



Projet cofinancé par le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural  
L'Europe investit dans les zones rurales



## Schéma directeur Cyclable Inventaire et diagnostic – *Comité de pilotage*

Communauté de Communes  
des Couserans Pyrénées

### CONTACT

Immergis :  
Vincent Lecamus  
[vlecamus@immergis.fr](mailto:vlecamus@immergis.fr)  
+33 (0)4 34 11 65 51

# SOMMAIRE

1. Contexte et stratégie
2. Enquête en ligne et Cartoparty
3. La concertation
4. Le diagnostic
5. Prochaines échéances et temps d'échange
6. Annexes



Contexte et stratégie

## Contexte du Schéma Directeur Cyclable

À travers son **PCAET**, la Communauté de communes Couserans Pyrénées s'est fixé l'objectif de devenir un **territoire à énergie positive** à échéance 2050. La transition énergétique et écologique est considéré comme une opportunité concrète pour le territoire. Pour poursuivre ces objectifs, le développement de la question de la **mobilité cyclable** constitue un enjeu central, à travers la mobilité du quotidien mais aussi à travers la mobilité touristique.

La présence du **Parc Naturel Régional des Pyrénées Ariégeoises** participe à faire de la question des mobilités vertes une priorité à l'échelle intercommunale. La campagne de prêts de vélos à assistance électrique s'inscrit dans cette démarche.

Le développement de la **Véloroute du Piémont (V81)** et la présence d'une **activité économique cyclotouristique** représente une opportunité réelle sur le territoire. L'un des enjeux du schéma sera donc logiquement de travailler à la mutualisation des enjeux touristiques et quotidiens lorsque les conditions le permettent.

Le rayonnement du territoire en matière de cyclisme avec la présence de plusieurs **cols de référence** (ex. col de Port) et le passage du **Tour de France** (ex. édition 2022) renforce le potentiel du développement du vélo en le visibilisant largement. La diversification de son usage est un enjeu central du schéma.

# Les missions du projet

## Mission 1

-  
Schéma directeur  
cyclable  
Intercommunal



## Mission 2

-  
Définition d'une offre  
de services vélo



## Mission 3

-  
Elaboration d'une  
stratégie de  
communication

# Stratégie et actions de l'Etape 1

Analyse documentaire

Consultation de la population,  
enquête et cartographie participative

8 ateliers de concertation – élu,  
population et acteurs économiques

Caractérisation de l'existant

Entretiens avec les élus du territoire  
et acteurs clés (collectivités voisines,  
département...)



L'enquête



L'enquête a été conçue et analysée par Immergis. Elle permet de récolter des données qualitatives et quantitatives aux fins de la réalisation d'un schéma directeur cyclable sur le territoire de la communauté de communes du Couserans Pyrénées.

L'ensemble des données récoltées sont anonymisées et ne seront pas conservées au-delà du cadre de cette étude.

### Quelques chiffres :

A ce jour

- L'enquête a été vue par **963** personnes
- **471 réponses ont été enregistrées**

Ce qui correspond à un taux de **67 %** à la soumission.

L'enquête a principalement touché des actifs avec **72% des répondants**.  
**68 %** ont entre 31 et 60 ans.

### Pourquoi davantage se déplacer en vélo ?

1. Le plaisir de se déplacer à vélo
2. L'écologie, la préservation de la planète et de la qualité de l'air
3. Pour le sport et se maintenir en un bon état de santé
4. Déplacements utilitaires (achats, visites, démarches)
5. Pour me rendre au travail

### Quel types de stationnements développer :



### Les problématiques centrales

- 70% - cheminements non sécurisés
- 80% - réseau cyclable discontinu
- 77% - séparation du réseau automobile
- 62% - itinéraires directs

### Selon les répondants, le vélo semble être un moyen pertinent pour rejoindre :

1. Les commerces et services de proximité **83%**
2. Les lieux de loisir (stade, piscine, cinéma) **80%**
3. Les établissements scolaires **50%**



**55 %**  
Utilisent le vélo pour le sport

**52,7 %**  
Tourisme/Loisirs

**44%**  
Pour des déplacement utilitaires

**29%**  
Se rendent à leur travail avec le vélo



### Fréquence d'utilisation du vélo :

1. Plus d'une fois par semaine hors weekend (27%)
2. Principalement le week-end (20%)
3. 1 à 4 fois par mois (20%)
4. Quotidiennement (19%)

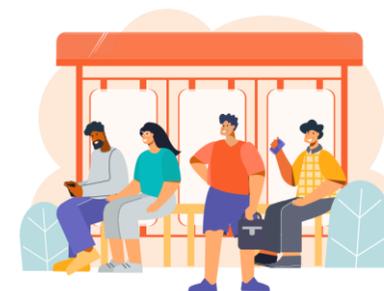


**48%**  
Utilisent le vélo  
principalement l'été  
&  
**33%**  
Été et printemps



### Les services intéressants

1. Stationnement vélo
2. Aide à l'achat
3. Atelier de réparation vélo
4. Bornes de recharge VAE

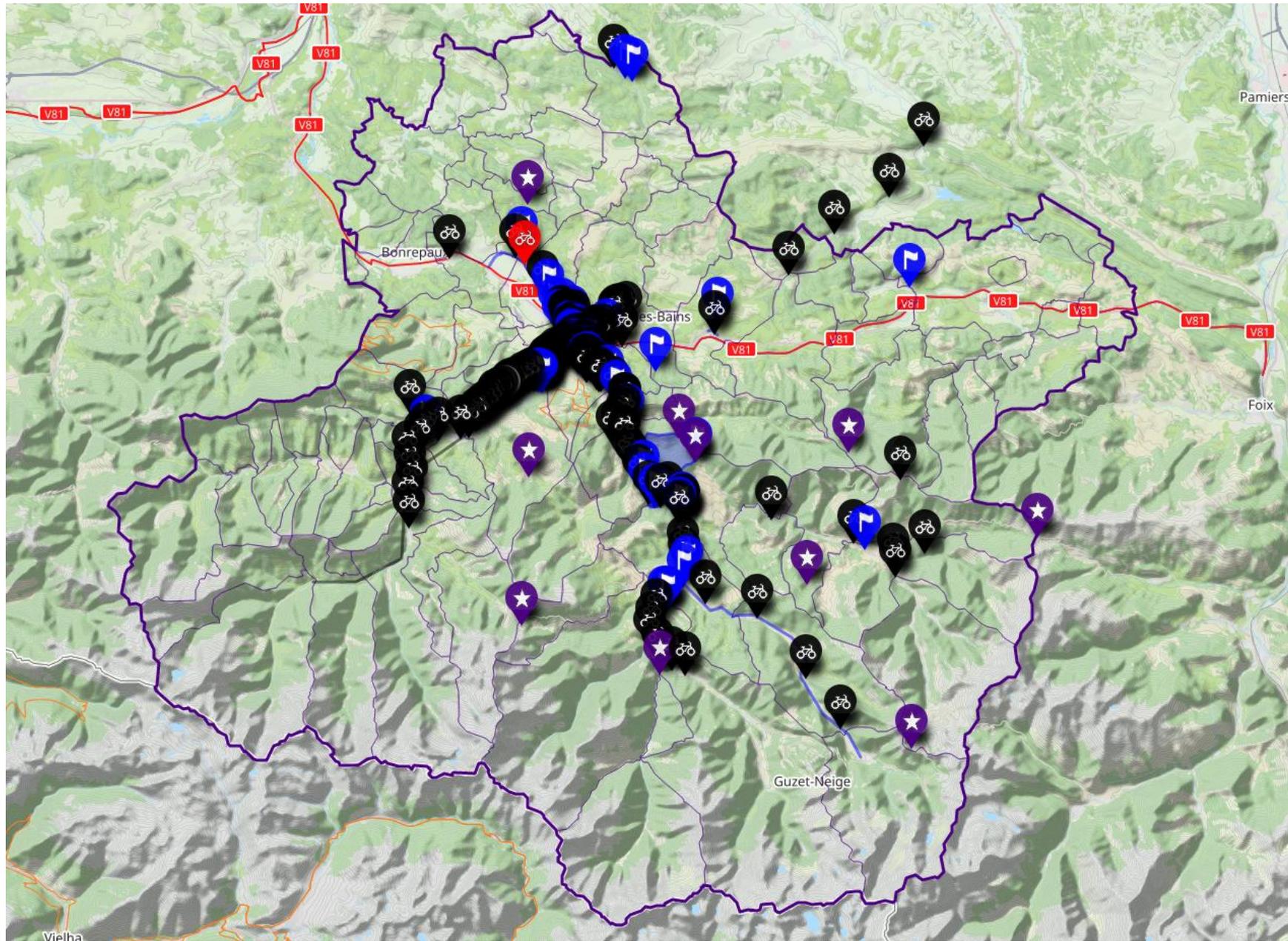


## Enquête en ligne et cartographie participative

La cartographie participative vise à recenser certaines problématiques rencontrées par la population relatives aux pratiques piétonnes et cyclables.

La cartographie a notamment permis à la population :

- D'identifier des **points noirs**
- D'émettre des **propositions**
- De **s'exprimer** sur les aménagements et services existants



# Enquête en ligne et cartographie participative

Quelques retours de la cartographie participative :

- Déployer du **stationnement vélo** aux sites clés
- **Sécuriser** les grands axes
- Développer les **SAS vélo** aux feux
- Travailler la continuité entre les voies vertes



- Réserver la « **Route des tunnels** » aux cyclistes et riverains au Sud-Est de Lacourt
- Valoriser les cols
- **Partager les routes** en proposant du marquage au sol
- Travailler la signalétique et le jalonnement

La concertation

# La concertation



Le **travail d'enquête** et de **Cartoparty** sont l'un des pans d'un travail plus large de **concertation**.

