

# POPULATION ET CADRE DE VIE



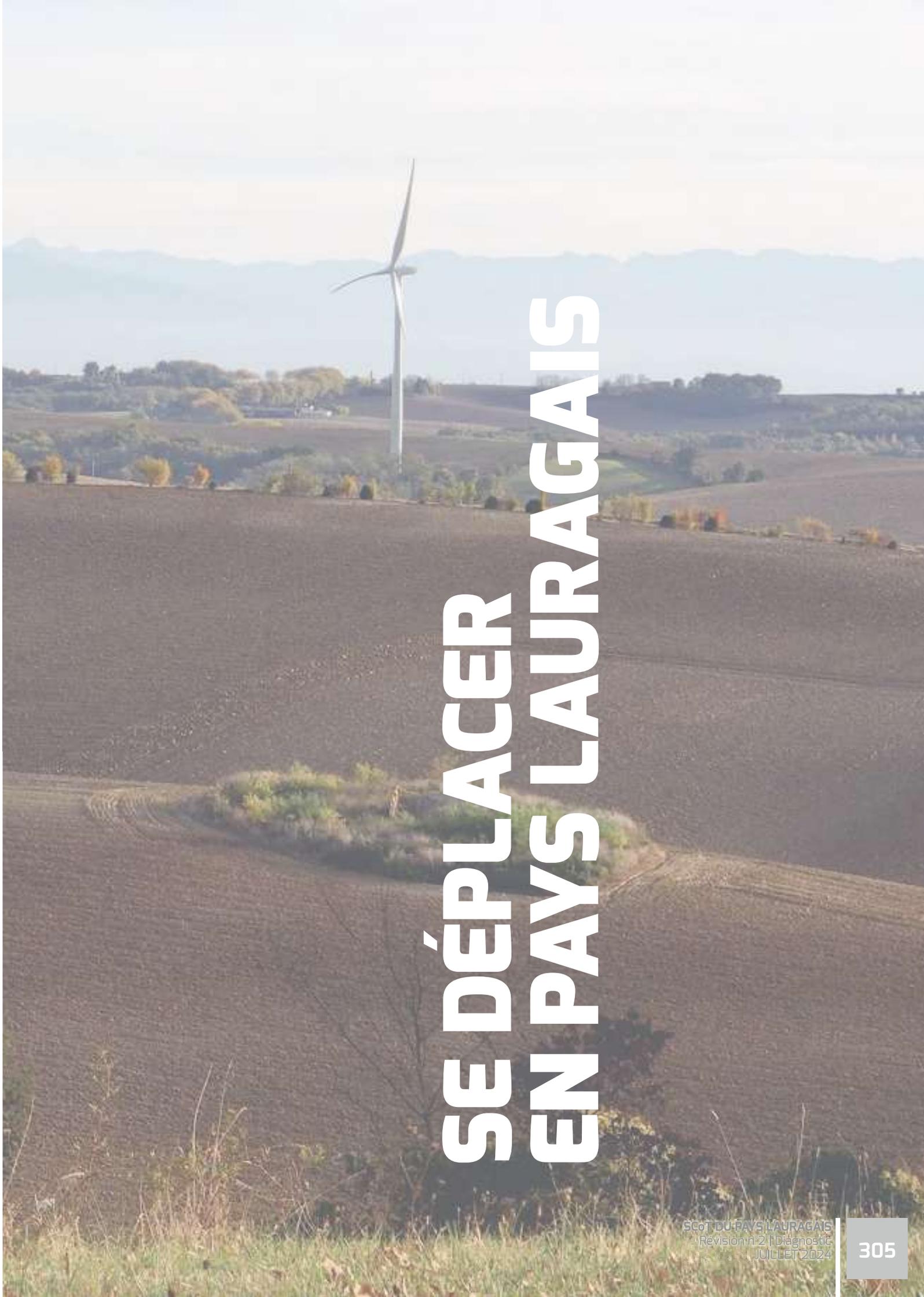
A landscape photograph of a rural valley. In the foreground, there are green bushes and trees. The middle ground shows a large, dark brown field, possibly a vineyard or agricultural field. In the background, there are rolling hills and a range of mountains under a clear sky. A single white wind turbine stands prominently on the right side of the middle ground.

# MOBILITÉS

# ET

# RÉSEAUX





# SE DÉPLACER EN PAYS LAURAGAIS

## SE DÉPLACER EN PAYS LAURAGAIS

Comme de nombreux territoires, celui du Pays Lauragais demeure fortement soumis à l'influence de l'agglomération toulousaine. Un constat qui se vérifie dans les déplacements domicile-travail.

Les communes bénéficiant d'une proximité avec la Métropole toulousaine ou avec les axes de transports majeurs (voies de chemin de fer, autoroute, ...) connaissent une dynamique plus importante.

### Entre dépendances et liaisons avec la métropole toulousaine

Si le territoire du Pays Lauragais se nourrit de nombreuses influences du fait de sa position géographique au sein de l'occitanie, c'est le dynamisme actuel de l'agglomération toulousaine qui influe majoritairement sur ses évolutions territoriales. Un constat qui se renforce en particulier sur ses marges Ouest.

L'agglomération toulousaine constitue le point de convergence des grands axes de communication d'envergure régionale et nationale qu'il s'agisse du réseau routier, de l'étoile ferroviaire ou de la desserte aérienne.

Historiquement, l'agglomération toulousaine s'est développée autour d'un réseau viarie en étoile avec pour centralité Toulouse. Ce réseau routier existant, dense et très maillé, a fait de la voiture personnelle le mode de transport privilégié, la place de la voiture ne tend pas à diminuer.

Depuis 1982, le réseau des voies rapides toulousaines s'est renforcé, ouvrant de très nombreuses opportunités foncières à l'urbanisation. L'étalement urbain de l'agglomération n'a cessé de se développer et les opérations pavillonnaires se sont multipliées. Les échanges entre l'aire urbaine toulousaine et les territoires à sa périphérie se sont amplifiés, augmentant régulièrement le volume de déplacements en véhicule individuel. Par ailleurs, ce réseau en étoile compte peu de liaisons entre les villes moyennes ou entre les communes majeures. De fait, l'accès à des voies rapides nécessite de rejoindre le pôle urbain et son périphérique qui assure la continuité des axes autoroutiers. Les « Transports Collectifs Urbains » offrent une alternative à la voiture pour les habitants de la grande agglomération toulousaine.

Qu'il s'agisse de déplacements longue distance ou locaux, la mobilité sur l'ensemble de l'aire urbaine toulousaine augmente à la fois en nombre et en longueur de déplacements.

### Des déplacements domicile-travail tournés vers l'agglomération toulousaine

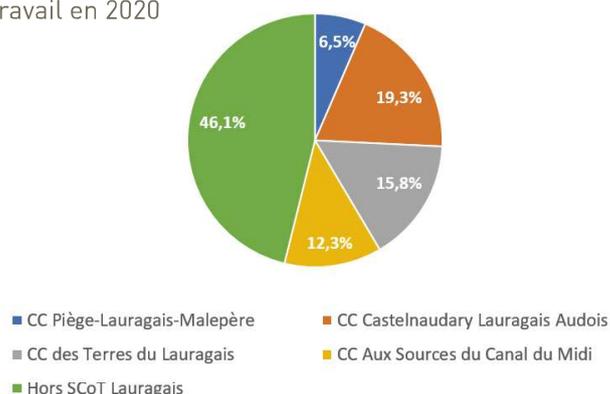
Selon le recensement de la population de l'INSEE (exploitation complémentaire) en 2020 sur les flux domicile-travail, le Pays Lauragais est un territoire fortement soumis à l'influence toulousaine.

Pour le SCoT Lauragais, en 2020, 44 601 travailleurs de 15 ans ou plus ayant un emploi travaillent en Occitanie et effectuent des trajets quotidiens moyens de 21 minutes et 21 kilomètres.

Parmi eux, 53,9 % restent sur le SCoT Lauragais pour travailler : ce taux diminue puisqu'il était de 57% en 2014. En comparaison aux SCoT Nord et Sud Toulousain qui sont les plus dépendants à Toulouse, le Lauragais garde une bonne partie des travailleurs au sein de son territoire (31 % pour le Nord Toulousain et 40 % pour le Sud Toulousain). À l'inverse, le SCoT Comminges Pyrénées est relativement autonome : 78 % des travailleurs restent sur le territoire. Le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine garde 95 % des flux domicile-travail sur son territoire. L'attractivité économique de l'agglomération toulousaine capte les populations des SCoT voisins.

Ainsi, pour le Pays Lauragais, 46,1 % des flux domicile-travail s'effectuent hors du Lauragais pour une durée moyenne de 36 minutes et 38 kilomètres. Parmi ces 46,1 %, la population se déplace à 70,7 % vers la grande agglomération toulousaine et 26,6 % en dehors du SCoT (Tarn et Aude essentiellement).

Part des sortants dans les déplacements domicile-travail en 2020



Source : INSEE RP - Exploitation complémentaire 2020

Des différences notables s'observent à l'échelle des flux domicile-travail des sortants au sein des EPCI du Lauragais :

- 19,3 % des actifs du Lauragais travaillent dans la Communauté de Communes Castelnaudary Lauragais Audois pour

- 15,8 % des actifs du Lauragais travaillent dans la Communauté de Communes Terres du Lauragais pour 7 km et 8 min de trajet,
- 12,3 % des actifs sortants travaillent dans la Communauté de communes Aux sources du Canal du Midi pour 6 km et 7 min de trajet,
- 6,5 % des actifs sortants du Pays Lauragais travaillent dans la Communauté de communes Piège-Lauragais-Malepère,
- Enfin, comme déjà vu précédemment, 46,1 % des travailleurs quittent totalement le SCoT Lauragais pour aller travailler (contre 43 % en 2014).

