

# Transition touristique des territoires de montagne

## Atténuation, adaptation, diversification

- Favoriser la mobilité touristique décarbonée de la vallée de l'Ariège

# Contexte de l'étude

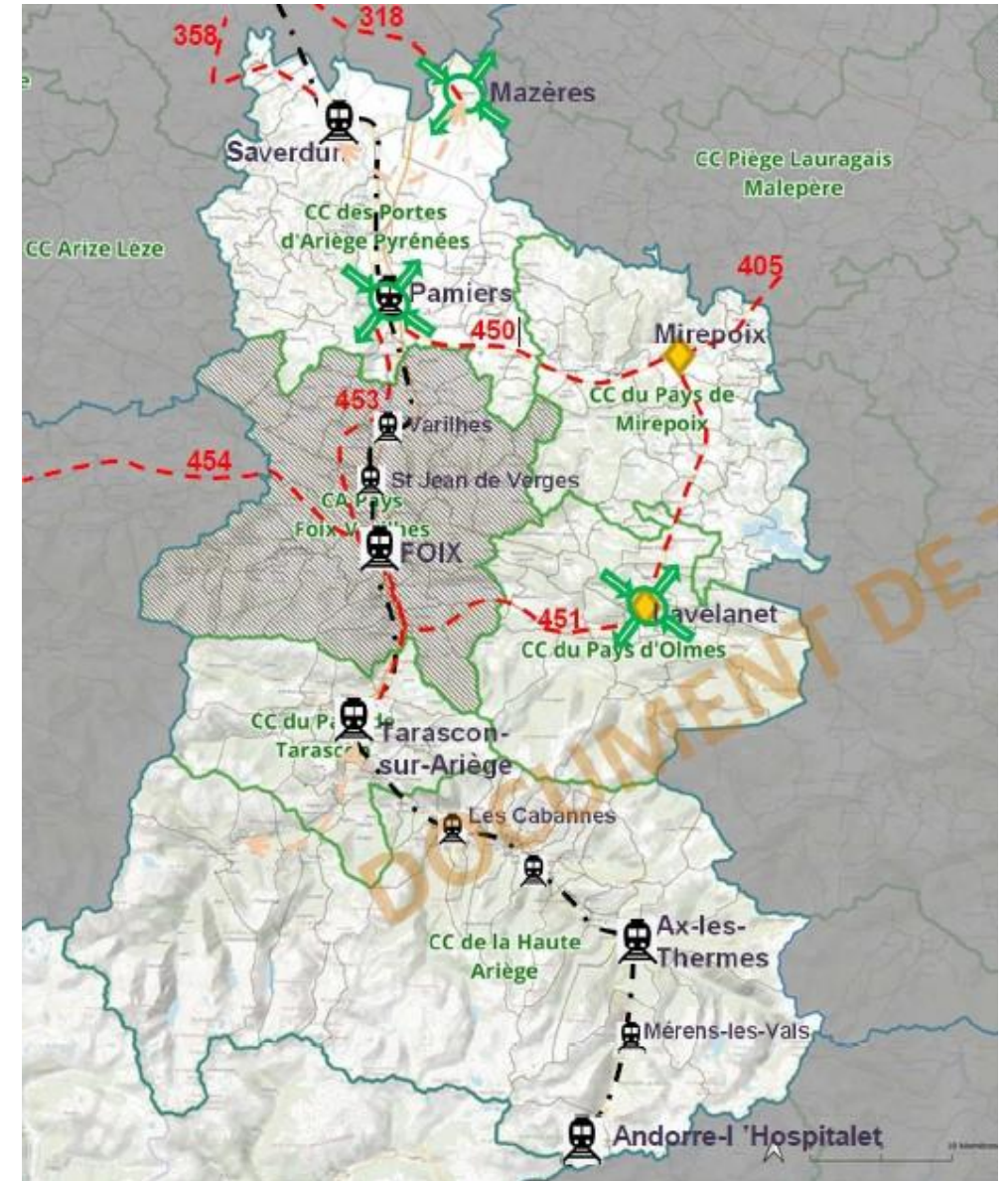
**Le bassin de mobilité de Foix est structuré par la ligne ferroviaire Toulouse-La Tour de Carol**