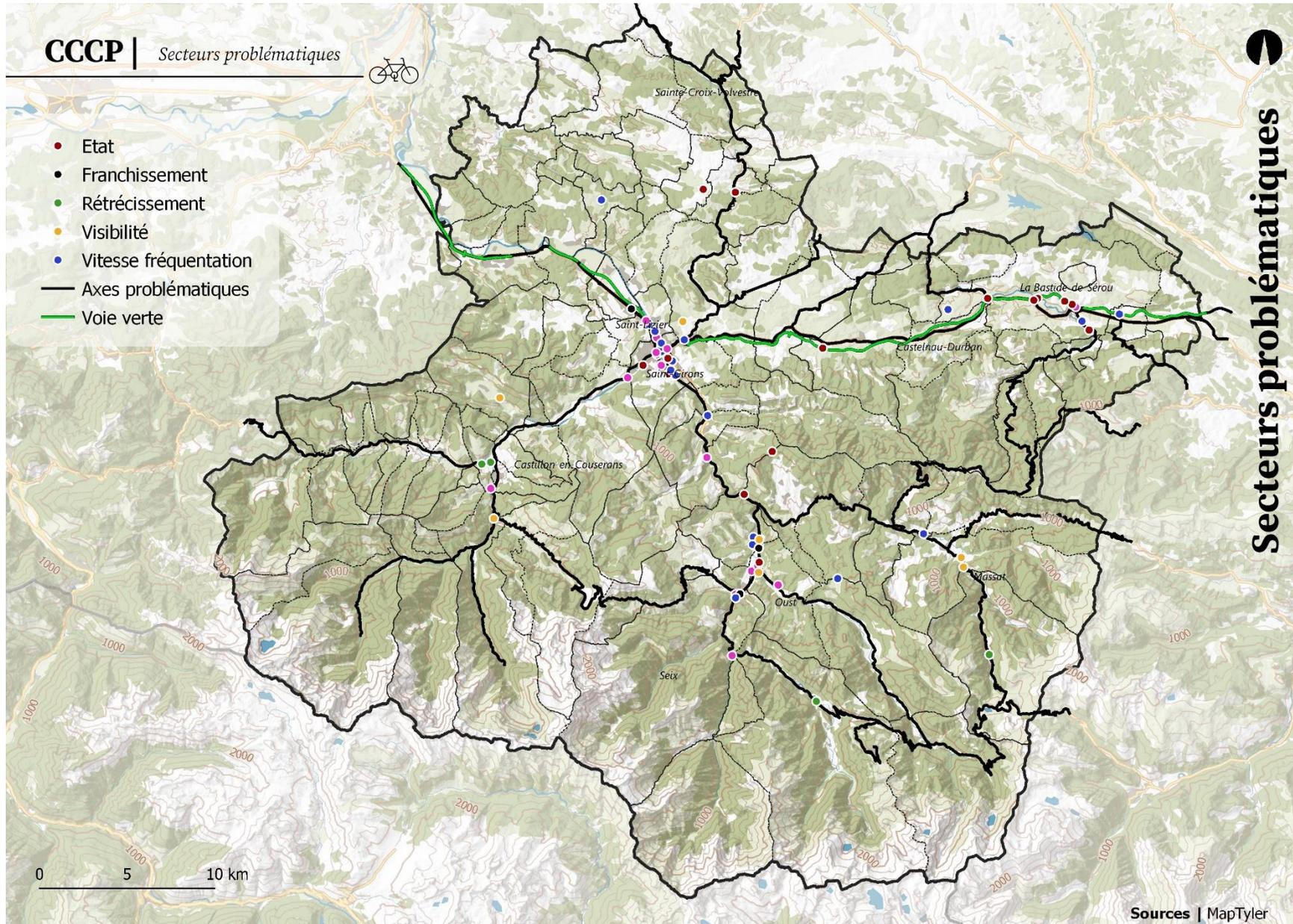
Les autres actions de concertation sont :

- **4 ateliers de concertation avec les élus**
- **4 ateliers de concertation avec la population**, acteurs économiques et acteurs associatifs du territoire
- Des échanges plus précis avec les élus lorsque nécessaire à travers la réponse au **questionnaire à destination des élus**
- La consultation des partenaires (*en cours*) : Département de l'Ariège, PNR des Pyrénées Ariégeoises...

## Les points noirs et axes noirs

Les ateliers et la Cartoparty ont permis d'identifier un certain nombre de points noirs dispersés sur l'ensemble du territoire. Les points noirs correspondent à des **points problématiques** impactants : manque de visibilité, vitesse des véhicules motorisés, fréquentation des axes...

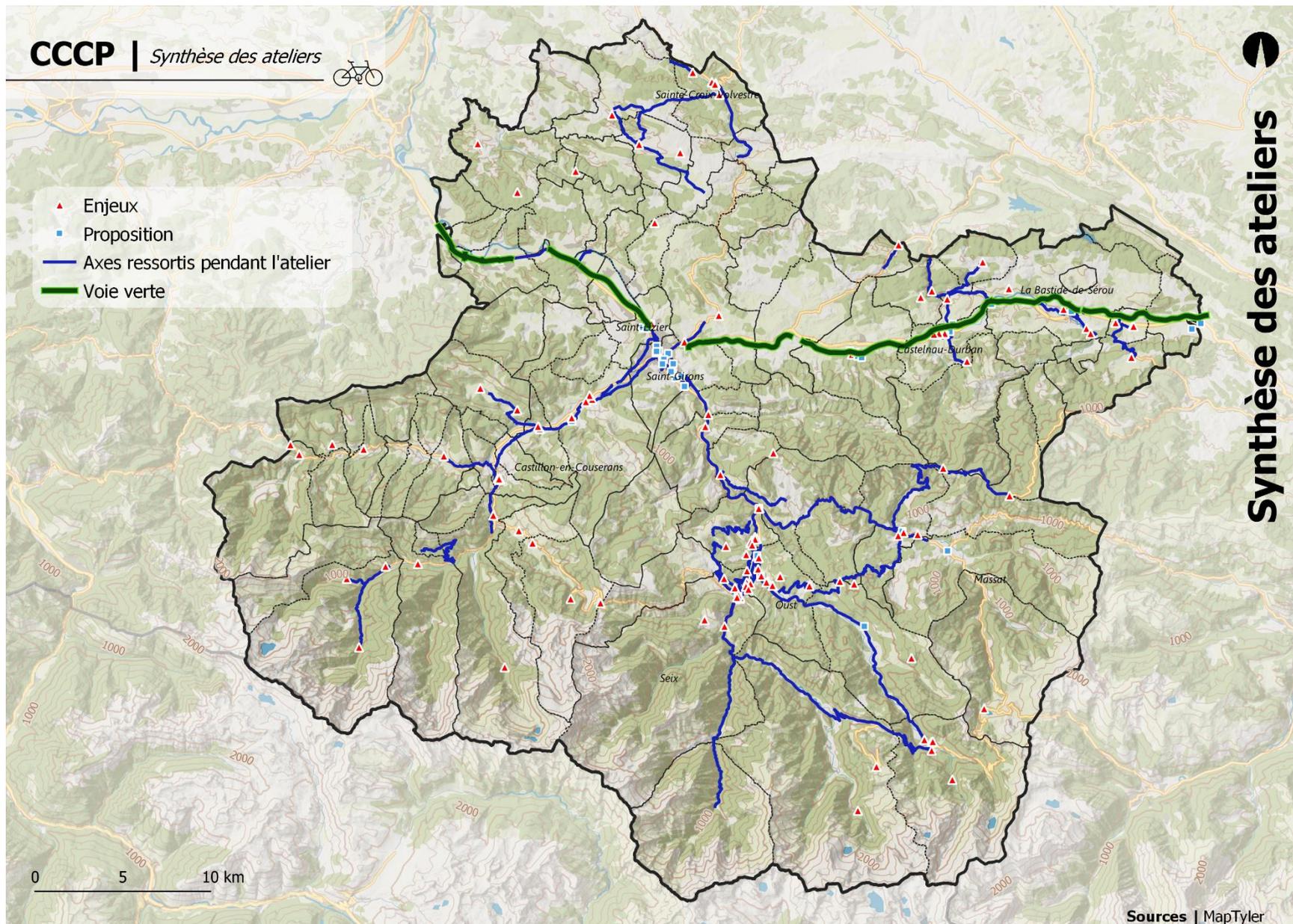
Ces points noirs témoignent de la dangerosité d'une grande partie du réseau départemental. Les question des traversées et de l'état des cheminements sont également prégnantes sur le territoire.



## Idées ou souhait

Le travail de concertation a également permis d'identifier les idées ou souhaits. Ces axes représentent autant des volontés d'itinéraires présentées par des élus que des souhaits avancés par la population.

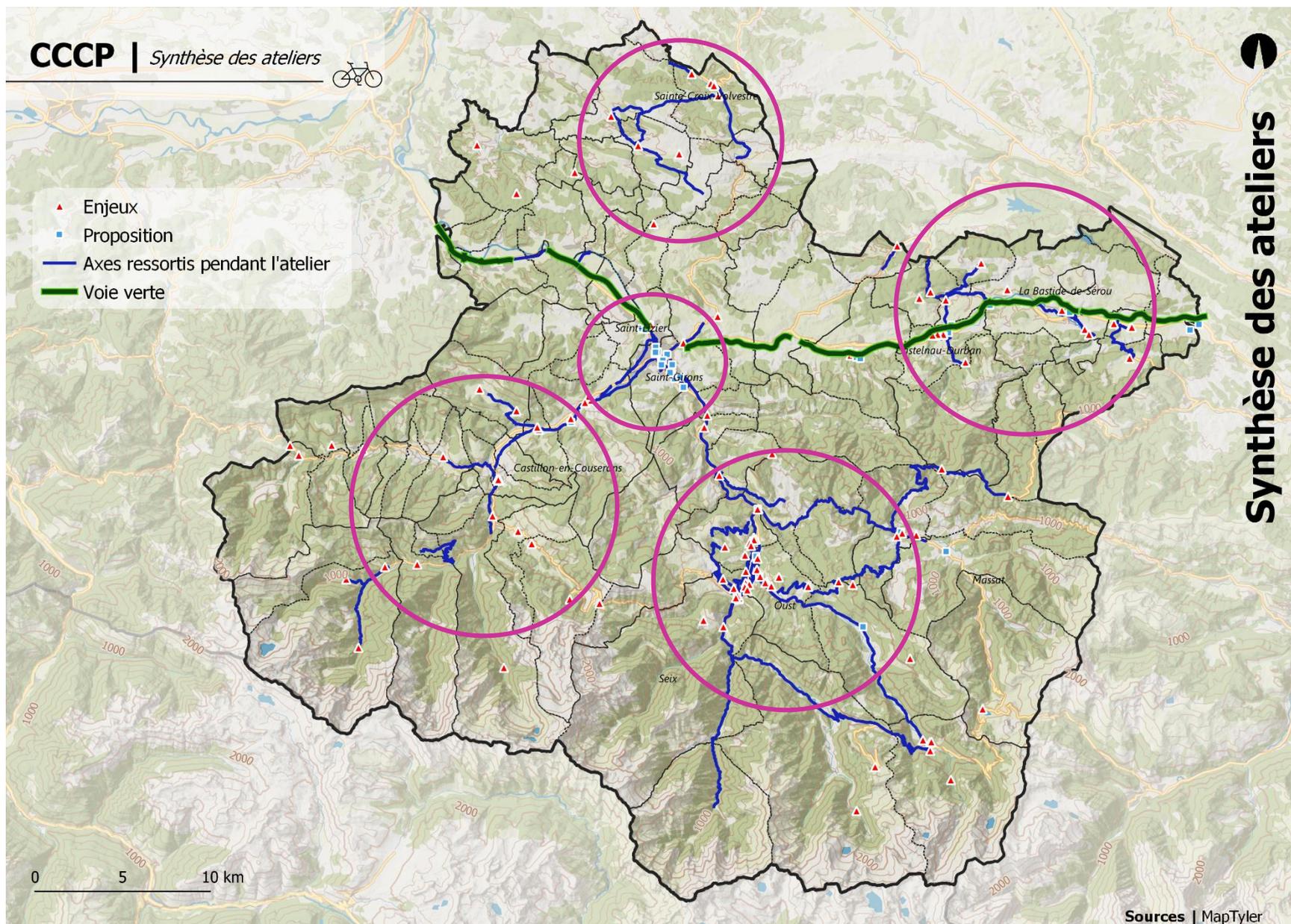
Ces axes fondent la base de la phase 2, lors de laquelle va s'établir un maillage cyclable, qui précisera les itinéraires sur lesquels seront établis des propositions d'aménagement.