Les parts de travailleurs sortants dans les EPCI du Lauragais étaient plus fortes en 2014, alors que la part de flux domicile-travail hors SCoT était plus basse.

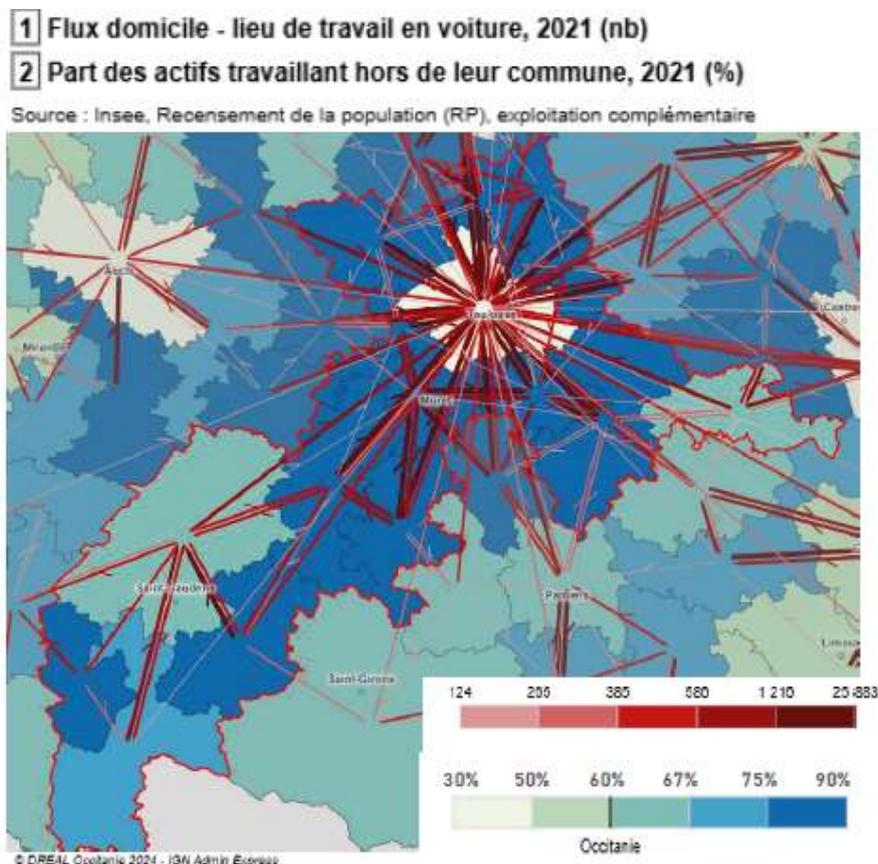
A l'inverse, par EPCI, il est constaté que les actifs vont travailler hors du SCoT à :

66 % depuis Terres du Lauragais : l'évasion pour les flux domicile-travail est la plus forte pour cet EPCI à la frange directe de l'Agglomération de Toulouse,

- 37,6 % depuis Piège-Lauragais-Malepère,
- 31,5 % depuis Aux sources du Canal du Midi,
- et à 26,4 % depuis Castelnaudary Lauragais Audois.

Pour ce dernier EPCI, la part des trajets domicile-travail vers l'extérieur est la plus faible vers l'extérieur du SCoT. En revanche, la part des trajets internes au SCoT est la plus forte, ce qui traduit son autonomie économique.

Répartition et intensité des flux domicile-travail en 2021



# MOBILITÉS ET RÉSEAUX

7 km et 8 min de trajet, ce qui montre l'attractivité économique de cet EPCI.

## Vers une augmentation de la place de la voiture dans les déplacements

En France, en 2020, la voiture reste de loin le mode de transport privilégié. C'est d'autant plus le cas en région Occitanie où l'utilisation des véhicules automobiles est plus importante : près de 78 % des actifs ayant un emploi en Occitanie utilisent la voiture pour se rendre au travail, contre 70,1 % en France métropolitaine (69,9 % en 2014).

En périphérie des agglomérations, où les transports en commun peinent à desservir de manière efficace les territoires peu denses, la voiture est davantage utilisée qu'en ville. La Haute-Garonne, avec un plus fort développement des transports en communs et des voies ables autour de Toulouse, a une part d'utilisation de la voiture de 72,2 % contre 73,4 % en 2014. Cette part est plus faible (et en baisse) par rapport aux départements plus ruraux du Tarn (83,6 %) et de l'Aude (81,5 %) qui voient la part de la voiture augmenter entre 2014 et 2020.

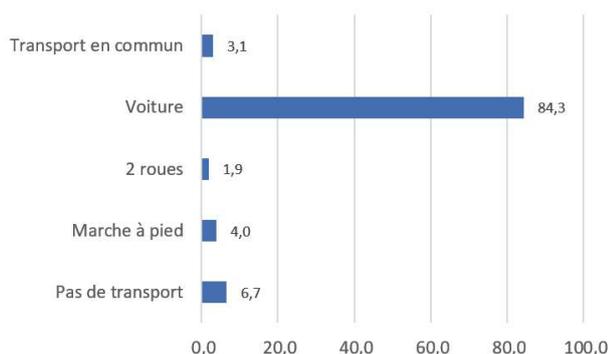
L'utilisation majoritaire de la voiture soulève un certain nombre de problématiques qui touchent à la fois les individus et les collectivités. Son utilisation s'accompagne de coûts en matière économique, environnementale ou encore en termes de temps de parcours.

Plus globalement, la dépendance à la voiture (et au pétrole) n'est pas sans poser de problèmes en termes de coût économique. Depuis 15 ans, le cours du baril de pétrole a connu de fortes variations. Des pics haussiers ont notamment été observés ces dernières années. Ces tendances se répercutent sur le budget des ménages, d'autant plus touchés que les distances réalisées en voiture personnelle sont importantes.

Sur les temps de parcours, les phénomènes de congestion sur les agglomérations ne cessent de progresser.

À l'échelle du SCoT du Pays Lauragais, en 2020, parmi les actifs sortants, la part de la voiture reste majoritaire dans les déplacements domicile-travail et a augmenté par rapport à 2014 passant de 83,7 à 84,3 %.

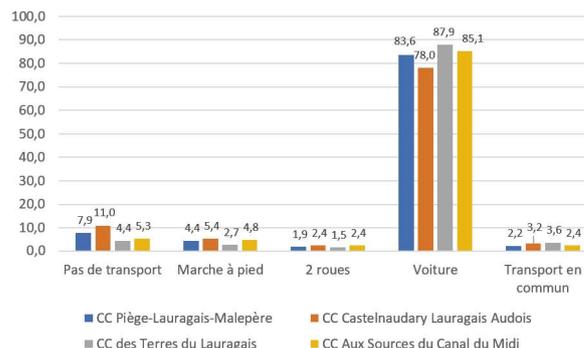
Part des modes de transport dans les flux domicile-travail en 2020 à l'échelle SCoT



La part d'utilisation des transports en commun, 2 roues, marche et pas de transport a diminué entre 2014 et 2020 au profit de l'automobile.

Dans le détail, l'utilisation des 2 roues se répartit comme suit : 1 % pour les 2 roues motorisées et 0,9 % pour le vélo.

Part des modes de transport dans les flux domicile-travail en 2020 par EPCI



Source : INSEE RP - 2020

## Le covoiturage, un outil afin d'optimiser les déplacements en voiture

Le diagnostic prospectif et concerté des mobilités en Lauragais conduit par le PETR en 2021 avait mis en exergue, pour l'ensemble du PETR, un défaut d'outil de mise en relation pour le covoiturage. La nécessité de mettre en place des plateformes de covoiturage, voire de créer des lignes de covoiturage, avait été soulevée.

Sur la plus grande partie du territoire et en lien avec les territoires voisins, des initiatives individuelles et institutionnelles se sont développées ces dernières années pour favoriser le covoiturage. La hausse des prix des carburants, l'augmentation de la fréquentation de certains axes routiers ainsi que la prise de conscience écologique sont des éléments qui expliquent ces évolutions.

Dans l'Aude, depuis septembre 2021, une plateforme numérique gérée par le Conseil Départemental, Mobil'Aude, facilite le covoiturage sur le département : elle permet à ses utilisateurs de trouver un moyen de transport ponctuel mais aussi d'adhérer à une « communauté de voyageurs » partageant un même lieu de travail, de loisirs ou d'habitat. En partenariat avec Maison France Services et Mobicoop, elle développe également un service de covoiturage solidaire pour permettre à des personnes de bénéficier de trajets gratuits. Le Département vise à faire monter en puissance Mobil'Aude d'une part en créant un réseau d'animateurs locaux de la plateforme Mobil'Aude issus de différentes collectivités et structures (EPCI, PNR, PETR, associations, France services, etc.) contribuant à faire connaître la plateforme, d'autre part en proposant aux communes de réserver une ou plusieurs places de stationnement public au covoiturage, notamment via Mobil'Aude, au cœur des villages et centres urbains. Sur le territoire du Pays Lauragais, les communes engagées dans cette démarche sont (mi-2024) :

- pour la Communauté de communes Castelnaudary Lauragais Audois : Baraigne, Labastide d'Anjou, Labécède-Lauragais, Payra-sur-l'Hers, Saint-Papoul, Villeneuve-la-Comptal ;
- pour la Communauté de communes Piège-Lauragais-Malpertère : Molandier, Montréal, Villasavary, Fanjeaux.

Enfin, le Département vise à offrir à des personnes éloignées du numérique la possibilité de trouver des solutions de covoiturage via l'appui de structures accompagnantes. Sur le territoire du Pays Lauragais, ce rôle sera assuré par l'association La roue qui tourne, basée à Castelnaudary, dans le cadre de son projet de maison de l'écomobilité.