**Un dispositif « ski rail » qui génère des retombées directes importantes correspondant à des flux importants**

**Une double volonté PETR PAMi et OT Pyrénées ariégeoises de faire progresser le territoire sur la décarbonation de la mobilité touristique**

**Un Contrat Opérationnel de Mobilité porté par la Région en cours d'élaboration qui souhaite le développement d'offres touristiques multi-saisonnalité combinées.** 10

**Bémol = le COM Bassin de Foix n'est pas jugé prioritaire en Occitanie**



# Fiche action n°1 : **Rendre visible l'offre actuelle**

## PRÉSENTATION DU PRESTATAIRE PROPOSÉ :

### Céline Dernoncourt – Géographe et cartographe indépendante

Spécialisée dans la production de cartes interactives et l'analyse de données territoriales, elle accompagne des collectivités et structures publiques dans la création de webmaps, la valorisation de données géographiques et la mise en place d'outils collaboratifs pour le pilotage des politiques territoriales. Son expertise couvre à la fois les aspects techniques (SIG, QGIS, Lizmap) et méthodologiques, garantissant des livrables adaptés aux besoins opérationnels et stratégiques des territoires.



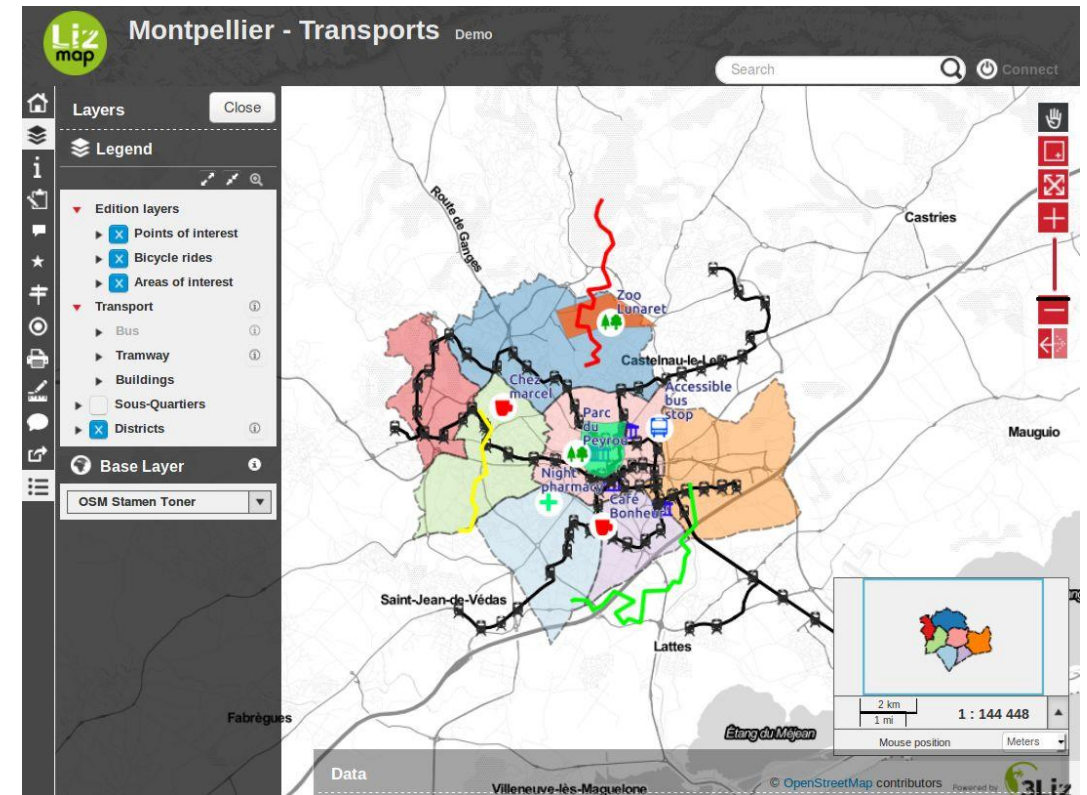
## DEMANDE DE DEVIS :

### L'outil devra intégrer :

- Offres de mobilité régionales (flux Lio, TER...) et locales (TAD, navettes saisonnières) incluant les lignes avec horaires, connexions et intermodalité dans une logique MaaS.
- Infrastructures de transports et de mobilité douces avec leurs coordonnées GPS pour assurer une localisation précise : gares ferroviaires, arrêts de bus d'intérêt régional comme local, aires de covoiturage, pistes cyclables, cyclo-services, locations de vélos, parkings vélo...
- Points d'intérêt touristiques : intégration progressive pour enrichir la carte et soutenir la lecture des offres de mobilité.