## Idées ou souhait

Outre l'aspect polarisant de Saint-Girons, un fonctionnement par pôle de vie a été mis en avant lors des ateliers.

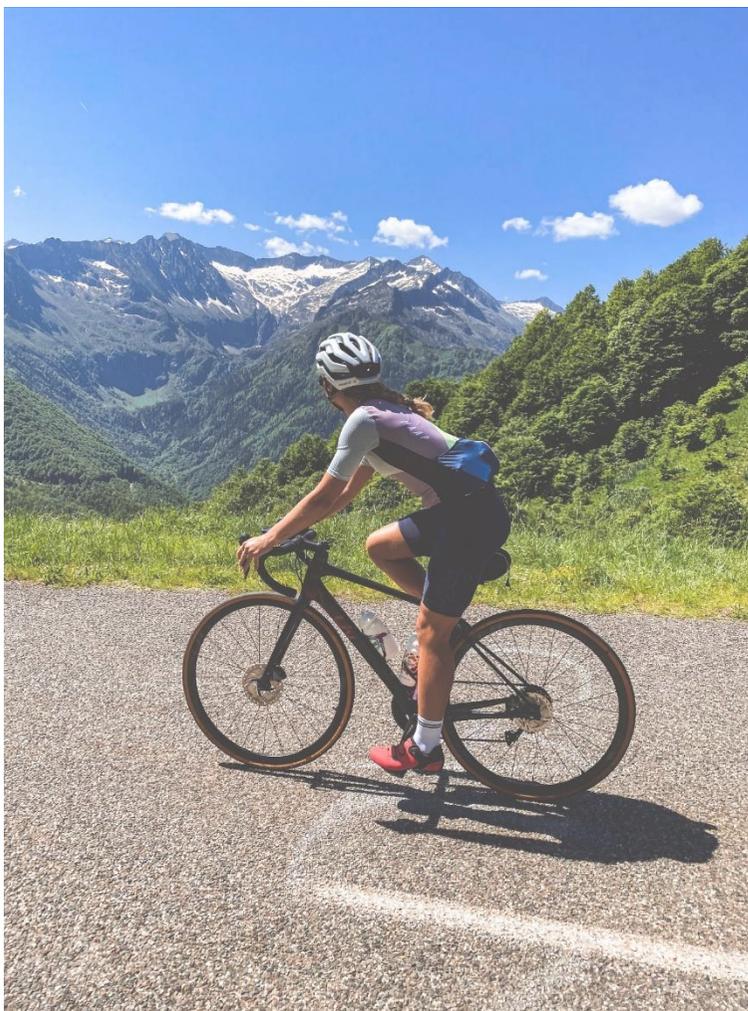
Ce mode de fonctionnement devra être pris en compte dans la hiérarchisation des itinéraires en phase 2 et apporte une lecture différente que celle amenée par l'analyse des trajets domicile-travail (développé dans la partie Diagnostic).



Le diagnostic

## Les flux domicile-travail – *la part modale*

Les déplacements domicile-travail au sein de la CC de Couserans Pyrénées se font très largement en véhicule motorisé :



Type de déplacement	Part Modale CCCP (%)	Part Modale département de l'Ariège (%)	Part modale nationale (%)
Pas de déplacement	7,5	6,6	4,3
Marche à pied (ou rollers, patinette)	6,2	6,2	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,1	1,3	2,1
Deux-roues motorisé	0,8	0,8	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	82,6	82,8	70,5
Transports en commun	1,8	2,3	15,2

*Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2019)*

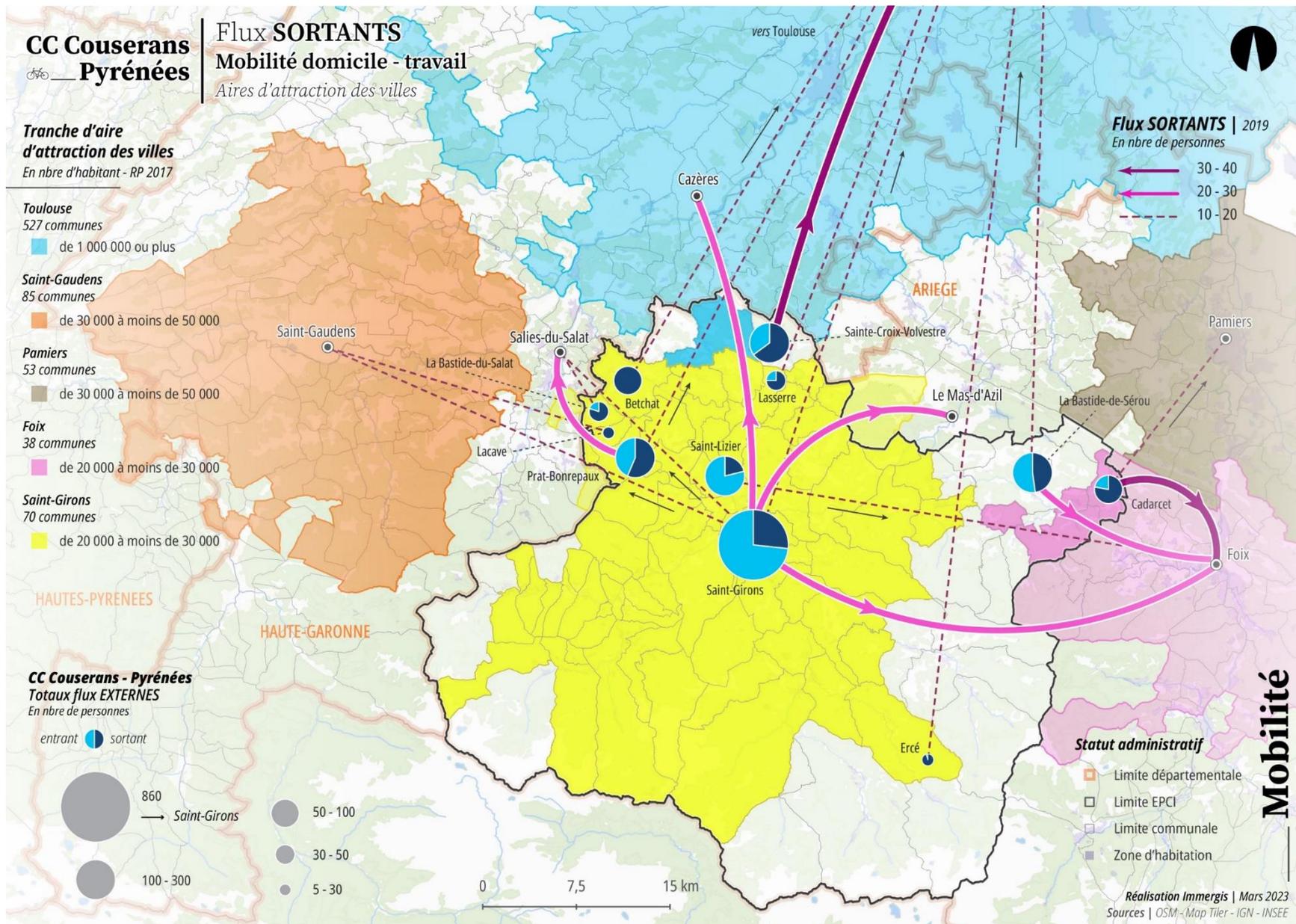
À noter que l'objectif d'évolution de la part modale des déplacements domicile-travail effectués à vélo est de **9% à l'horizon 2024 à l'échelle nationale**.

**Plusieurs échelles de réflexion** doivent être prise en compte dans le déploiement du schéma : **répondre à des besoins ruraux** d'une part, répondre aux enjeux liés au **domicile-travail** d'autre part.

# Les Flux domicile-travail sortants

Sans surprises, les flux domicile-travail sortants significatifs sont principalement portés vers Foix et Toulouse. Quelques interactions se démarquent localement, notamment entre l'ouest du territoire et Salies-du-Salat ou Saint-Gaudens.