La signalétique Mobil'Aude (@Département de l'Aude)

Dans le cadre du programme ACOTE, la Communauté de communes TDL a expérimenté en 2023 et 2024 jusqu'à dix lignes régulières de covoiturage par l'intermédiaire de la société "Illicov". Ces dernières fonctionnaient comme des lignes de bus, avec des arrêts fixes et une garantie de trajet aux utilisateurs.

L'objectif était ainsi de faciliter les échanges en définissant à l'avance les lieux de rencontre. Afin de répondre aux besoins des habitants, notamment dans les déplacements domicile-travail vers la métropole toulousaine, ces lignes rejoignaient des "points d'entrée" du réseau de bus et de métro Tisséo : Ramonville-Saint-Agne (station de métro), Balma (station de métro Gramont), Quint-Fonsegrives (arrêt de bus Balma Ribaute), Labège.

Toutefois, faute de passagers en nombre suffisant, l'expérimentation n'a pas donné lieu à une pérennisation de ces lignes.



Travaux sur l'aire de covoiturage de Lanta en 2023

Des initiatives locales et privées (Blablacar, Kelbillet, Cab-Ly, ...) se développent également sur des déplacements ponctuels.



La fréquentation de l'autoroute A61 augmente au fur et à mesure de la progression vers Toulouse.

En lien avec cette fréquentation de l'A61, entre 2015 et 2023, 34 km entre Toulouse et Narbonne ont été aménagés en 2x3 voies (20km dans l'Aude et 14km en Haute-Garonne).

## Un réseau routier qui structure le Pays Lauragais

La hiérarchisation des routes est présentée selon le classement de l'Institut National de l'Information Géographique et Forestière (IGN 2021) dans une volonté d'harmonisation entre les trois Départements du territoire. Ce classement du réseau routier se fait en 5 niveaux. Il est fondé sur l'importance des tronçons de route pour le trafic routier. À l'échelle du Pays Lauragais, les 3 premiers niveaux permettent de comprendre l'organisation du territoire au regard des infrastructures majeures de communication.

Le réseau classé 1 assure les liaisons entre métropoles et compose l'essentiel du réseau européen. Il est composé d'autoroutes et quasi-autoroutes, parfois de nationales.

Le réseau classé 2 permet d'assurer les liaisons entre départements.

Le réseau classé 3 permet les liaisons ville à ville à l'intérieur d'un département. Ce niveau est majoritairement représenté par des routes départementales.

Le réseau secondaire est constitué des niveaux 4 et 5. Le niveau 4 correspond aux voies permettant de se déplacer rapidement à l'intérieur d'une commune et, dans les zones rurales, de relier le bourg aux hameaux proches. Le niveau 5 correspond aux voies permettant de desservir l'intérieur d'une commune.

## Une structuration des infrastructures de communication différenciée selon les EPCI

### ■ Communauté de communes de Terres du Lauragais

L'EPCI se distingue par 3 sous-secteurs qui ont une accessibilité favorisée vers la métropole toulousaine : le secteur nord (Lanta-Caraman), le centre (Villefranche-de-Lauragais) et le sud (Nailloux).

**Le secteur Nord de Terres du Lauragais**, par sa situation géographique, est proche de l'agglomération toulousaine. Sa partie ouest est directement connectée au Sicoval et à l'agglomération toulousaine. Les routes les plus importantes ont d'ailleurs une orientation est/ouest soit Toulouse/Revel.

Hormis l'axe de niveau 2 (D2/D622) qui effleure le sud de ce secteur, les deux axes est/ouest structurants (la D1 et la D826) sont de niveau 3.

Les pôles de Lanta et Caraman sont situés sur la D1. Cette route de niveau 3, peu sinueuse, relie l'agglomération toulousaine au bassin de vie de Lanta Caraman et à celui de Revel. Sur la portion entre Caraman et Revel, la RD1 présente des largeurs de chaussée de 6 à 6,8 mètres.

Lanta n'est reliée directement à aucune autre route importante. Caraman est relié à Villefranche-de-Lauragais et au Tarn par la D25/D11 de niveau 3. Cet axe devient sinueux et peu large entre Caraman et Villefranche-de-Lauragais, avec des tronçons de moins de 5,5 mètres.

Parmi les communes majeures de ce secteur nord de Terres du Lauragais, Sainte-Foy-d'Aigrefeuille est une des communes les plus proches de l'agglomération toulousaine. L'accès routier le plus structurant est constitué par la D18. Aucune route de niveau important ne dessert la commune. Le réseau immédiat existant est peu sinueux et moins large, souvent inférieur à 5,5 mètres et donc peu propice au transport routier.

Comme Sainte-Foy-d'Aigrefeuille, Préserville est très proche de l'agglomération toulousaine. La D18 et la D2 permettent d'y accéder en empruntant la D31 depuis Préserville. Cet accès par la D31 apparaît relativement sinueux (D31/D2) et peu large (moins de 5,5 mètres).

Auriac-sur-Vendinelle se situe sur la D1 classée de niveau 3, peu sinueuse mais de largeur inférieure à 6 mètres. Située à proximité de Caraman, la commune présente à peu près le même profil routier.

Bourg-Saint-Bernard est située à proximité de la D826 (réseau de niveau 3) de largeur non homogène, parfois comprise entre 5,5 et 6 mètres, parfois supérieure à 6 mètres.

**Le secteur centre de Terres du Lauragais** est organisé autour de sa centralité à savoir Villefranche-de-Lauragais. Géographiquement, la commune occupe le centre du secteur centre.

# MOBILITÉS ET RÉSEAUX

Cet équilibre géographique et le niveau de dotations routières de Villefranche-de-Lauragais qui dispose de deux routes de niveaux 1 et 2 (l'A61 avec l'échangeur et la RD813), permettent d'assurer une fluidité des transports au sein de l'EPCI et vers l'agglomération toulousaine.

L'échangeur sur l'autoroute A61, situé à hauteur de Villefranche-de-Lauragais, permet d'accéder à Toulouse en une vingtaine de minutes.

La RD 813 permet un accès rapide à plusieurs communes limitrophes du secteur, dont Villenouvelle et Avignonet-Lauragais. Ces deux axes sont rectilignes et larges, propices de facto à tout type de flux, à l'exception de la traversée de Villefranche-de-Lauragais.

Les deux infrastructures permettent de relier Villefranche-de-Lauragais non seulement à Toulouse, mais aussi aux communes majeures du sillon Lauragais : Castelnaudary et Bram. La connexion entre l'A61 et l'A66 permet d'accéder à Nailloux, à côté de l'itinéraire traditionnel de la RD622 qui traverse Gardouch.

L'accès aux communes de Caraman et de Revel emprunte des routes de niveau 3 plus sinueuses et moins larges, respectivement D25 et D622. L'itinéraire le plus favorable pour les poids lourds entre Villefranche-de-Lauragais et Revel transite via l'A61 jusqu'à Castelnaudary pour rejoindre Revel par la D624.

Les trois communes majeures de ce secteur centre de Terres du Lauragais se situent tous à moins de 8 minutes en voiture de Villefranche-de-Lauragais.

Villenouvelle est traversée par un axe structurant entre Toulouse et Villefranche : la RD 813. L'accès à l'A61 peut se faire soit à hauteur de l'échangeur de Villefranche-de-Lauragais ou de celui de Montgiscard ouvert à l'automne 2011. L'accès à l'agglomération toulousaine via l'échangeur de Montgiscard et l'accès à Castelnaudary par celui de Villefranche-de-Lauragais semblent préférables.

Avignonet-Lauragais se situe également sur la RD 813, à 16 kilomètres de Castelnaudary soit à 15 minutes.

Gardouch se situe à seulement 3 kilomètres de Villefranche-de-Lauragais en étant relié par la RD622, large et rectiligne sur ce trajet. Gardouch bénéficie pleinement de l'attractivité et des dotations routières présentes sur Villefranche-de-Lauragais. L'axe de la D16 de niveau 3 représente un itinéraire alternatif pour accéder à Ayguesvives/Montgiscard pour les véhicules légers, ainsi qu'à Nailloux. La RD625 de niveau 3 permet quant à elle de rejoindre Salles-sur-l'Hers.

**Le secteur sud de Terres du Lauragais (Nailloux)** est desservi par un axe structurant : l'A66. Le réseau routier de niveau 3 assure les liaisons entre les communes majeures de ce secteur et les communes majeures environnantes du secteur de Villefranche-de-Lauragais, du sud Toulousain et de l'Ariège. Le réseau secondaire (assez sinueux en raison de la topographie) assure en complément des liaisons avec les autres communes non pôles du secteur.



L'autoroute A66 au niveau du moulin de Nailloux

Nailloux est relié efficacement aux autres communes majeures du Lauragais ainsi qu'à l'agglomération toulousaine grâce à un échangeur sur l'A66. La D622 permet de relier Nailloux à Auterive, Gardouch et Villefranche-de-Lauragais. La D19 assure une liaison vers Saint-Léon et Venerque et en complément avec la D16 en direction de Calmont et de l'Ariège. Ces deux dernières routes présentent des largeurs de chaussée inférieures à 6 mètres (mais pas sur la totalité du parcours) et s'avèrent moins propices au transport de poids lourds.

Un projet de demi-échangeur est en réflexion et devrait permettre aux automobilistes venant de Nailloux, par la D622, d'accéder à l'A66 pour aller vers Toulouse. Le nombre de véhicules allant vers Pamiers étant bien moins important, cela explique ce choix.

La commune de Calmont bénéficie d'un accès rapide à l'autoroute A66 via la D11 à hauteur de l'échangeur de Mazères-Saverdun (6 minutes soit 6 kilomètres). Un réseau composé de routes de niveau 3 permet d'accéder via la vallée de l'Hers (D35/D820), à Cintegabelle et à Auterive, ainsi qu'à Saverdun via la D11.