### Fonctionnalités recommandées :

- Back-office simple permettant la mise à jour interne des données, incluant les horaires et informations nécessaires à une logique MaaS.
- Interactivité renforcée : possibilité pour les utilisateurs d'ajouter des photos, des commentaires ou autres contributions collaboratives.
- Navigation facilitée : zoom sur les Communautés de Communes et zones d'intérêt spécifiques.
- Outils d'analyse : calcul d'isochrones depuis les gares du territoire, pour réfléchir à des itinéraires alternatifs sans voiture.



### Proposition d'outil : [Lizmap](#)

Lizmap est une solution open source qui permet de publier des cartes interactives issues de QGIS sur le web. Elle offre un environnement simple pour créer des cartes consultables et enrichies de fonctionnalités collaboratives : filtres par couches, consultation de fiches attributaires, ajout de photos ou de commentaires. Contrairement à d'autres solutions de webmap, Lizmap est entièrement orientée vers l'usage interne et la gestion des données territoriales, avec un contrôle complet sur les données et les fonctionnalités. Elle ne dépend pas d'un fournisseur tiers et permet une personnalisation poussée, tout en facilitant l'appropriation par les équipes grâce à son interface intuitive et collaborative.



# Fiche action n°2 : préfiguration des offres sans voiture

Critère	Description / éléments mesurables
1. Accessibilité sans voiture	<p>Le prestataire est accessible via au moins un de ces modes de déplacement, et vérifie ces conditions précises :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• À pied : &lt; 15 minutes depuis gare ou arrêt de bus, parcours sécurisé (trottoirs, passage piéton, éclairage).</li><li>• À vélo : &lt; 15 minutes depuis un point de stationnement vélo ou gare, présence de voie cyclable ou itinéraire vélo sécurisé.</li><li>• Transports en commun : &lt; 15 minutes de marche depuis un arrêt de bus ou train, fréquence raisonnable (&gt;3 passages par jour) et information accessible sur horaires.</li></ul>
2. Services ou activités praticables sans véhicule	<p>Activités proposées peuvent être réalisées entièrement sans véhicule personnel. Vérifiable via : horaires adaptés, équipements fournis (vélos, navettes), présence d'itinéraires balisés.</p>
3. Informations claires et visibles	<p>Le prestataire communique sur l'accès sans voiture : panneaux, site web, brochures, application mobile. Mention obligatoire "accessible sans voiture" + indication claire des itinéraires.</p>
4. Engagement mobilité douce / environnemental	<p>Le prestataire favorise la mobilité douce : parking vélo sécurisé, incitation au covoiturage, réduction des émissions liées aux déplacements. Vérifiable par équipements concrets ou politique affichée.</p>
5. Qualité et fiabilité de l'offre	<p>Services proposés fonctionnent régulièrement et de manière fiable. Vérifiable par : horaires respectés, réservation possible à distance, retours clients positifs sur l'accessibilité et la praticabilité.</p>



Exemple d'un design visuel réalisé avec IA

# Fiche action n°3 : développement des services

## LE DÉROULÉ :

### Etape 1 – Ajustement rapide des besoins et ciblage

- Consolider de manière synthétique les retours des publics ayant expérimenté les offres “sans voiture” dans le cadre de l’action précédente
- Identifier les attentes principales et les points de friction liés aux déplacements et à la gestion des bagages, pour orienter directement la conception des solutions

### Etape 2 – Expérimentation opérationnelle du service

- Sélectionner un site pilote pertinent et vérifier la faisabilité technique, logistique et sécuritaire
- Élaborer un chiffrage réaliste et définir les modalités de gestion du service : accès, horaires, supervision, maintenance et partenariats
- Installer le service et le tester avec les publics engagés, pour ajuster rapidement organisation et fonctionnement