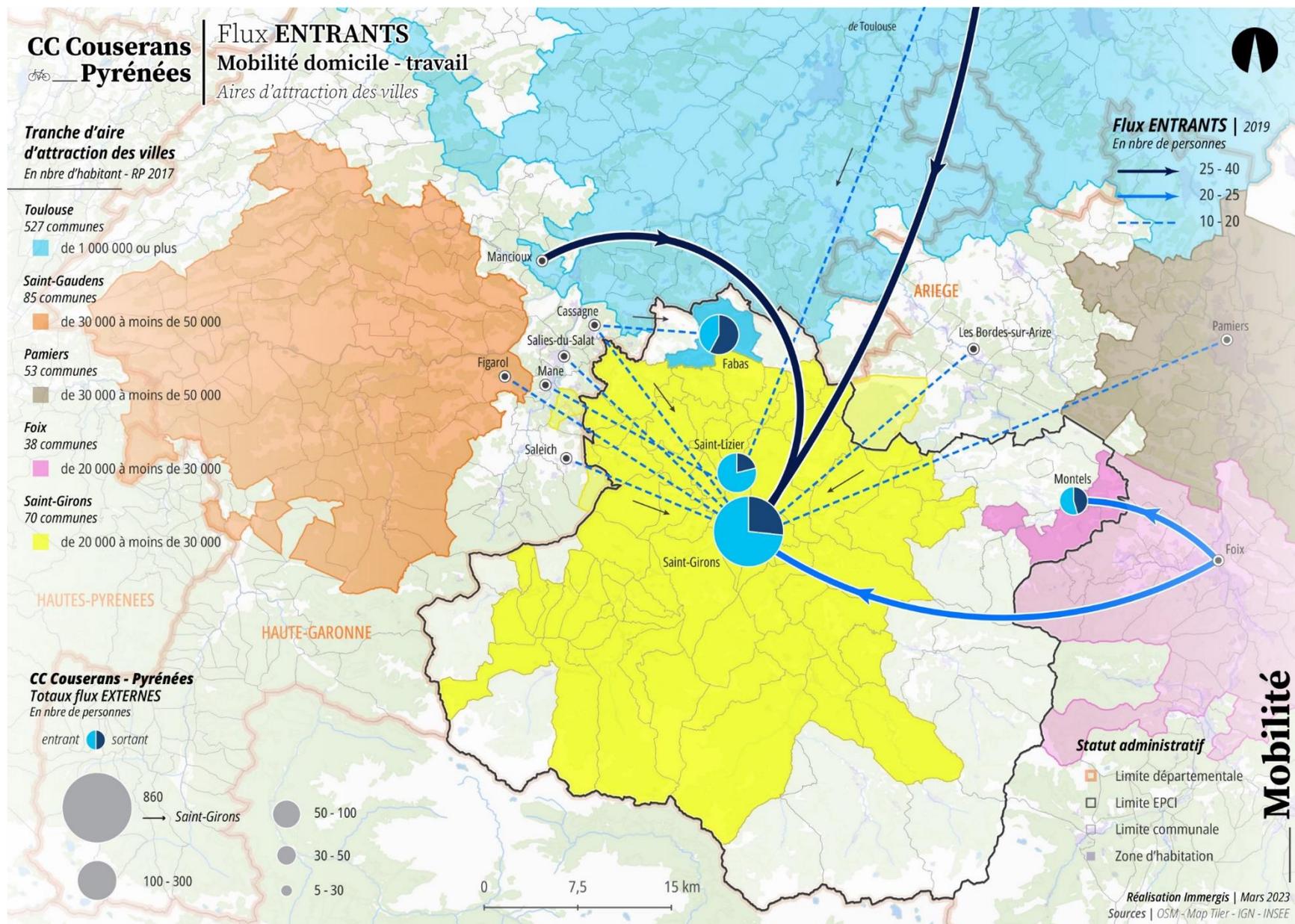
Les aires d'attraction de Toulouse et de Foix atteignent le territoire.



## Les Flux domicile-travail entrants

Concernant les flux entrants il ressort que Saint-Girons est très polarisant. À noter que Fabas, Saint Lizier et Montels drainent également quelques flux.

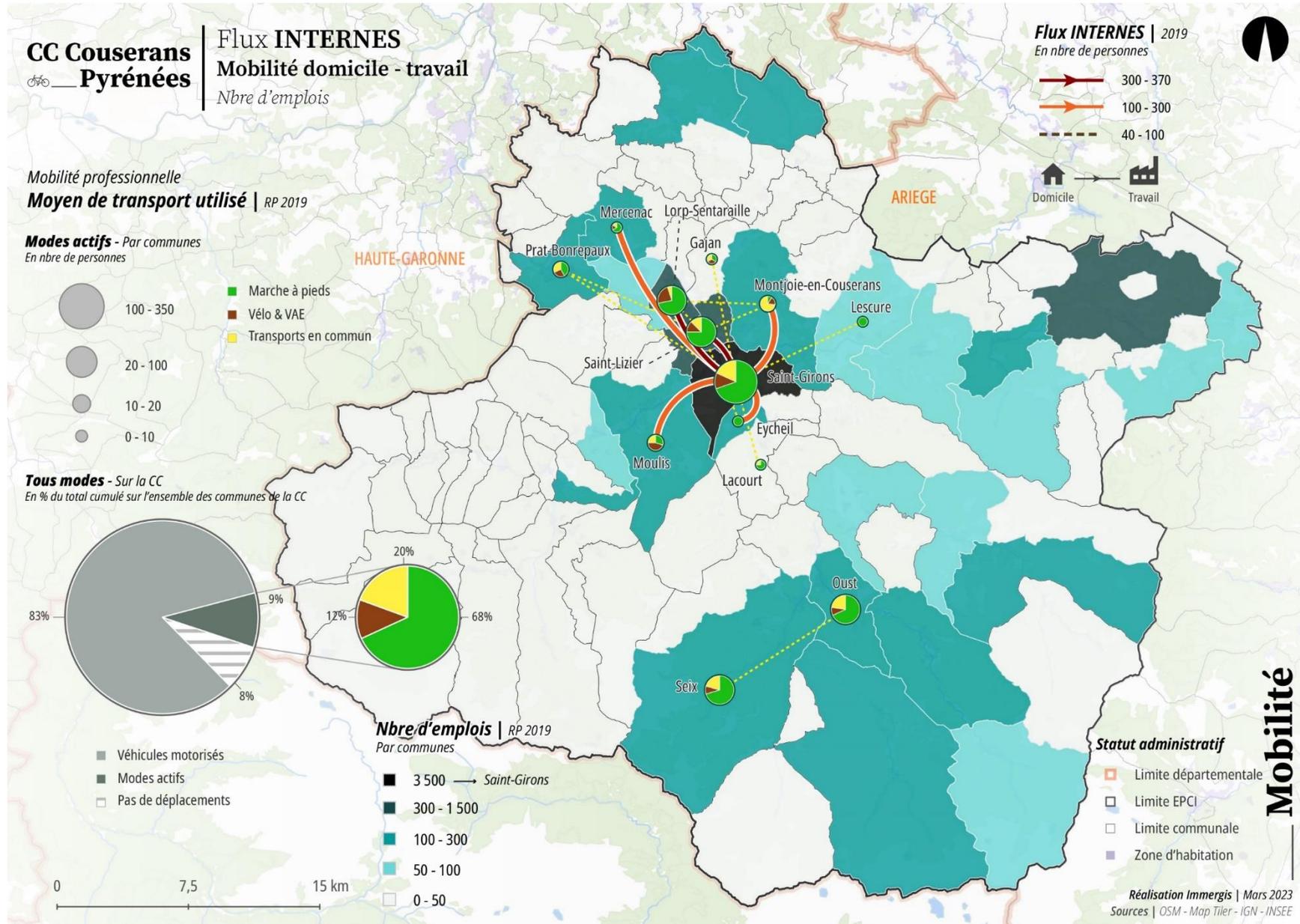
À noter que les flux entrants (comme les flux sortants) sont globalement peu volumineux, ce qui traduit que – sur cette thématique et sauf exception – l’accent n’est pas forcément à mettre sur les connexions interterritoriales, d’autant plus que des équipements existent (notamment la V81).



# Les Flux Internes

La majorité des flux sont internes au territoire. On retrouve ici le caractère très polarisant de Saint-Girons.

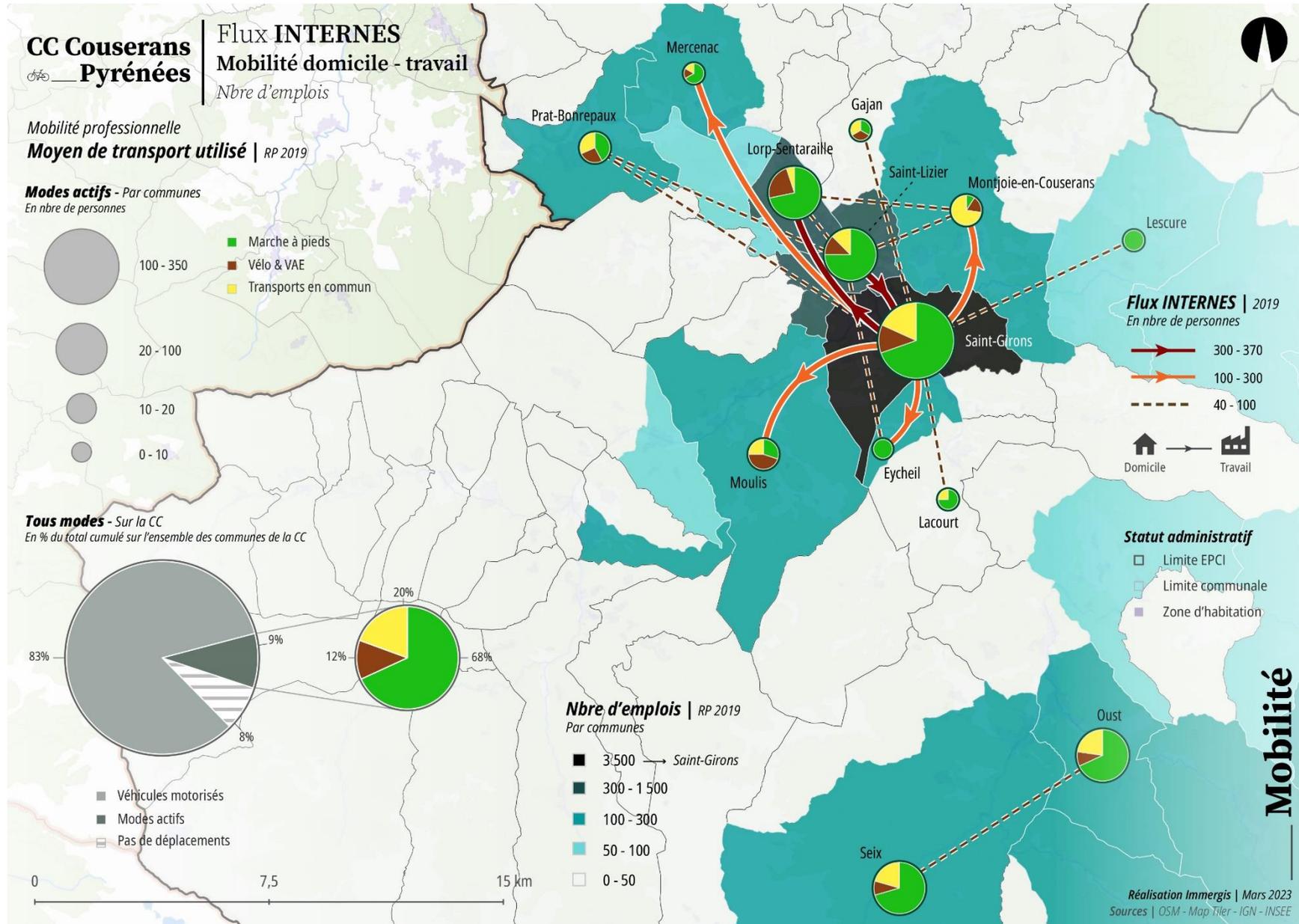
Certaines zones observent un nombre d'emploi conséquents (ex. La Bastide-de-Sérou) sans pour autant faire état de flux intercommunaux importants. Cela témoigne d'une importante mobilité intra-communale.