Saint-Léon bénéficie également d'un accès rapide à l'A66 au niveau de l'échangeur de Nailloux (6 minutes, 5,8 kms). La D19 permet un accès rapide à Venerque et la D38 à Ayguesvives ainsi qu'à l'échangeur de Montgiscard sur l'A61.

## ■ Communauté de communes aux sources du Canal du Midi

Le réseau routier structurant de l'EPCI est organisé autour de Revel. Le réseau se révèle moins sinueux et plus large le long de la D622 en direction de Toulouse et le long de la D624 en direction de Castelnaudary. La connexion avec le sud tarnais et Castelnaudary est plus rapide qu'avec les bassins de vie haut-garonnais du Lauragais et au-delà avec l'agglomération toulousaine.

Revel bénéficie d'un réseau de niveau 2, assurant une liaison avec Castelnaudary (D624), Castres (D622) et l'agglomération toulousaine (D622 et D2). Afin de soulager la traversée de Revel d'un trafic important avec un fort taux de poids lourds, le projet de contournement de la D622 est inscrit dans les propositions d'investissement que le Conseil départemental de la Haute-Garonne pourrait réaliser dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissement des routes départementales. Le

début des travaux est prévu pour 2025.

La plus grande partie de la chaussée de la liaison entre Revel et Castelnaudary se révèle large, supérieure à 7 mètres, favorable de facto au transport routier. Une partie se révèle moins favorable à l'entrée de Revel avec une largeur inférieure à 6 mètres. La liaison entre Revel et Castres présente les mêmes caractéristiques.

L'axe D622/D2 qui permet d'accéder à Toulouse présente des largeurs discontinues peu favorables au transport de poids lourds.

Revel est reliée aux pôles de Caraman et de Lanta par la D1 d'une largeur inférieure à 6 mètres.

En ce qui concerne les pôles de l'EPCI aux sources du Canal du Midi, Sorèze se situe sur l'axe D1/D85 entre Revel et Castres. Cet axe est de niveau 3. La chaussée y est inférieure à 6 mètres.

Saint-Félix-Lauragais se situe sur la D622. A hauteur de la commune, la chaussée est comprise entre 6 et 7 mètres, puis s'élargit ensuite en direction de Revel pour dépasser les 7 mètres jusqu'à l'entrée de Revel. La connexion de Saint-Félix-Lauragais à l'agglomération toulousaine emprunte la D622 puis la D2 avec des tronçons de largeur comprise entre 6 et 7 mètres, voire entre 5,5 mètres et 6 mètres aux alentours de Saint-Germier et de Mourvilles-Basses.

#### ■ Communauté de communes de Castelnaudary Lauragais Audois et de Piège Lauragais Malepère

Au cœur du secteur audois du Pays Lauragais, le sillon Lauragais concentre les principaux axes structurants, en particulier l'autoroute A61 et l'ex RN 113 (RD813 en Haute-Garonne et RD6113 dans l'Aude). Le réseau est pour l'essentiel organisé autour de Castelnaudary et de Bram, en direction de l'agglomération toulousaine et du Carcassonnais.

Il est également connecté à Revel et Limoux. Belpech et Salles-sur-l'Hers apparaissent plus isolés sur le plan routier. Le réseau de routes départementales, plus sinueux et moins large, assure les connexions avec les plus petites communes.



La RD 126 à l'entrée de Carlipa

Castelnaudary bénéficie de très bonnes dotations en matière de desserte routière (réseaux 1 et 2). L'Autoroute A61 per-

met un accès rapide aux agglomérations de Toulouse et de Carcassonne. Globalement, les chaussées qui permettent d'accéder à Castelnaudary sont larges (plus de 6 mètres) et peu sinueuses. Des axes structurants permettent de relier efficacement Castelnaudary à Bram, Revel et Villefranche-de-Lauragais et au-delà à Limoux. Castelnaudary bénéficie par ailleurs d'un contournement de son centre-ville, permettant de fluidifier ses liaisons routières.

Comme Castelnaudary, Bram situé dans le sillon Lauragais, bénéficie du réseau routier de niveaux 1 et 2 qui relie Toulouse et Carcassonne. Le contournement de Bram, effectif depuis 2018, relie la RD4 et la RD33 afin d'éviter le passage des poids lourds dans les zones urbanisées de Bram. La largeur de la chaussée est de 6,5 mètres et permet une fluidité des transports poids lourds.

Belpech (Piège-Lauragais-Malepère) et Salles-sur-l'Hers (Castelnaudary-Lauragais-Audois) ont en commun une situation plus enclavée en matière de desserte routière.

Aucune route de niveau 1 ou 2 ne permet de relier Belpech aux autres communes majeures du Pays Lauragais. Seul le réseau de niveau 3 complété par le niveau 2 permet un accès à Castelnaudary et Bram. Les itinéraires possibles empruntent des routes sinueuses et peu larges.

Le temps d'accès à Bram et à Castelnaudary est à peu près équivalent, un peu moins de 40 minutes en voiture. L'accès à Pamiers est plus rapide : 24 minutes soit 17 kilomètres. L'accès autoroutier le plus proche se situe au niveau de l'échangeur de Mazères-Saverdun à 13 kilomètres soit 14 minutes. Salles-sur-l'Hers n'est également pas raccordée à une route de niveau 1 ou 2. Seul le réseau routier de niveau 3 permet une liaison avec les autres communes majeures. La commune majeure la plus proche de Salles-sur-l'Hers est Villefranche-de-Lauragais, distant de 16 kilomètres, soit à 19 minutes. Castelnaudary est situé à 17 kilomètres soit 24 minutes. La route d'accès à Villefranche (D625), peu sinueuse, est moins large que la D624 qui relie Castelnaudary à Salles-sur-l'Hers via la D15.

Autour de Castelnaudary la plupart des communes majeures sont desservies par des axes structurants peu sinueux et ne permettant pas toujours le passage de poids lourds. Seul Mas-Saintes-Puelles, bien que proche de Castelnaudary, n'offre pas le même niveau en termes de dotations, avec une chaussée plus étroite pour y accéder.



La RD33 sur la commune de Mas-Saintes-Puelles

# MOBILITÉS ET RÉSEAUX

## Le projet d'Autoroute Toulouse-Castres

Suite à la délivrance des autorisations environnementales en mars 2023 (l'une pour l'élargissement de l'A680 de Toulouse à Verfeil, l'autre pour le tracé neuf nommé A69), les travaux de la liaison autoroutière Toulouse-Castres ont commencé.

A moins que les recours contentieux sur le fond aboutissent, la liaison autoroutière devrait être mise en service en 2025. D'une longueur de 53 km, l'infrastructure longe le nord de la communauté de communes de Terres du Lauragais (traversant même Vendine) et comporte plusieurs diffuseurs proches de la limite nord du territoire du PETR : à Verfeil (à proximité immédiate de Bourg-Saint-Bernard), à Maurens-Scopont/Villeneuve-lès-Lavaur (à proximité immédiate de Vendine, Francarville, Loubens-Lauragais et Le Faget) et à Puylaurens (à proximité de Lempaut).

L'effet du projet d'autoroute Toulouse-Castres sur les liaisons entre les bassins de vie de Toulouse, Revel et Castres est incertain compte tenu du coût élevé du péage.

## L'OFFRE EN TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE

Le territoire du Pays Lauragais a connu une amélioration de son système de transports en commun ces dernières années, tant au niveau de ses lignes de bus qu'en termes de transport à la demande. Le Plan Rail a aussi contribué à améliorer le réseau TER. Il est desservi par un réseau de transports en commun qui couvre en grande partie son territoire. Il s'agit d'une part du réseau ferré et d'autre part du réseau de bus.

Une ligne TER traverse le Lauragais depuis Toulouse en direction de Carcassonne, et inversement. Le cadencement ferroviaire du territoire est encore à améliorer.

Plusieurs lignes de bus desservent les communes du Lauragais et permettent un accès à l'agglomération toulousaine. A l'échelle de plusieurs EPCI, un service de Transport à la Demande (TAD) permet des acheminements vers les pôles du SCOT Lauragais.

Enfin, le territoire se situe à proximité de 3 aéroports (Toulouse-Blagnac, Carcassonne-Salvaza, Castres-Mazamet).



La gare de Castelnaudary @PETR du Lauragais



La gare de Villefranche-de-Lauragais @PETR du Lau

### L'offre de transports par voie ferrée

Le Lauragais est desservi par la ligne TER qui relie Toulouse à Nîmes via Narbonne. Cinq communes bénéficient d'une desserte : Villenouvelle, Villefranche-de-Lauragais, Avignonet-Lauragais, Castelnaudary et Bram.

Une vingtaine de TER circulent du lundi au vendredi et 9 le week-end dans les deux sens de circulation. Du lundi au vendredi, les gares sont desservies comme suit :

- Castelnaudary et Bram : 19 fois direction Toulouse, 21 fois direction Narbonne ;
- Villefranche : 19 fois direction Toulouse, 20 fois direction Narbonne ;
- Avignonet-Lauragais : 11 fois direction Toulouse, 13 fois direction Narbonne ;
- Villenouvelle : 11 fois direction Toulouse, 12 fois direction Narbonne.

Le matin, en période de pointe (7h à 9h), du lundi au vendredi, 4 trains relient Castelnaudary à Toulouse au mieux en 41 minutes. Le soir, en période de pointe (16h à 19h), ce sont 6 trains qui relient Toulouse à Castelnaudary au mieux en 43 minutes (horaires applicables en 2024, hors travaux).

Les travaux d'allongement des quais de la gare d'Avignonet-Lauragais ont été finalisés en 2021. Le projet d'allongement des quais de la gare de Villefranche-de-Lauragais, qui devaient avoir lieu en 2021, ont commencé en 2023.