### Etape 3 – Déploiement progressif et valorisation

- Capitaliser sur l’expérience pilote pour envisager l’extension du service à d’autres sites ou parcours
- Ajuster le fonctionnement et la communication en fonction des retours d’usage
- Valoriser la mise en œuvre auprès des acteurs locaux et des usagers pour encourager l’adoption et renforcer l’itinérance sans voiture sur le territoire

## LE CHIFFRAGE :

#### Petite gare / halte : “Accès nature – point de départ”

Le voyageur arrive ici pour aller vers la nature. Il n’a pas besoin de services complexes mais d’équipements utiles.

- Point d’eau potable – 3k€
- Toilettes sèches – 30k€
- RIS + totem – 3k€
- Casiers intermédiaires – 6k€
- Abri vélo sécurisé (box 4 places) – 10k€
- Tables pique-nique abritées – 6k€

TOTAL = 55k HT

#### Gare intermédiaire : “Accès aux services – profiter du territoire”

Ici, le voyageur reste un peu plus longtemps, il peut avoir envie de : se restaurer, consulter des infos touristiques, louer du matériel ....

- Distributeurs restauration légère – 10k€
- Location de matériel simple – 10k€
- Bornes USB / 230V – 2,5k€
- Réparation vélo – 2,5k€

TOTAL = 55+25 soit 80k HT

#### Grande gare / hub : “Connexion – attente – porte d’entrée”

Le voyageur y fait des correspondances nombreuses, parfois attendre longtemps. C’est un point de départ, un lieu de transit renforcé.

- Espace de détente (avec module shelter) – 20k€
- Bloc sanitaire / douche – 30k€ (remplace les toilettes sèches)

TOTAL = 80 + 50 soit 120k HT

# LES SUITES A DONNER

**Affiner les 4 pistes d'action  
en groupe de travail  
« mobilité touristique  
décarbonée » et les intégrer  
au COM**

**Poursuivre la dynamique  
collective créée autour de  
cette thématique par la  
poursuite des ateliers  
collaboratifs**

**Proposer à la Région que le  
PETR anime ce  
GT « Mobilité touristique  
décarbonée »**

# Fiche action n°4 : développement de l'offre

Une opportunité identifiée sur le TIL du Pays de Tarascon en recherche d'accompagnement sur la structuration et la pérennisation de son offre.

- Une proposition sur 2 lignes :
  - Meilleure couverture territoriale sans allonger les temps de trajet

En séparant les vallées, on dessert davantage de villages et de sites tout en conservant des temps de rotation raisonnables, ce qui améliore l'efficacité opérationnelle.

- Optimisation du temps de parcours et de l'expérience voyageur

La séparation des vallées évite les détours et les boucles trop longues. Les voyageurs profitent d'une ligne plus directe, plus rapide et plus agréable, adaptée aux familles, randonneurs et campeurs.

- Valorisation équilibrée des sites majeurs et des micro-vallées

Les sites incontournables restent facilement accessibles, tandis que les villages bénéficient d'une nouvelle visibilité touristique. L'offre soutient ainsi l'économie locale sur l'ensemble des vallées.

- Service plus adaptable, flexible et évolutif

Chaque ligne peut fonctionner de manière indépendante selon les saisons, les événements ou les pics touristiques.

Gare de Tarascon	Gare de Tarascon
Tarascon - Office de Tourisme / Centre	Tarascon - Office de Tourisme / Centre
Le Pré Lombard - Camping	Le Sedour
Ussat - Thermes	Parc de la Préhistoire
Barry d'en Haut	Rabat les 3 Seigneurs
Camping & Canoë Ariège Evasion	Gourbit
Grotte de Lombrives	Grotte de Lombrives
Tarascon - Office de Tourisme / Centre	Gare de Tarascon
Gare de Tarascon	Tarascon - Office de Tourisme / Centre
Mercus-Garrabet / Village	Grotte de la Vache - Forges
Base nautique	Camping des Grottes
Bompas	Génat
Arignac	Miglos
Le Sedour	Grotte de Niaux
Gare de Tarascon	Tarascon - Office de Tourisme / Centre
Tarascon - Office de Tourisme / Centre	Gare de Tarascon