# Les Flux Internes

L'analyse des flux traduit un intérêt concret à travailler sur les liaisons à Saint-Girons dans l'objectif de développer le vélo dans les trajets domicile travail.

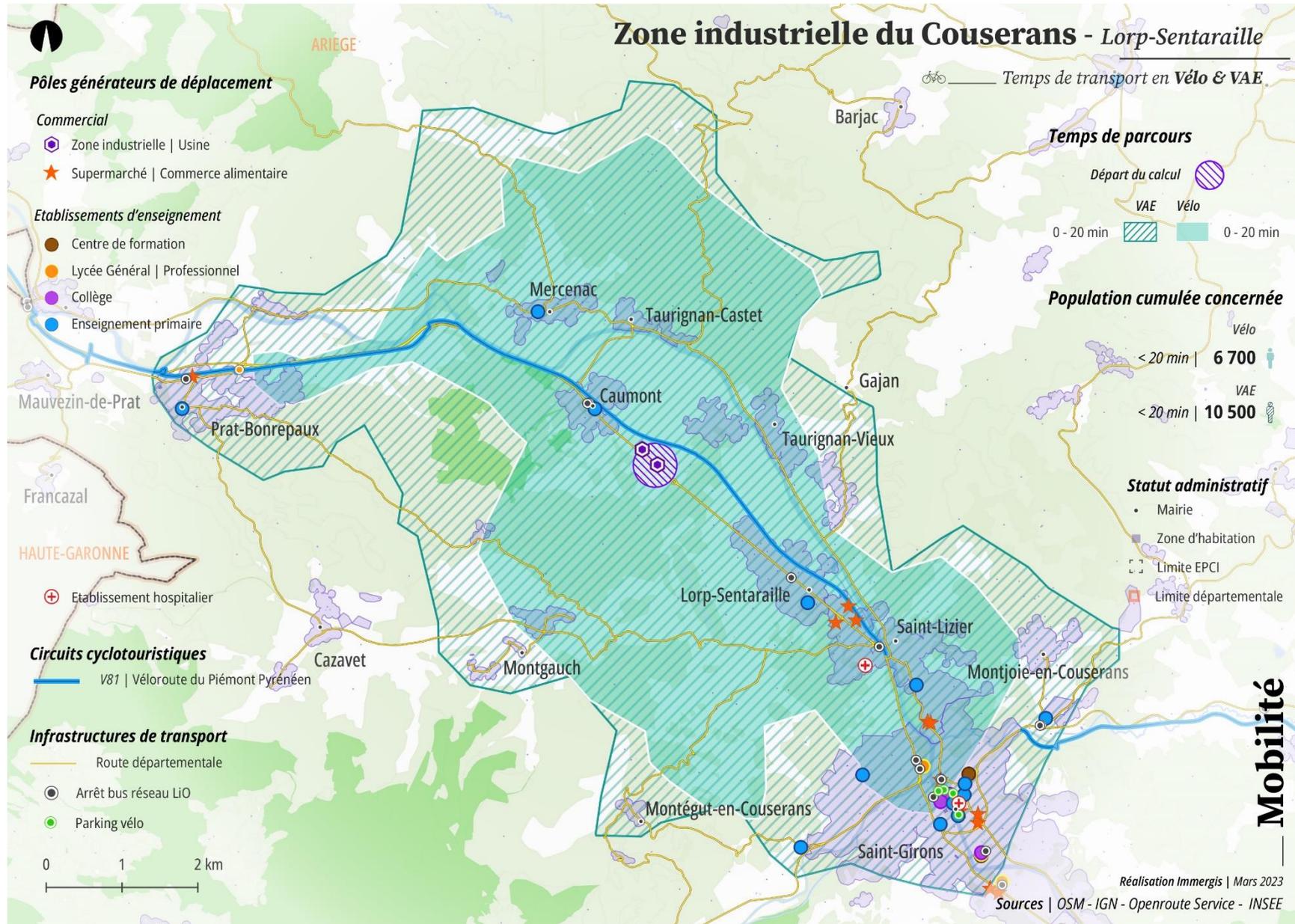
Concernant la part de déplacements domicile-travail relative aux modes actifs, on peut observer une prédominance large du pédestre. Cela laisse une bonne marge de manœuvre pour le développement du vélo, encore peu ancré dans le cadre de déplacements domicile-travail.



# La connexion aux zones d'emploi

La ZI du Couserans est un enjeu d'importance dans ces réflexions autour des trajets domicile-travail. À condition de quelques aménagements, la voie verte doit permettre de faire le lien entre les zones d'habitation principales et les emplois du secteur.

Plus généralement, les emplois, commerces et services observent une certaine concentration autour de la D117. Il sera important d'insister sur le traitement des discontinuités cyclables entre ces différents enjeux et la voie verte.



# Les Flux domicile-travail

## Quelques conclusions

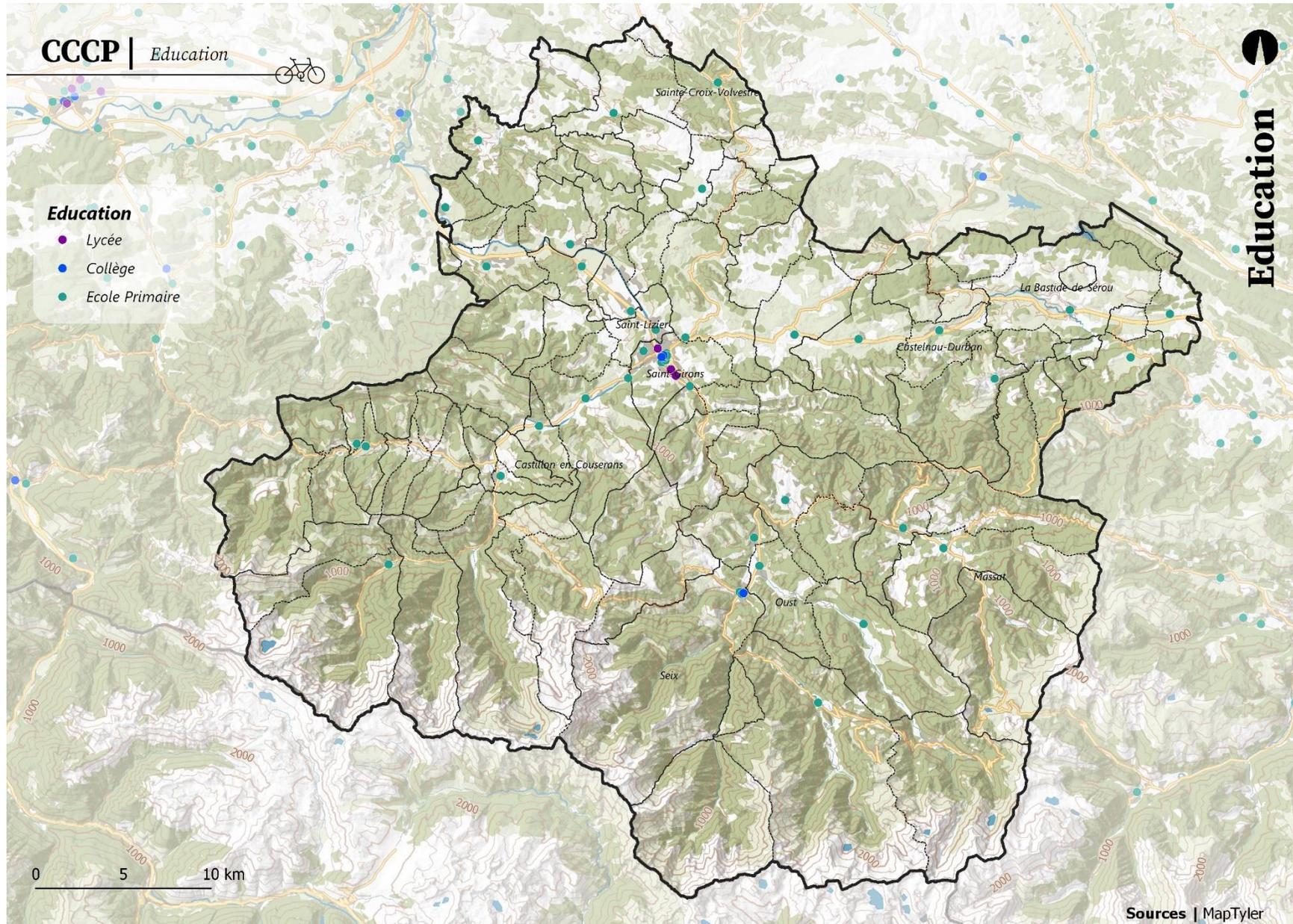
- Les flux principalement tournés vers Toulouse et Foix. À travers la CCCP, les déplacements domicile – travail sont principalement captés par **Saint-Girons**.
- L'**intermodalité** ressort comme l'un des **enjeux forts** du territoire dans le cadre de trajets quotidiens : s'il est peu probable que nous puissions encourager les actifs à se rendre en vélo à leur lieu de travail, il est possible de les inciter à le prendre pour se rendre aux aires de covoiturage et aux principales gares.
- Les déplacements domicile-travail justifient l'intérêt de travailler sur des **aménagements autour de Saint-Girons**
- Il faut garder en considération que les déplacements **domicile-travail ne représentent qu'une portion des trajets quotidiens**. Les trajets vers les zones commerciales (ZAE ou centre ville), vers les complexes sportifs, vers les équipements de santé ou les équipements éducatifs sont également à prendre en compte dans l'élaboration du schéma. Le fonctionnement par pôle de vie



## L'éducation sur le territoire

Le territoire affiche un grand nombre de R.P.I., impliquant de la mobilité intercommunale dans le cadre de trajets domicile-école ou domicile-études.