Depuis mai 2018, SNCF Réseau effectue des travaux pour moderniser, renforcer la sécurité et rendre la gare de Bram accessible pour tous. En 2021, des aménagements ont été mis en service :

- L'aménagement des quais (revêtements, éclairage, mobilier urbain),
- La modernisation des cheminements et de la signalétique,
- La mise en place d'une passerelle piétonne équipée d'ascenseurs desservant les deux quais en remplacement de la traversée de la voie piétonne.



Les gares, lieux de service à l'intermodalité @PETR du Lauragais

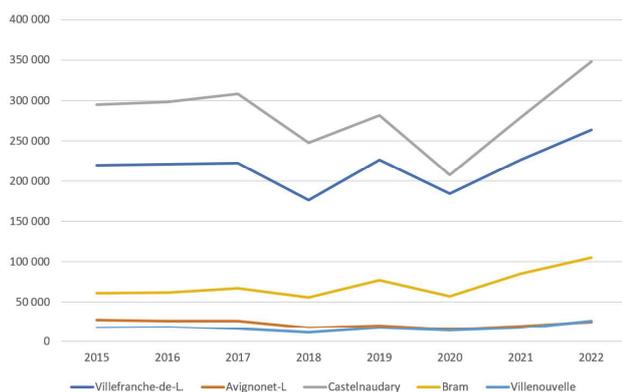
# MOBILITÉS ET RÉSEAUX

La fréquentation annuelle des gares du Lauragais montre que depuis 2015 les situations sont hétérogènes entre les gares. Ceci peut probablement s'expliquer par un niveau de services moindre à Avignonet-Lauragais et à Villenouvelle, qui ne sont que des haltes ferroviaires (donc dépourvues de guichet et d'espace d'attente en dur) et comportent moins d'arrêts journaliers. Plusieurs participants à l'enquête conduite dans le cadre du diagnostic des mobilités mené par le PETR en 2021 avait d'ailleurs déploré la diminution du nombre d'arrêts à Villenouvelle depuis 2020. Certains se sont reportés sur la gare de Baziège.

Certaines voient la fréquentation de leur gare augmenter fortement entre 2015 et 2022 comme Castelnaudary (+53 143 voyageurs), Bram et Villefranche de Lauragais (respectivement +43 600 et +43 990).

La fréquentation de la gare de Villenouvelle entre ces deux périodes augmente plus faiblement (+8 700 voyageurs). Enfin, la gare d'Avignonet-Lauragais quant à elle, voit la fréquentation baisser entre 2015 et 2022 (-2 860 voyageurs). Pendant cette période, il a été constaté une baisse de la fréquentation de l'ensemble des gares du Lauragais en 2018 et 2020.

Fréquentation des gares par an de 2015 à 2022



source : OpenData SNCF 2015-2022

Alors que la fréquentation des TER de la région a augmenté en moyenne de 57% en cinq ans, la ligne Toulouse-Carcassonne-Narbonne est de loin celle dont la progression a été la plus forte : quasiment +100% entre début 2019 et fin 2023. Aujourd'hui, il n'est pas rare que certains trains de cette ligne soient à saturation à l'approche de Toulouse, des usagers restant à quai à la gare de Villefranche-de-Lauragais.

Le Pays Lauragais est également traversé par de grandes lignes nationales et internationales (Marseille/Toulouse, Barcelone/Toulouse, ...)

Le réseau ferré du territoire est également emprunté pour le transport de marchandises sur la ligne Toulouse/Narbonne. Il est à noter qu'une ligne de fret entre Castelnaudary et Revel est fermée depuis juin 2015. La portion entre Castelnaudary et Saint Félix de Lauragais est ouverte mais non exploitée. Celle entre Saint Félix de Lauragais et Revel (17 km) a fait l'objet

d'une reconversion en voie verte (La Rigole de la Plaine).

## Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM)



source : region occitanie

Un projet de Loi a été adopté en fin d'année 2023 visant à créer des Services Express Régionaux dans les métropoles françaises (type RER). En Occitanie, au début de l'année 2024, Toulouse et Montpellier ont candidaté.

L'objectif final à court terme par exemple est de pouvoir aboutir à des renforts de trains en heures creuses, lancer des lignes de bus express et renforcer le réseau Linéo, ou encore accélérer les infrastructures ables, le covoiturage, etc. Plusieurs priorités souhaitent être définies : renforcer la fréquence des trains avec « une cible d'un train toutes les dix minutes en heure de pointe » à long terme, une amplitude d'offres de trains de 5h à 23h, un développement des offres de transport de rabattement, une sécurisation des modes doux, une billetterie unique et des tarifs cohérents.

La Région Occitanie a donné des exemples sur ce que pourrait être le SERM d'ici à 2032 : +26 % de trains vers Villefranche-de-Lauragais.

En ce qui concerne les lignes TER, un objectif de cadencement de 30 minutes en horaire de pointe et d'une heure sur le reste de la journée à horizon 2040 avait été mis en exergue.

Le renforcement du transport ferroviaire est une des priorités de la région Occitanie.

## Le Grand Projet Sud-Ouest

Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest, ou « GPSO », va désenclaver l'Occitanie ainsi que le sud de la Nouvelle-Aquitaine et s'inscrit dans la décarbonation des mobilités : ce sont 327 km de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse, pour décarboner les mobilités et pour rendre plus attractive l'Occitanie. Le trajet Toulouse-Paris s'effectuera en 3h10 contre 4h10 aujourd'hui. Les travaux du projet LGV Bordeaux-Toulouse ont commencé en Gironde en début d'année 2024.

En plus de ce Grand Projet ferroviaire Sud-Ouest (LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax-Espagne) et de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, la région Occitanie continue de mener des réflexions autour de la Liaison Toulouse/Narbonne (LTN).

Le fer apparaît comme un mode de transport adapté en raison de sa vitesse et de la situation privilégiée de la gare en centre-ville. Ce mode de transport n'est pas soumis aux contraintes de congestion aux heures de pointe. Les zones desservies par le fer possèdent donc des temps d'accès à Toulouse avantageux par rapport au car et à la voiture particulière, notamment aux heures de pointe.

Néanmoins, 30 000 habitants du PETR (soit presque 1/3 de la population) résident dans un rayon de 5 km autour d'une gare.

Selon le Ministère de la transition écologique, en 2021 à l'échelle nationale, le transport ferroviaire représente 54 % du transport collectif et repart à la hausse. Il augmente de 5,1 % en 2019 par rapport à 2018. L'augmentation du ferroviaire depuis 2014 est due à l'augmentation de mise en service de nouveaux TER ou encore à l'augmentation de trains sous convention des Conseils Régionaux.

## Le réseau de bus interurbain

Suite à la loi NOTRe de 2015, c'est la région Occitanie qui est en charge des transports interurbains et scolaires ainsi que du transport à la demande. Le Pays du Lauragais est sillonné par un ensemble de lignes qui permettent aux habitants de relier des villes des trois départements du territoire via les réseaux liO (liaisons intermodales d'Occitanie).

L'offre proposée par LiO bus a souvent une double vocation, scolaire et commerciale. La plupart des lignes fonctionnent toute l'année (hors vacances d'été) mais proposent un service dégradé en période de vacances scolaires ce qui est peu attractif pour les actifs notamment.

Les temps de trajet pour accéder aux principaux pôles sont souvent peu concurrentiels par rapport à la voiture, avec des départs très tôt le matin: si cette offre est le plus souvent en théorie adaptée aux actifs, elle n'est pas attractive en temps de trajet et en fréquence.

Les lignes régulières desservant le Pays Lauragais :

Réseau de bus liO Région Occitanie	Lignes
HOP!* Nailloux - Ramonville - Toulouse (Métro Université Paul Sabatier)	303
Mazères - Auterive - Toulouse (Métro Empalot)	318
Montgeard - Nailloux - Villefranche de L. SNCF	327
Castelnaudary - Avignonet - Villefranche de L. - Toulouse (Métro Université Paul Sabatier)	350
Revel - Caraman - Toulouse	356
Revel - Fourquevaux - Toulouse	357
Le Faget - Balma (Métro Gramont)	381
Salles/l'Hers - Ayguevives - Toulouse	383
Villefranche de L. - Belberaud - Toulouse (ligne sup-primée en septembre 2024)	386
Castelnaudary - Bram - Carcassonne	403
Fanjeaux - Montreal - Carcassonne	405
Castelnaudary - Limoux - Axat	411
Revel - Castelnaudary	414
Revel - Dourgnès - Castres	761
Revel - Soual - Castres	767

\* Les lignes de bus express HOP! empruntent les autoroutes et permettent de relier une station de métro toutes les 30 minutes aux heures de pointe matin et soir. Elle ne desservent qu'un arrêt par commune pour plus d'efficacité.

De plus, sur la plupart des lignes, les dessertes sont rares voire absentes le week-end.

