilités de séjours en TAD vers des pôles stratégiques pour les zones non desservies en lignes régulières
10	Favoriser le report modal à partir d'interfaces multimodales aux entrées d'agglomération de Saint-Girons (en période estivale/jour de marché) afin de rendre le cœur de ville attractif et « apaisé » (moins de voitures, piétonisation et mobilités douces)
15	Faire de la « non-mobilité » un levier à l'attractivité territoriale en structurant le Couserans de réseaux et des infrastructures nécessaires au télétravail

6 Lancement de la phase 2

6. Lancement de la phase 2
6.1 Définir les Propositions d'Actions Opérationnelles

La phase 1 de diagnostic prospectif a permis de valider les enjeux issus de constats partagés en matière d'organisation du système de mobilité sur le territoire d'étude.
Les objectifs stratégiques principaux ont été ciblés et il s'agit dans la phase 2 d'axer les réflexions futures autour de ceux-ci. Cette seconde étape de la réflexion consiste à approfondir les objectifs prioritaires validés lors du Comité de Pilotage. Il s'agira de préciser l'ensemble des éléments techniques, financiers, organisationnels et juridiques nécessaires aux choix des élus pour la validation du programme d'actions final.
Le programme d'actions sera alors finalisé (description, planification, suivi) pour permettre l'appropriation nécessaire par les techniciens et les élus à sa mise en œuvre. Ainsi La 2ème phase (4 mois) vise à **construire la Proposition d'Actions Opérationnelles** à travers la définition du programme d'actions ;

Pour ce faire, des Ateliers Participatifs seront organisés pour :

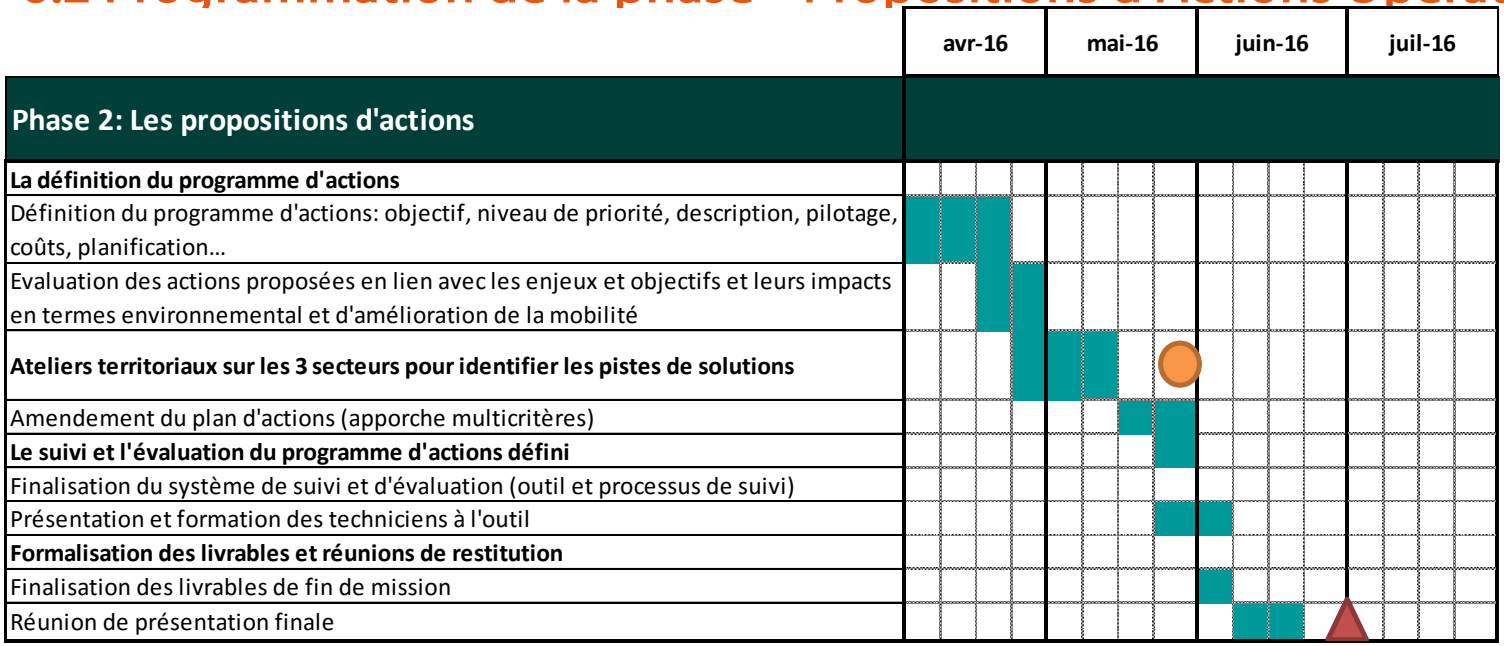
- Enregistrer les solutions de déplacements possibles pour répondre aux problématiques de mobilités, d'accessibilité, et plus particulièrement du phénomène d'autosolisme .
- Approfondir les questions de faisabilité technique et financière des actions prédéfinies au regard des objectifs retenus lors du comité de pilotage de la phase 1.

Ces ateliers constituent donc un des rouages essentiels dans l'avancement du projet de la réalisation du Plan Global de Déplacement vers la définition des actions relatives à l'amélioration de l'organisation de la mobilité et des habitudes de déplacements mais également dans l'étape de planification opérationnelle qui doit en découler.

Ces ateliers devraient avoir lieu fin Mai 2016.

6. Lancement de la phase 2

6.2 Programmation de la phase « Propositions d'Actions Opérationnelles»



Phase 2: Les propositions d'actions		Réunion téléphonique ou par visio-conférence	Réunion en Comité Technique	Réunion en Comité de Pilotage	Autres
		2	0	1	2
2.1	La définition du programme d'actions				
	Définition du programme d'actions: objectif, niveau de priorité, description, pilotage, coûts, planification…	*1*			
	Evaluation des actions proposées en lien avec les enjeux et objectifs et leurs impacts en termes environnemental et d'amélioration de la mobilité				
	Réunion de travail avec les membres du COPIL (CP2)			*1*	
	Amendement du plan d'actions				
2.2	Le suivi et l'évaluation du programme d'actions défini				
	Finalisation du système de suivi et d'évaluation (outil et processus de suivi)				
	Présentation et formation des techniciens à l'outil				*1*
2.3	Formalisation des livrables et réunions de restitution				
	Finalisation des livrables de fin de mission	*1*			
	Réunion de présentation finale				*1*

- Production
- Comité de Pilotage
- Comité Technique
- Entretiens organismes/institutions
- Atelier et réunion de travail