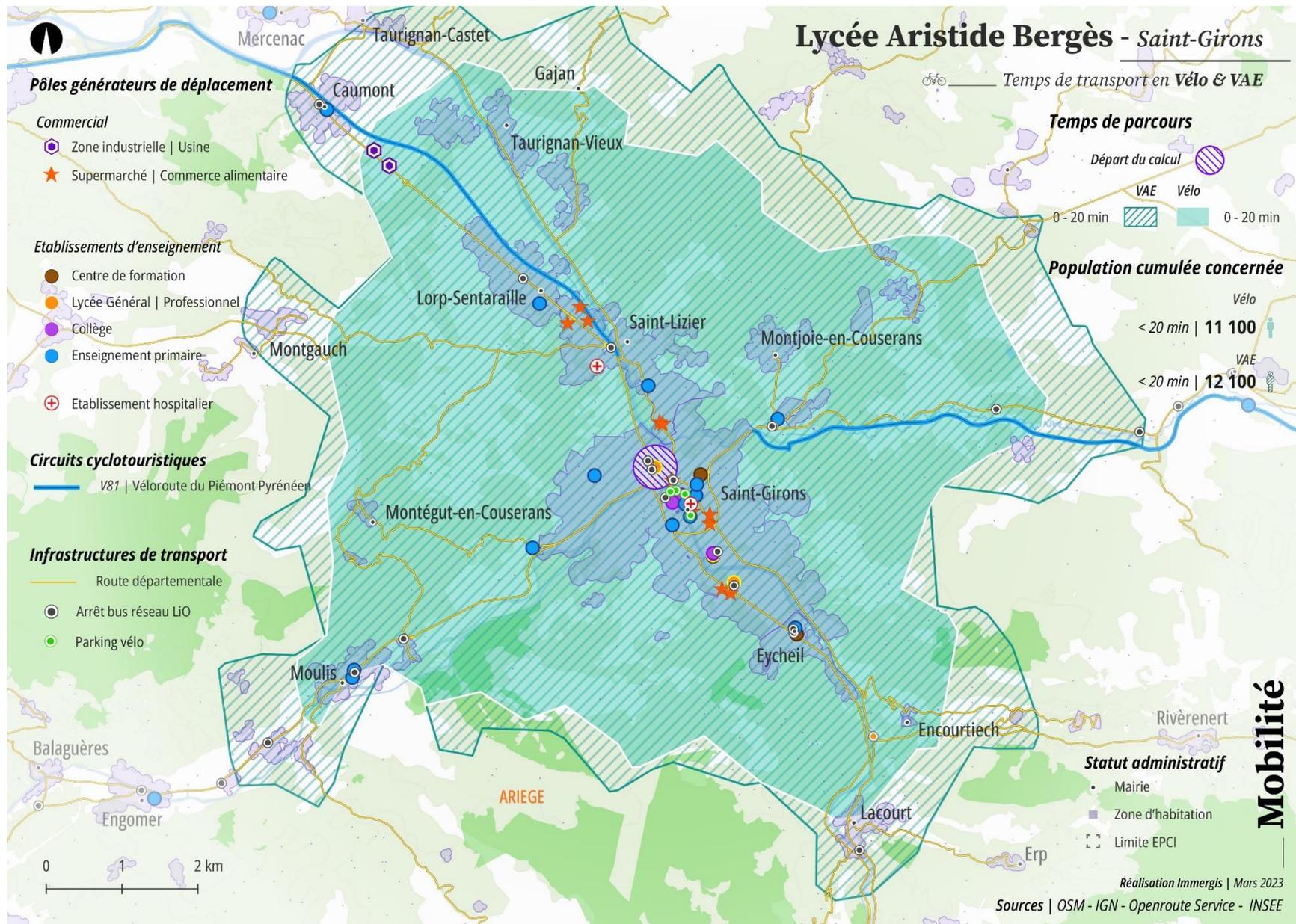
Dans certains cas, il est tout à fait envisageable d'encourager l'emploi du vélo pour aller à l'école ou pour les activités scolaires, à condition de déployer des équipements de sécurités adéquats.



## La connexion aux Lycées

Cette cartographie isochrone permet d'identifier le potentiel dans la connexion au Lycée Aristide Bergès (et par extension aux autres établissements du secteur).

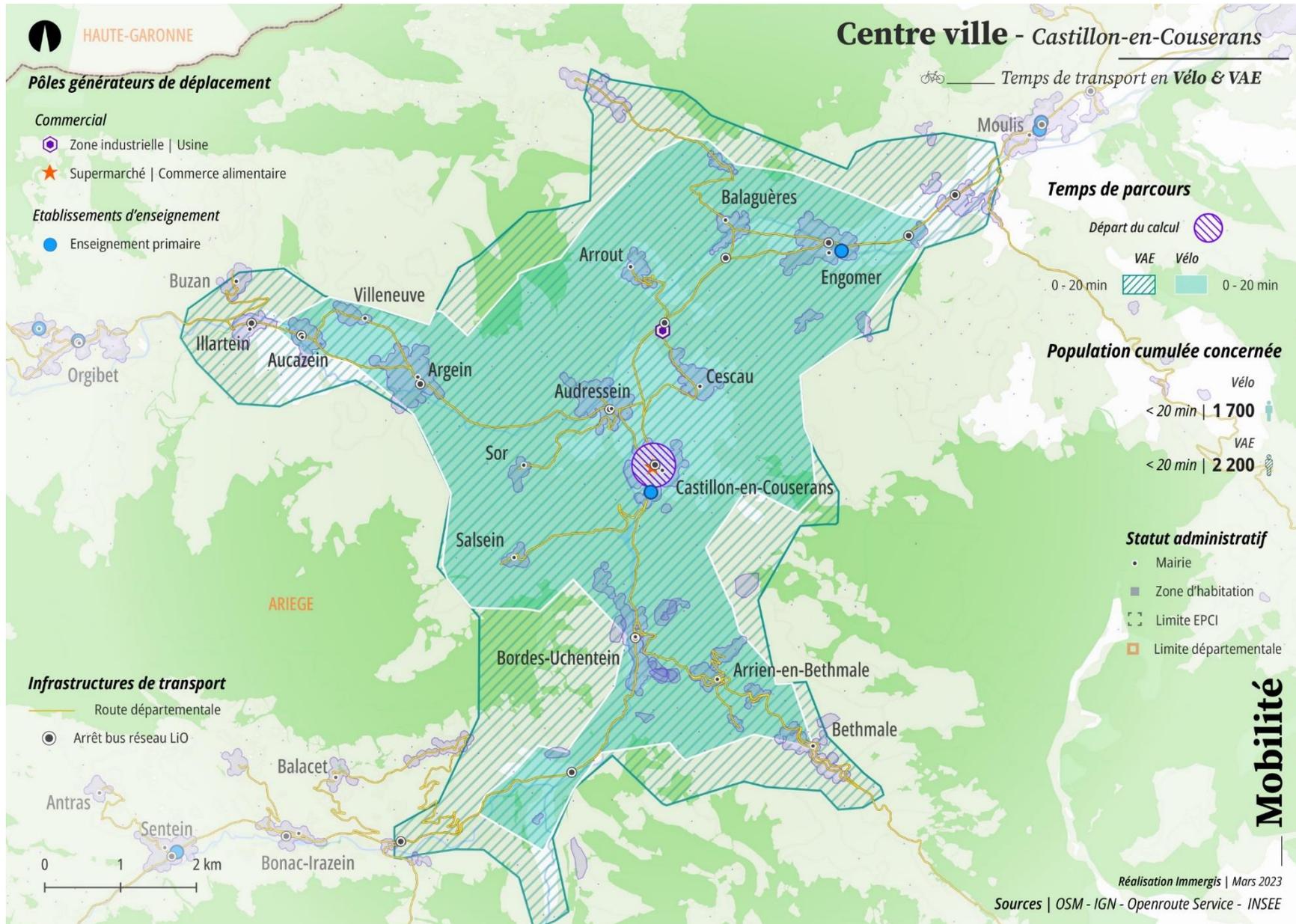
On constate la pertinence d'établir une réflexion sur la structuration d'itinéraires en provenance des communes avoisinantes (Moulis, Lacourt...) et autour de la sécurisation du centre de Saint-Girons. Le potentiel de la voie verte pour répondre à cet enjeu est marqué.



# Les polarités du territoire

Au-delà des déplacements liés au domicile-travail ou au domicile-étude, la CartoParty et les ateliers ont permis de faire ressortir une structuration du territoire autour de polarités concentrant un certain nombre de services (marché, café, commerces, poste, équipements sportifs...).

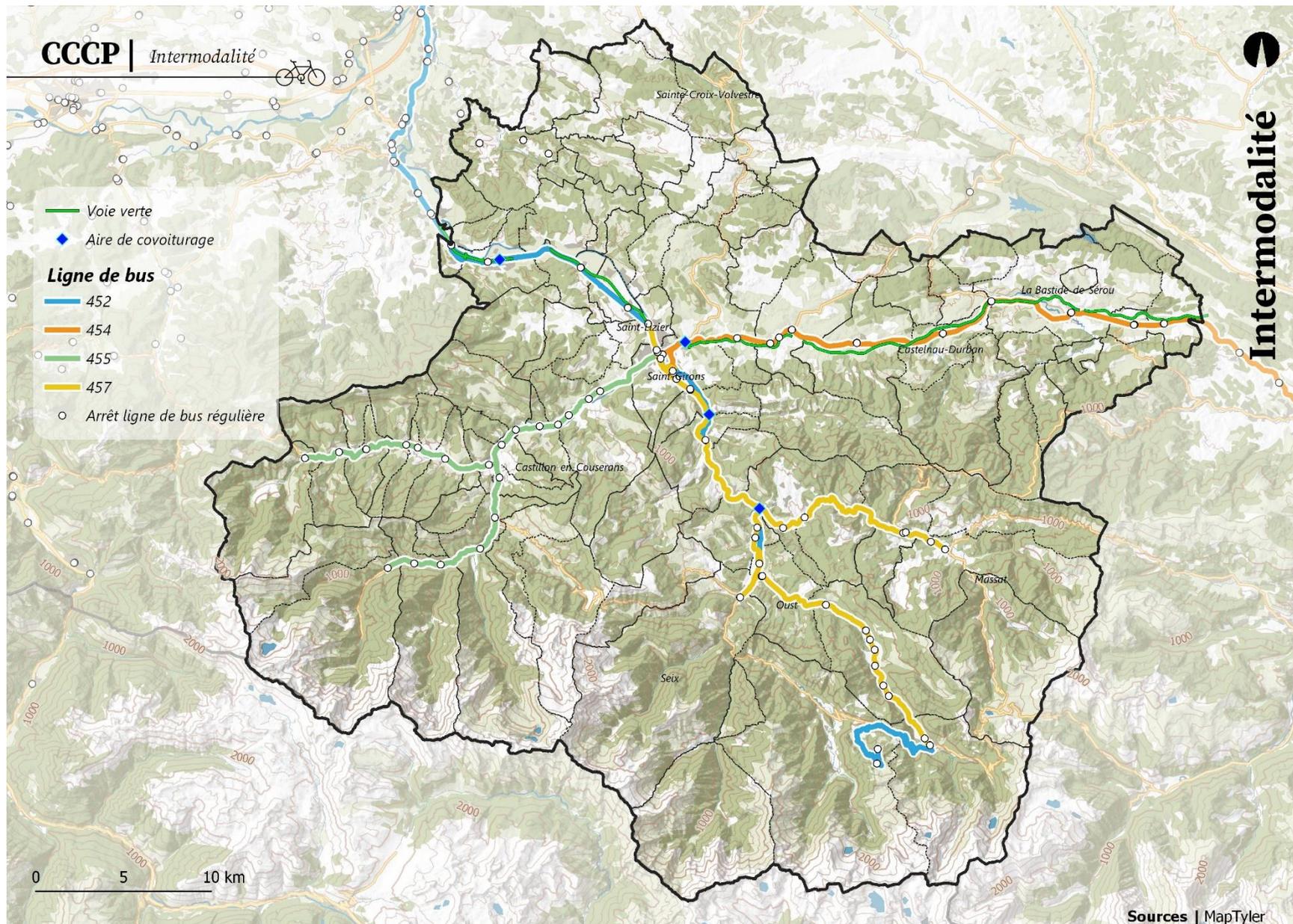
Le lien à ces polarités depuis les zones de vies voisines ressort comme un enjeu fort du territoire.