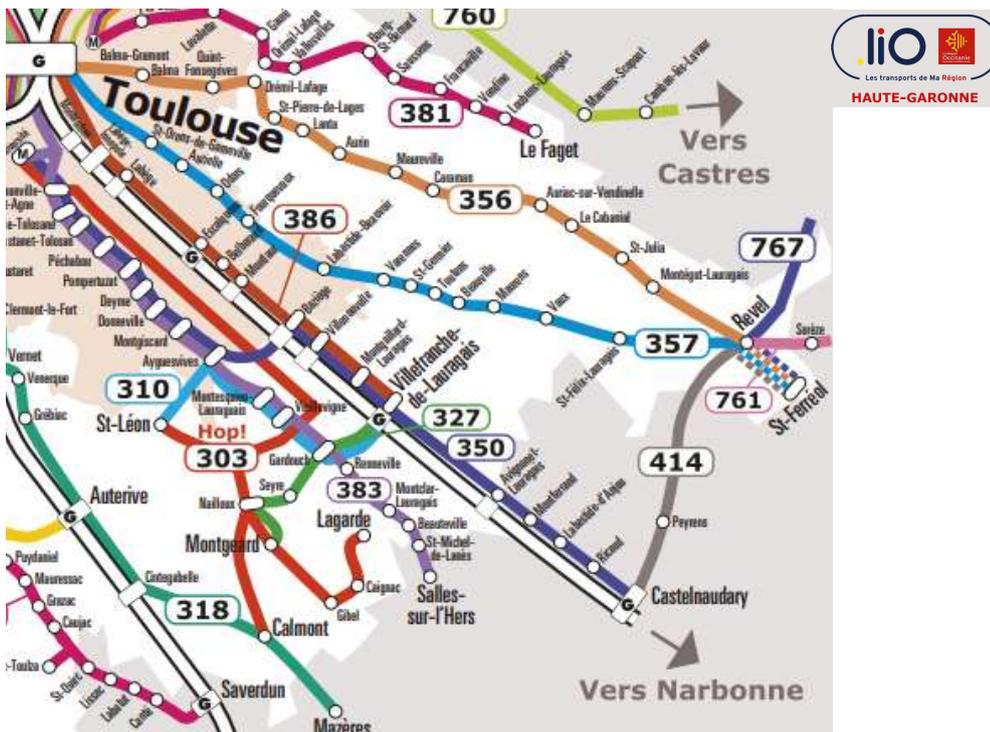
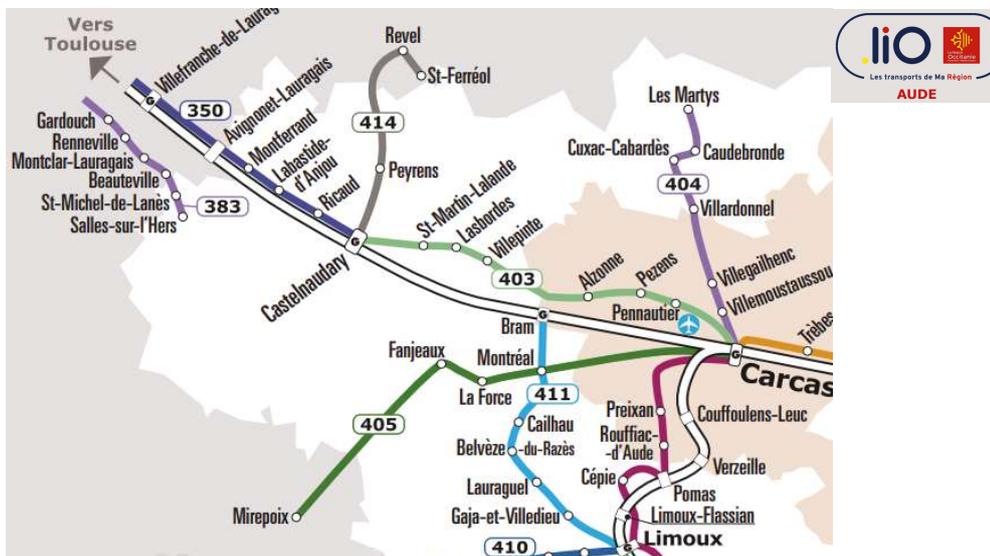
Le diagnostic prospectif et concerté des mobilités en Lauragais conduit par le PETR en 2021 avait permis d'établir que le réseau des bus ne répondait pas de manière satisfaisante aux besoins des usagers. Plusieurs manques ont été soulevés dont un choix d'horaires (particulièrement en journée) trop restreint ainsi que des liaisons inexistantes ou insuffisantes entre les villes (Revel, Villefranche-de-Lauragais...) et les villages environnants mais également entre les villes elles-mêmes. En particulier, il a été exprimé fortement le besoin pour les habitants du Nord et du Sud de Terres du Lauragais de pouvoir rejoindre facilement Villefranche-de-Lauragais, qui concentre certains équipements (Pôle Emploi, clinique...), ainsi que la commune de Labège. La création d'une ligne entre Revel et Villefranche-de-Lauragais a également été suggérée. Or la fréquence et l'amplitude horaire des lignes ne s'est guère améliorée depuis. En particulier, la ligne de bus 327 qui relie Montgeard à Villefranche-de-Lauragais via Nailloux n'effectue que 5 voyages par jour dans un sens, 6 dans l'autre, et ce seulement du lundi au vendredi. De même, aucune nouvelle ligne interurbaine n'a été créée à ce jour sur le territoire du Pays Lauragais.

Qui plus est, le niveau de service recule sur certains segments. Ainsi, la commune de Villasavary n'est plus desservie par le bus depuis septembre 2023. Par ailleurs, la ligne 386 qui reliait Villefranche-de-Lauragais à Toulouse (via Montgail-

# MOBILITÉS ET RÉSEAUX

lard-Lauragais et Villeneuve) a cessé de circuler en septembre 2024 au motif d'une fréquentation insuffisante et de solutions alternatives, malgré l'existence de 30 abonnés au titre du transport scolaire.

Les données de la Région Occitanie concernant la fréquentation des lignes de bus pour le scolaire et le commercial ne sont pas diffusables.



## L'offre de Transport à la Demande (TAD) et de navettes urbaine

Le Transport à la Demande est un service de transport collectif, comme le bus. Les itinéraires et les points d'arrêts des TAD sont fixés en fonction des réservations des usagers.

**La Communauté de communes Piège-Lauragais-Malepère** organise un TAD en partenariat avec la Région Occitanie et son réseau liO (réservation des jours et horaires sur le site de la Région) à destination de Bram et de Castelnaudary. La tarification est de 2 euros le trajet (4 euros A/R), le titre de transport donne accès au réseau liO Bus en correspondance.

**La Communauté de communes Castelnaudary Lauragais Audois** fait partie du partenariat avec la Région Occitanie pour le TAD. Aussi, l'EPCI bénéficie de 8 lignes de TAD organisées autour des pôles de Castelnaudary et de Salles sur l'Hers. L'offre est proposée par demi-journée du lundi au mercredi.

**La Communauté de communes de Terres du Lauragais** possède également une ligne de TAD en partenariat avec la Région Occitanie. Il s'agit de la ligne TAD de Lanta permettant de rejoindre la ligne de Métro "Balma-Gramont" du lundi au vendredi (4 euros l'A/R). Deux lignes supplémentaires intercommunales étaient existantes mais faute de fréquentation significative ces lignes ont pris fin au 30 janvier 2023. Il s'agissait du TAD à destination du marché de Villefranche-de-Lauragais et du marché de Caraman. Un travail est en cours entre l'EPCI et la Région Occitanie pour déterminer l'évolution des mobilités sur le territoire afin de répondre au mieux aux besoins des usagers.

**La Communauté de communes Aux Sources du Canal du Midi** ne fait pas l'objet d'initiatives de TAD.

Par ailleurs, la mairie de Castelnaudary a mis en place une navette urbaine (DaryBus) pour les déplacements interne à la ville les lundis matins et les vendredis après-midis (1 euro la journée) répondant notamment aux besoins des internes du lycée Germaine Tillon et desservant le marché du lundi, ce service est très apprécié.

Une navette existe également sur la commune de Nailloux. Gérée par le CCAS et fonctionnant sur le principe du TAD, elle

circule tous les jeudis pour permettre aux habitants de rejoindre les commerces et équipements de la commune mais aussi les services de Villefranche-de-Lauragais (CPAM, Pôle emploi, associations, caritatives...).

Enfin, la commune Villefranche-de-Lauragais a mis en place en 2022 un service de navette intra-urbaine gratuit, gérée également par le CCAS. Circulant trois demi-journées par semaine, elle est réservée aux habitants de la commune.

Le diagnostic prospectif et concerté des mobilités en Lauragais conduit par le PETR en 2021 avait conclu que, de façon générale, le TAD, outre une faible visibilité, présente des inconvénients qui découragent une partie des utilisateurs potentiels. Par exemple, le fait que les arrêts de bus soient éloignés des écarts empêche les personnes âgées y résidant d'utiliser ce service.

## Le réseau Tisséo aux franges de la partie ouest du territoire du Pays Lauragais

Le réseau Tisséo intervient sur le périmètre de Toulouse Métropole, du Sicoval, du Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la région Toulousaine et du Muretain. Le réseau urbain comprend : 2 lignes de métro (une 3<sup>ème</sup> est en construction), 2 ligne de tramway, 1 téléphérique, 115 lignes de bus et 10 lignes de bus Linéo.

Les élus de Terres du Lauragais ont sollicité Tisséo dans la perspective d'obtenir l'extension du réseau sur le secteur nord de la communauté de communes afin de mieux répondre aux besoins des habitants. Cependant, Tisséo s'est déclaré incompétent et a renvoyé vers la région comme unique autorité organisatrice des mobilités sur le territoire hors métropole. On constate donc un hiatus entre la dépendance à la métropole des territoires périphériques et la gouvernance relative aux transports urbains.

À l'heure actuelle, 7 lignes en transports en commun dans le Lauragais permettent la liaison vers l'offre Tisséo.

## LA PRATIQUE À VÉLO

L'étude mobilités effectuée en 2021 a révélé une véritable appétence de la population autour du sujet de la mobilité douce. Cependant le développement des modes actifs (marche et vélo) suppose l'existence de liaisons sécurisées pour les usagers. S'agissant du vélo, les EPCI, le PETR, des villes ou encore des associations du territoire visent depuis plusieurs années à promouvoir son utilisation.

### Le développement des liaisons douces et en particulier des voies ables

Le développement des modes doux suppose l'existence d'aménagements adaptés à la fois pour sécuriser les parcours et, pour ce qui est des déplacements en vélo, permettre un stationnement sûr.