## Intermodalité – un potentiel à exploiter

Travailler les connexions aux aires de covoiturage permettra de proposer une solution durable à des personnes déjà sensibilisées aux modes de transports alternatifs à l'automobile. 4 aires sont dispersées sur le territoire.

Les arrêts de bus peuvent aussi constituer des plateformes d'intermodalité, à condition qu'elles soient équipées en stationnement cyclable. 4 lignes de bus régulières desservent la CC.

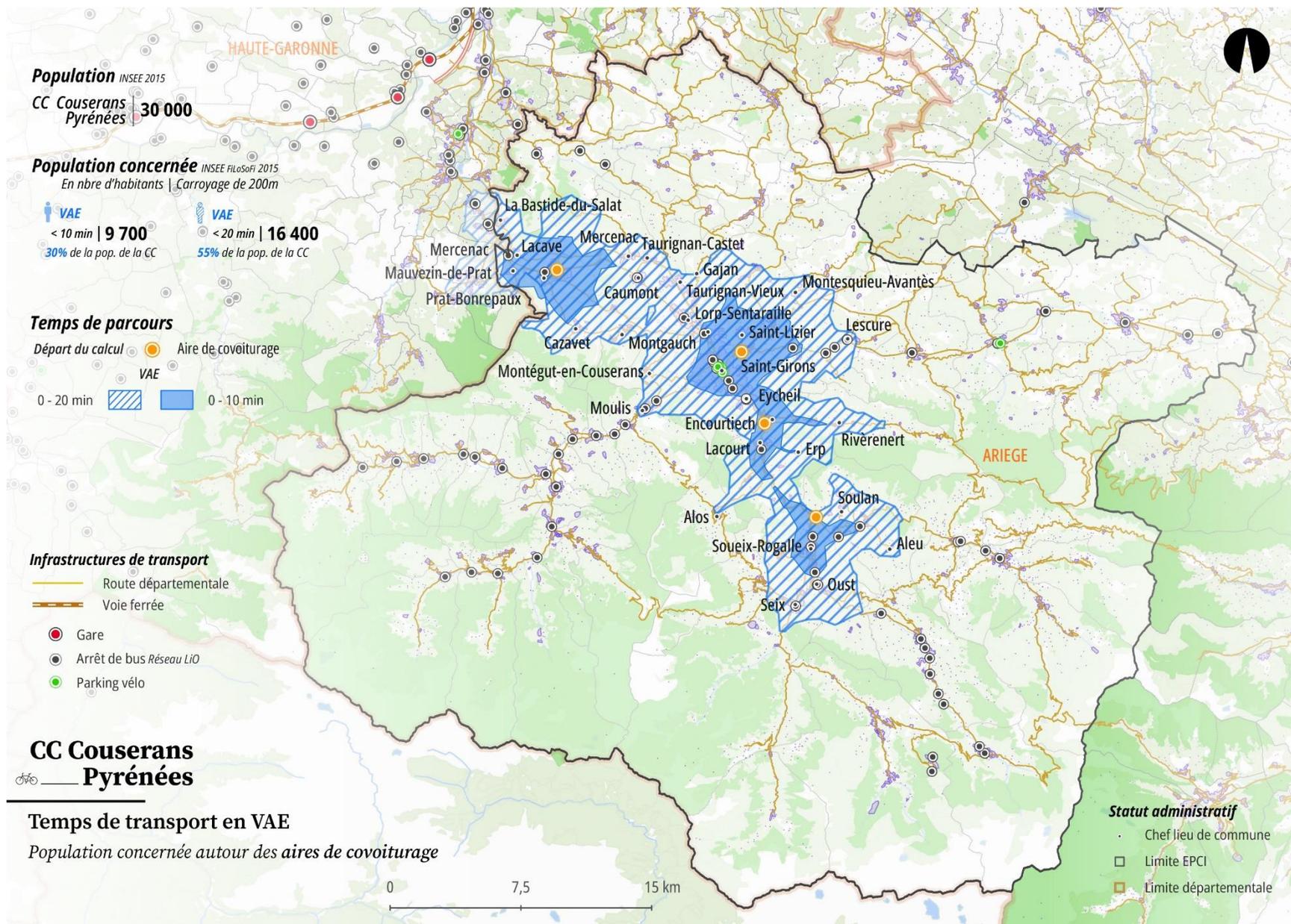


# Intermodalité – un potentiel à exploiter

En VAE, c'est 9 700 personnes qui habitent à moins de 10 min de ces aires.

À noter que se centrer sur des isochrones de 10 min est plus pertinent pour ce type de trajet car le vélo n'est que l'une des composantes de l'itinéraire.

Cette analyse confirme l'intérêt de travailler sur des équipements autour de cette forme d'intermodalité.

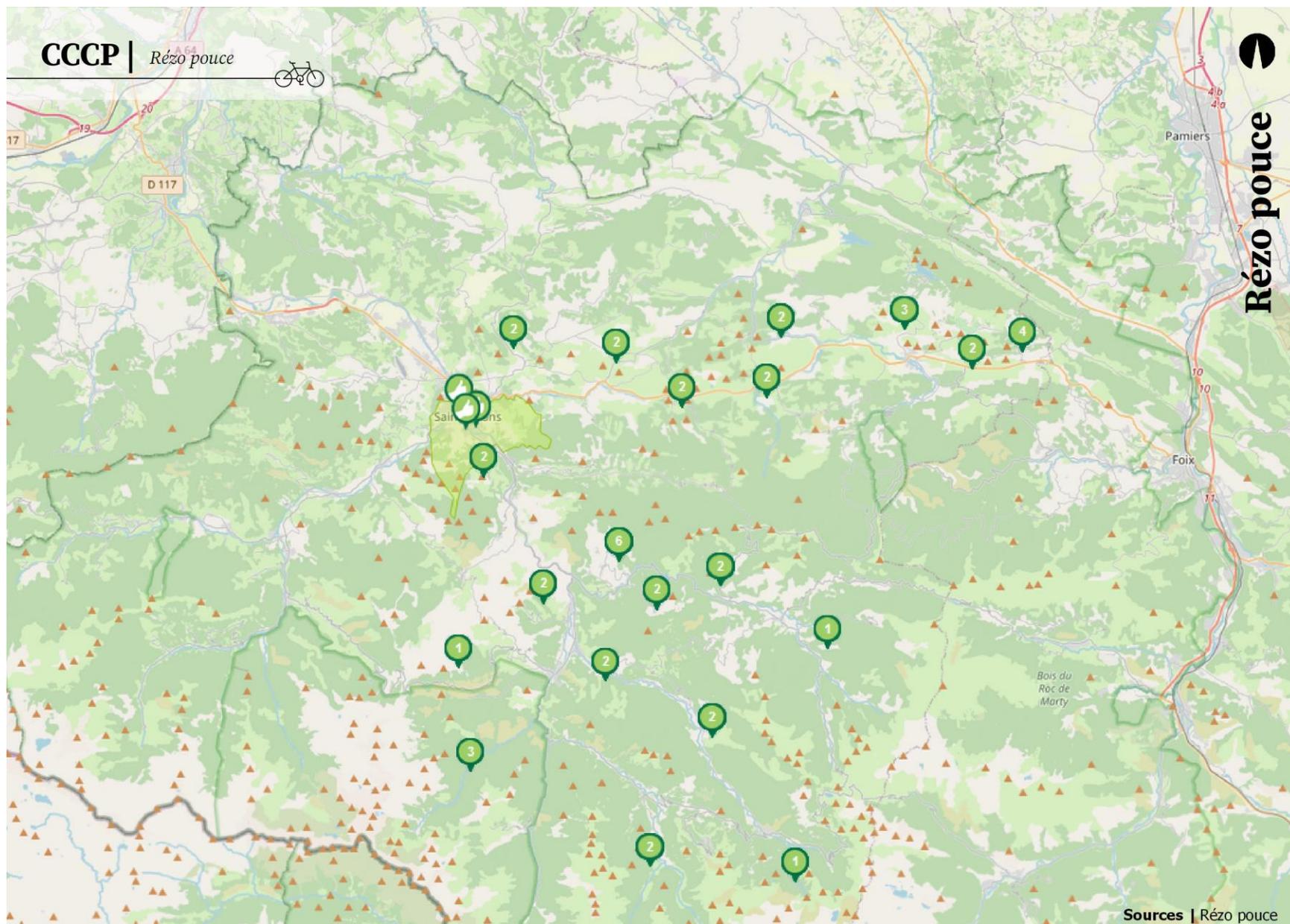


## Rézo Pouce –

*Une opportunité pour  
l'intermodalité?*

L'autostop organisé mise en place sur le territoire à travers le Rézo Pouce pourrait également représenter une opportunité en terme d'intermodalité.

L'implantation du stationnement peut être réfléchi pour qu'il serve au réseau d'autostop en plus d'apporter un service pour d'autres enjeux.



## Le stationnement vélo – *Un service à travailler*

Le territoire fait état d'une **faible couverture en stationnement vélo**. L'implantation de stationnement est un volet essentiel d'une politique vélo efficace : il est aussi important pour l'usager de pouvoir sécuriser son vélo à son point d'arrivée que de pouvoir s'y rendre de manière sécurisée et efficace.

Quelques pistes pour **améliorer l'offre de stationnement vélo** :

- **Équiper les sites démunis** : de stationnement cyclable aires de loisirs, zones d'activité, aires de covoiturage...
- Privilégier les **arceaux** aux râteliers de sorte à ce que le cadre des vélos puisse être attaché
- Mettre en place des équipements propices au **stationnement moyenne et longue durée** (box vélo, abris vélo) aux sites propices
- Réfléchir à la possibilité d'équiper quelques points du Rézo Pouce



*Exemple de stationnement vélo avec attache cadre*

*Place François Camel – Saint-Girons*



*Exemple de stationnement vélo avec attache roue*

*Quai du Gravier Maurice Gradelle – Saint-Girons*

## Signalétique et jalonnement – Une offre principalement touristique

L'offre de jalonnement du territoire est aujourd'hui principalement à **vocation touristique**. Il serait intéressant de développer une offre de jalonnement utilitaire sur l'ensemble du territoire.