L'enquête menée pour le diagnostic prospectif et concerté des mobilités en Lauragais a fait remonter un manque de chemins piétonniers dans certaines communes et, plus encore, un défaut de continuité des aménagements ables existants au sein des villes et des bourgs. Même à Castelnaudary, qui est dotée d'un schéma directeur pour les modes doux depuis 2013, le maillage est à compléter, par exemple s'agissant de la liaison entre le centre-ville et la gare. A Revel, un maillage de bandes et pistes ables est en cours de réalisation. Ainsi, en 2024, un linéaire de plus de deux kilomètres de voie verte sur l'emprise de la voie ferrée désaffectée, reliant le centre-ville à la Zone d'Activités Économique de la Pomme, a été livré.

L'enquête a également fait ressortir une demande pour le développement de liaisons douces interurbaines. Depuis, des voies vertes existantes ont été améliorées et d'autres ont été créées. Ainsi, une voie réservée aux piétons et aux vélos à proximité de la RD 19, sur les communes de Montgeard et Nailloux, permet notamment d'assurer la liaison avec le colège Condorcet depuis début 2024.

Néanmoins, sur le territoire, les voies dédiées aux modes doux s'articulent principalement autour de deux grands axes : le canal du Midi et la Véloroute 84 qui relie Sorèze au seuil de Naurouze via Revel et Saint-Félix-de-Lauragais, et dont un nouveau segment en voie verte vient d'être achevé (voir chapitre tourisme). Avec le canal du Midi, le territoire est doté d'une véritable voie verte structurante de 47 km de l'écluse de Négra (Montesquieu-lauragais) à l'écluse de Bram. Des aménagements effectués récemment ou à venir pourraient renforcer l'utilisation de cette voie verte, à la fois pour des déplacements au sein du PETR ou vers l'extérieur. Ainsi, en 2023, des travaux visant à améliorer laabilité de l'itinéraire côté audois ont été réalisés, notamment entre Homps (dans le Minervois) et le Seuil de Naurouze. Par ailleurs, le départe-

ment de la Haute-Garonne projette la réalisation d'un Réseau Express Vélo d'ici 2028, soit un ensemble de voies à « haut niveau de service » pour les istes, dotées d'aménités tels que des parkings vélos sécurisés, un éclairage adapté, etc. Deux d'entre elles, coïncidant en tout ou en partie avec le canal du Midi, arriveraient jusqu'aux portes du secteur sud-ouest de Terres du Lauragais et seraient donc susceptibles d'être utilisées par ses habitants ou par des personnes qui y travaillent : la voie Ayguevives/Saint-Jory et la voie Ayguevives/Quint-Fonsegrives.

Cependant, à ce jour, des connexions manquent entre le canal du Midi et les centres-bourgs des communes traversées.

Le Département du Tarn porte quant à lui une étude pour la réalisation d'un itinéraire cyclable de Verfeil à Castres, qui concernerait quelques communes du nord-ouest du PETR (Bourg-Saint-Bernard, Vendine, Francarville).

### La promotion de l'usage du vélo

Dès 2019, le PETR du Pays Lauragais a acquis et mis à disposition des 4 EPCI de son territoire 5 Vélos à Assistance Électrique au bénéfice des services de ses quatre communautés de communes. L'objectif était de promouvoir cet outil permettant d'intégrer plus facilement la mobilité active dans les déplacements professionnels. Fin 2021, 18 nouveaux VAE ont été commandés afin de poursuivre cette sensibilisation, cette fois-ci auprès du grand public et de manière concertée avec chaque communauté de communes, en s'appuyant sur des associations locales pré-identifiées (Ailes, La Landelle et La Roue qui tourne notamment). Ce service de prêt gratuit de Vélos à Assistance Électrique (VAE) auprès des habitants et travailleurs du territoire est opérationnel depuis l'été 2022 et s'appuie aujourd'hui sur des communes relais volontaires. Bénéficiant du soutien de la Région et du programme LEADER, il vise à impulser une dynamique d'évolution des politiques publiques sur le territoire mais aussi à amorcer des changements de comportement.

L'enquête auprès des personnes ayant utilisé ce service de prêt de VAE en 2023 révèle que plus de 60% d'entre eux envisagent d'adopter le vélo au quotidien, mais seulement s'il est à assistance électrique. Cette dernière permet donc de lever certains freins à la pratique du vélo telles que la condition physique mais aussi des caractéristiques propres au territoire (relief et vent) et peut ainsi permettre de faire basculer les pratiques modales vers l'alternativité.

L'association chaurienne La Roue Qui Tourne, partenaire de ce service de prêt de la flotte de VAE du PETR, contribue plus largement à la promotion de l'usage du vélo par le prêt de différents types de vélos et d'accessoires (remorque bagages, remorque enfants, sièges, sacoches) mais aussi par la réparation et l'entretien de vélo.

# VUE D'ENSEMBLE DU FONCTIONNEMENT DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE

## Une large partie du territoire offrant peu d'alternative à la voiture individuelle

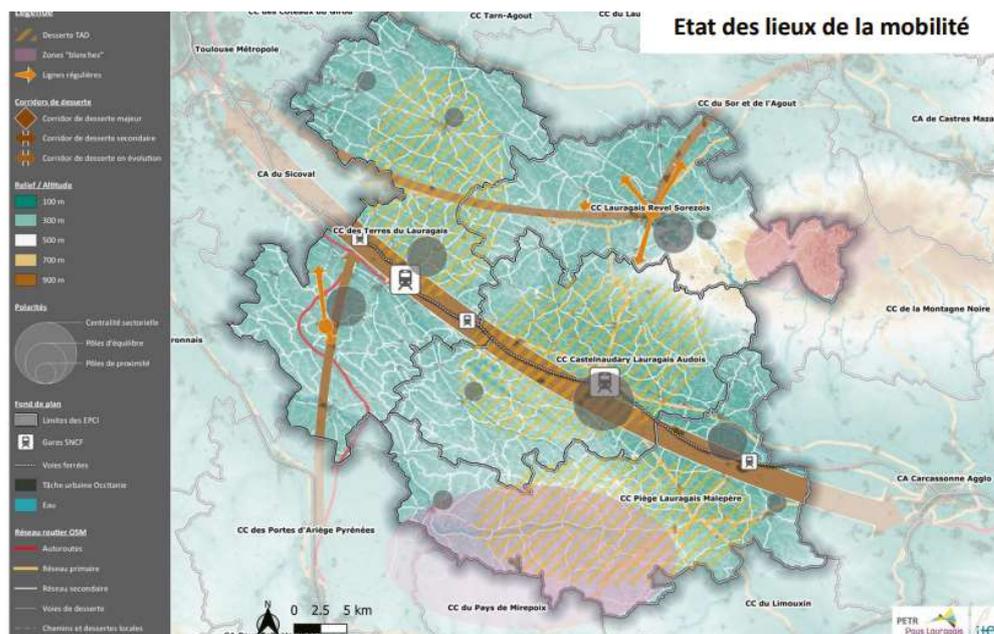
Un corridor de desserte majeur qui centralise la majeure partie des offres du territoire : voie d'eau, voie verte le long du canal du midi, voie ferrée, axe autoroutier et routier structurant. Par ailleurs sur cet axe on observe une forte densité urbaine et un faible dénivelé comparativement au reste du territoire.

Une offre de bus interurbain (réseau Lio) organisée autour des principales polarités (Villefranche de Lauragais, Nailloux, Revel et Castelnau-d'Audoubert) mais dont l'offre mériterait d'être améliorée.

Le reste du territoire ne bénéficie d'aucune alternative à la voiture en dehors d'une desserte locale en TAD organisée sur la CC Terres du Lauragais, la CC Castelnau-d'Audoubert Lauragais Audois et la CC Piège Lauragais Malepère mais qui semble peu visible et peu utilisée par les habitants.

présenté ci-dessous :

Cette étude avait donné lieu à une large enquête auprès des habitants, des élus et des employeurs, qui avait fait ressortir les besoins suivants :

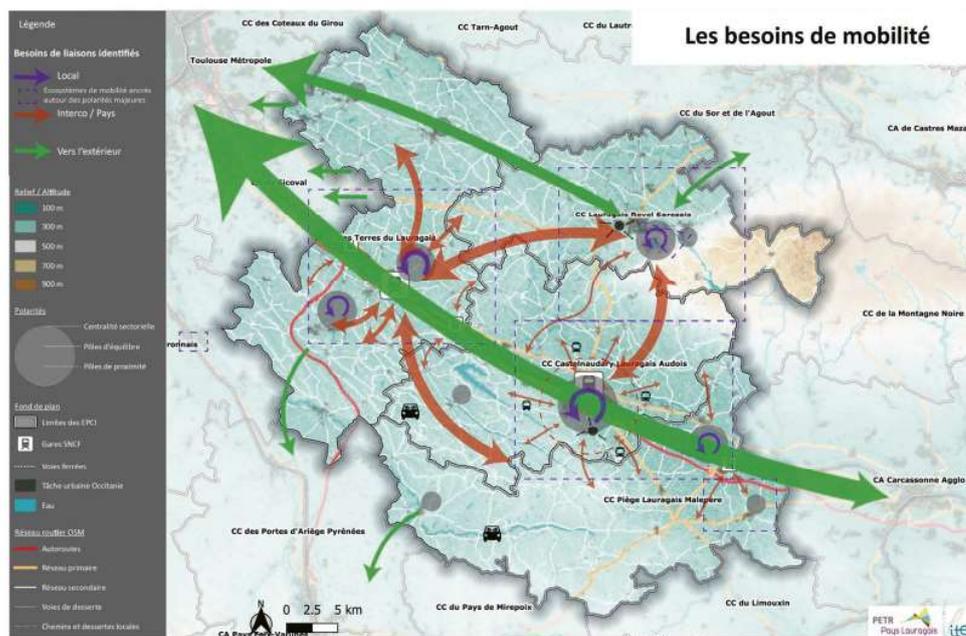


Le diagnostic prospectif et concerté des mobilités en Lauragais conduit par le PETR en 2021 avait dressé l'état de lieux

Besoins exprimés par mode.