- Développer la **Signalisation d'intérêt local** : la SIL permet d'orienter les usagers modes actifs vers les enjeux clés du territoire.
- Développer la **signalisation DV** : le développement d'une signalisation « directionnelle vélo » à l'échelle du territoire peut permettre de placer le vélo comme un mode de déplacement pertinent en lui offrant une place réelle à travers le territoire.

De plus, le développement d'itinéraires doit s'accompagner d'une signalétique adaptée : l'implantation de panneaux « débouchés de cyclistes » à travers le territoire renforcera la vigilance des automobilistes aux traversées dangereuses.



Panneau « Débouché de cyclistes » A21a

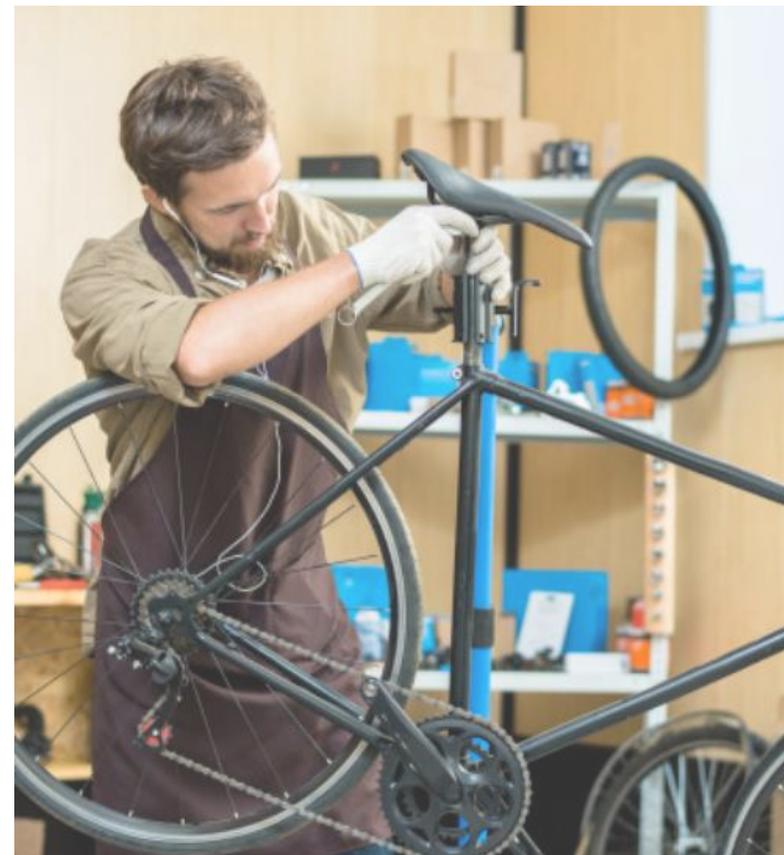


## Les services

Location de vélo, développement du label « Accueil vélo », aides à l'acquisition de matériel, développement du programme Savoir rouler à vélo... Les services peuvent se décliner de multiples façons.

L'offre existante sur le territoire :

- **Sport2000** a un rayon spécialisé vélo (Saint Lizier), **Cycle Et Vous** et **Maxi Sport** (Saint-Girons) offrent des services de locations, de réparations et d'achat de vélos
- **Arize 2 Roues** propose des locations de VTC dans la commune de La Bastide-de-Sérou
- Les habitants peuvent bénéficier de l'**aide à l'achat d'un VAE** proposée par la **Région Occitanie** et du **Bonus vélo** de l'Etat
- Un **atelier de réparation mobile** « Atelier Roue Libre »
- L'**Office de Tourisme** de la Communauté de communes communique sur les questions relatives aux cyclotourisme et **encourage à l'usage des vélos électriques**
- Le **PNR des Pyrénées Ariégeoises** propose un **service de prêts** de vélos électriques
- Des établissements labellisés « **Accueil Vélo** »



À noter que le territoire bénéficie d'un réel tissu associatif valorisant la pratique du vélo sous toutes ses formes.

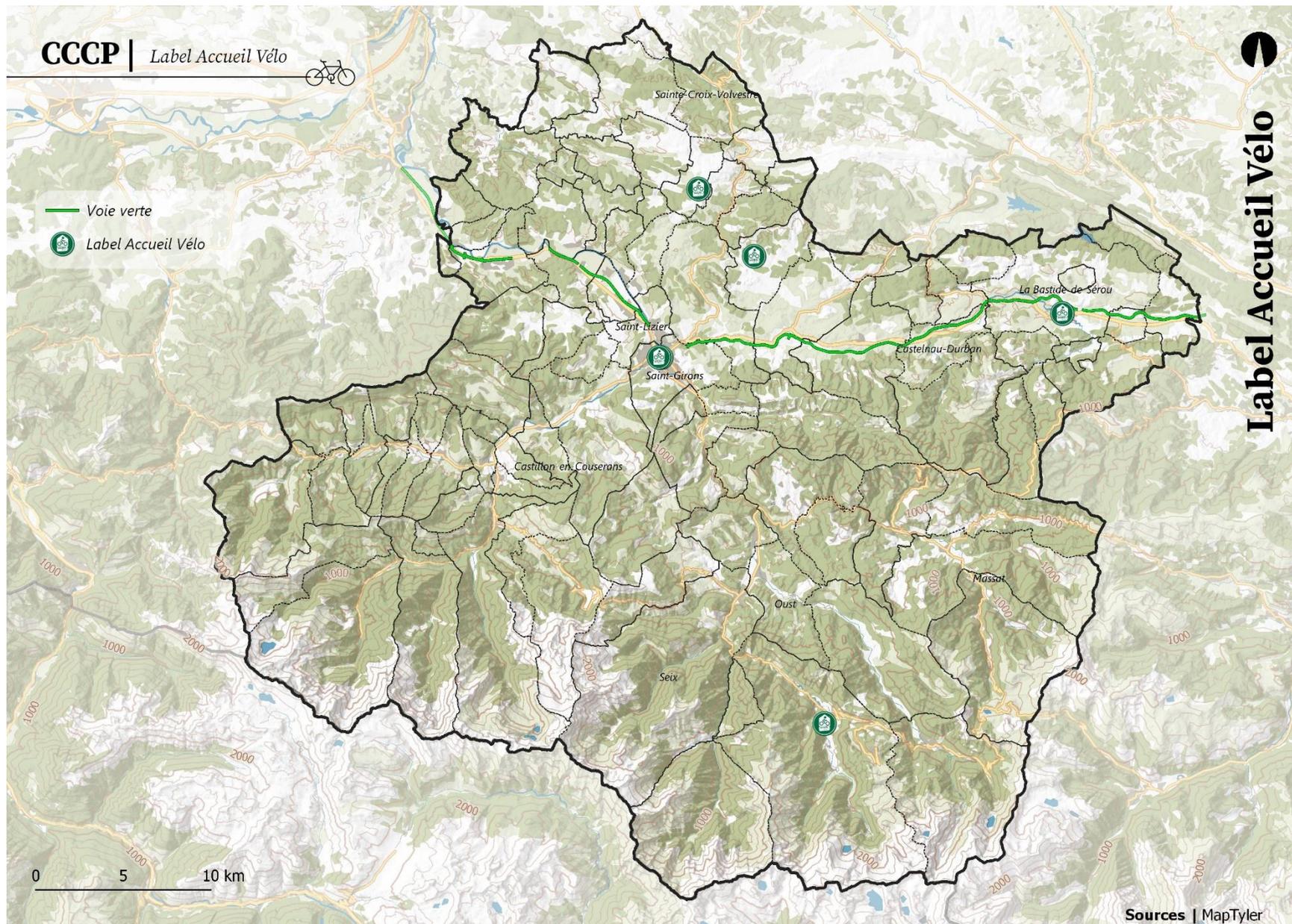
# Le Label Accueil

## Vélo

*Un service à développer ?*

Le territoire compte 6 établissements étant labellisés « Accueil Vélo ».

Si son développement répond principalement à un enjeu touristique, il contribue à développer les services vélo sur le territoire et peut représenter par là un intérêt concret pour les habitants du territoire.



# Synthèse du diagnostic – *analyse AFOM*

## Atouts

- Un **réseau de cyclotourisme** qui se développe avec la Véloroute 81
- Des **déplacements de proximité** captables
- Quelques **acteurs économiques** établis et investis sur le territoire
- Des actions autour du vélo déjà en vigueur
- Une **conscience** des enjeux en résonance entre les visions de la population et des élus

## Menaces

- Des possibles **manques de moyens** pour concrétiser des aménagements
- Des **visions différentes** à différentes échelles potentiellement bloquantes pour le développement du vélo
- Une segmentation de l'action publique à éviter

## Faiblesses

- Un territoire **découpé** par le réseau routier
- Un **manque de sécurisation** sur les axes principaux reliant les communes (RD)
- Une offre de stationnement inadaptée
- Peu d'itinéraires jalonnés
- Un **relief** parfois défavorable à l'usage du vélo
- Un **territoire étendu** rendant difficile la création d'itinéraires transversaux

## Opportunités

- Une **part très importante de la voiture** mais un véritable potentiel de **report modal sur le vélo**
- Des **dispositifs de financements et d'accompagnement**
- Un **réseau routier secondaire peu fréquenté** potentiellement exploitable
- Un **potentiel cyclo-touristique marqué**
- Des **aires de covoiturage** accessibles en vélo ou VAE

## Prochaines échéances – Mission 1

### Etape 1

#### *Inventaire et diagnostic*

- Enquête en ligne et Cartoparty
- Atelier de production
- Entretiens avec les acteurs stratégiques
- Réalisation du diagnostic
- Relevés de terrain

### Etape 2

#### *Définition du schéma directeur cyclable et planification*

- Ateliers itinérants
- Proposition de maillage hiérarchisé
- Elaboration d'un plan d'actions
- Définition des scénarios d'aménagements
- Ateliers de concertation
- Réalisation de fiches pré-opérationnelles
- Programmation du schéma (Plan pluriannuel d'investissement)



Projet cofinancé par le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural  
L'Europe investit dans les zones rurales



Les certificats  
D'ÉCONOMIES  
D'ÉNERGIE  
*Ministère de la Transition  
écologique et solidaire*