Transports collectifs :

- Besoin de communication sur les offres existantes (Lio et TAD)
- Besoin d'amélioration de la ponctualité et de la régularité des trains et d'un meilleur cadencement entre Toulouse et le PETR.
- Besoin d'amélioration de l'accès aux gares, notamment via des aménagements cyclables.
- Besoin d'accroissement de l'offre lio notamment en direction de la métropole.
- Besoin de développement des liaisons transversales au sein du PETR et de l'accès à Villefranche et Castelnau-d'Audoubert, pôles essentiels au PETR.
- Besoin d'amélioration de l'offre TAD (communication, organisation ...)



## Une intermodalité peu aisée mais en voie d'amélioration

Le diagnostic prospectif et concerté des mobilités mené en 2021 a fait ressortir un défaut d'accès aux gares via des aménagements sécurisés pour s'y rendre via un mode actif (notamment à Villefranche-de-Lauragais et Avignonet-Lauragais). La capacité de stationnement, y compris pour les vélos, est également déficitaire dans certaines gares, en particulier à Villefranche-de-Lauragais. Ceci limite l'utilisation du train par les habitants des villes desservies et plus encore par les habitants des communes limitrophes.

C'est pour créer des conditions favorables à l'intermodalité (ou multimodalité, c'est-à-dire l'utilisation d'au moins deux modes de transports distincts au cours d'un même trajet) que la région mène depuis plusieurs années une politique visant à identifier et cofinancer des travaux d'aménagement pour créer ou renforcer des pôles d'échanges multimodaux (PEM), notamment au niveau des gares.

C'est dans ce cadre que, dès 2013, Castelnaudary avait été identifiée comme un nœud d'échange stratégique et aménagée en PEM ferroviaire. Ce réagencement avait pour objectif d'accompagner la montée en charge du cadencement TER par un réagencement des abords de la gare (parking, arrêts de bus, voies d'accès), la création d'un espace de stationnement pour les deux roues ou encore la matérialisation de cheminements piétons. Plus récemment, la commune de Villefranche-de-Lauragais a été retenue pour en bénéficier et les études visant à définir les aménagements à réaliser ont démarré mi-2024. Il est à noter qu'en parallèle la commune mène une étude sur les mobilités et l'aménagement des espaces publics, initiée la même année. Une démarche de création ou de renforcement de PEM ferroviaire n'est d'ailleurs pleinement efficace que si les conditions de déplacements à pied ou en vélo sont satisfaisantes sur l'ensemble de la ville.

A landscape photograph showing a wind turbine in the middle ground, set against a backdrop of rolling hills and distant mountains. The foreground consists of dark, tilled agricultural fields. The sky is clear and bright.

# LES RÉSEAUX

## LES RÉSEAUX

### Les réseaux de connexion Internet

L'Arcep est une autorité administrative indépendante (AAI). Chargée d'assurer la régulation des secteurs des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse. Elle est indépendante des acteurs économiques et du pouvoir politique.

Les données mises à disposition par l'Arcep permettent d'avoir une vision de la qualité des services proposés à la population.

Un logement raccordable (FttH) est un logement ou un local à usage professionnel pour lesquels il existe une continuité optique entre le point de mutualisation et le point de branchement optique.

#### Pourcentage de connexion à la fibre en 2023

SCoT du Pays Lauragais	Nombre de locaux	Connexions FttH	Part
CC Aux Sources du Canal du Midi	14 692	12 968	88 %
CC Castelnaudary Lauragais Audois	18 253	13 431	73 %
CC des Terres du Lauragais	22 976	20 862	90 %
CC Piège-Lauragais-Malepère	11 599	7 882	67 %
SCoT du Pays Lauragais	67 520	55 143	81 %

Source : Open Data - ARCEP (Observatoire des déploiements des réseaux et services fixes)

#### Répartition des communes selon la catégorie de couverture (en %) en 2023

	Pourcentage
aucune ligne	29,9
moins de 10% de locaux raccordables	1,8
de 10% à 25% de locaux raccordables	0
de 25% à 50% de locaux raccordables	3
de 50% à 80% de locaux raccordables	5,4
plus de 80% de locaux raccordables	59,9

Source : Open Data - ARCEP (Observatoire des déploiements des réseaux et services fixes)

Source : déploiement de la fibre optique à Revel



# Fiche de synthèse | Se déplacer en Lauragais

**Pays Lauragais**

## Fiche de synthèse | Se déplacer en Lauragais

### Pays Lauragais



#### ATOUTS DU TERRITOIRE

- Des alternatives privés et publiques en développement pour faciliter les déplacements sur le territoire, notamment au travers du covoiturage.
- Des déplacements domicile-travail effectués majoritairement au sein du territoire du SCoT (54 %).
- Des axes de communication structurants traversant le territoire, essentiellement sur le Sillon Lauragais.
- 4 gares, dont l'une dotée d'un point d'échange multimodal (Castelnaudary) et d'autres en projet (Villefranche-de-Lauragais, Bram).
- Plusieurs voies vertes d'importance, notamment le canal du Midi et la Rigole de la Plaine.

#### POINTS DE VIGILANCE



- Des disparités entre les EPCI dans les flux domicile-travail liées à l'emploi, avec notamment une forte « évasion » des actifs pour la communauté de communes Terres du Lauragais.
- Des déplacements domicile-travail vers l'extérieur du territoire du Lauragais (46%) très polarisés (70 % vers l'agglomération toulousaine).
- Une légère augmentation de la part des déplacements automobiles dans les flux domicile/travail entre les deux derniers recensements.
- Un réseau de transport en commun qui ne répond pas de façon satisfaisante à la demande.



Comme sur l'ensemble du territoire français, la diminution des déplacements en voiture et notamment de l'autosolisme représente un gisement considérable de diminution des émissions de gaz à effet de serre. La diminution des déplacements en voiture représente également un bénéfice pour la santé des habitants en induisant une baisse des émissions de gaz et particules délétères (dioxydes d'azote, particules fines...) mais aussi, quand les modes actifs se substituent aux transports motorisés, par réduction de la sédentarité. Enfin, étant donné la consommation d'espace induite par l'usage de la voiture, réduire sa place dans les nouveaux espaces urbains contribue à limiter l'artificialisation des sols.

Par ailleurs, certains publics, en raison de leur âge, de leur santé ou de leur situation sociale, ne peuvent pas se déplacer en voiture et sont donc dépendants de leur entourage ou de solutions de mobilité alternative pour leurs déplacements.

Réduire la dépendance à la voiture individuelle représente certes un défi pour beaucoup de communes rurales où l'emploi ainsi que les services et commerces de proximité tendent à se raréfier. Des marges de manœuvre existent cependant. Depuis quelques années, des initiatives publiques en faveur du covoiturage se développent sur le territoire. Des services de navettes, fonctionnant un ou plusieurs jours par semaine, ont également été mis en place dans certaines villes. De même, de nouvelles voies vertes sont créées pour faciliter les liaisons en mode actif entre communes voisines. Cependant, des besoins en mobilité alternative ne sont pas encore satisfaits. En effet, des liaisons en transports en commun restent à réaliser ou à renforcer vers les communes dotées d'équipements de niveau intermédiaire ou supérieur. Par ailleurs, les services facilitant le covoiturage ne sont pas en place sur l'intégralité du territoire. Enfin, les déplacements en modes actifs ne peuvent véritablement monter en puissance, notamment s'agissant des déplacements en vélo, qu'à la triple condition de réaliser de véritables maillages au sein des villes et des bourgs, de développer les liaisons avec les gares (ou autres points pouvant donner lieu à des déplacements multimodaux) et d'accroître les liaisons douces interurbaines. Sur tout le sillon Lauragais, ces dernières pourraient être améliorées simplement en créant des connexions sécurisées entre les centres-bourgs et le canal du Midi.

Enfin, la dépendance aux déplacements motorisés peut également être limitée par le télétravail, option de travail qui est facilitée par la possibilité de se connecter à la fibre.

# SYNTHESE GENERALE



# RALE





## Quelles tendances lourdes à l'oeuvre?

La transformation du territoire du Pays Lauragais est actuellement déterminée par plusieurs évolutions de long terme : la métropolisation, la diminution de l'emploi agricole, la baisse de la taille des ménages, le changement climatique et le vieillissement de la population. S'agissant des deux derniers paramètres, ils se poursuivront de façon inexorable au cours des prochaines décennies. Dans la mesure où le dérèglement climatique impacte déjà la vie du territoire, à commencer par l'activité agricole, et pourrait entraîner une hausse des températures de 2°C dès 2050, l'adaptation au changement climatique représente un enjeu particulièrement prégnant pour le territoire. C'est la raison pour laquelle le territoire s'est engagé dans l'élaboration d'une trajectoire d'adaptation au changement climatique territorial (TACCT) et dans l'élaboration d'un SCoT valant PCAET.

## Quels enjeux transversaux?

Les synthèses exposées en conclusion de chaque grande partie dans le présent diagnostic visent à mettre en évidence les principaux enjeux et défis propres à chaque axe du SCoT. Cependant, au-delà des entrées thématiques, plusieurs enjeux **transversaux**, se posent pour le territoire. Ainsi :

- 1) Une **limitation forte de l'artificialisation des sols** permettrait (outre l'atteinte des objectifs fixés par le SRADDET) :
  - de limiter les risques de ruissellement liés à l'imperméabilisation des sols et préserver les champs d'expansion des crues,
  - de limiter l'étalement urbain et donc les effets associés : surcoûts des réseaux et dépendance à la voiture individuelle,
  - de préserver la fonction de stockage de carbone des sols,
  - de préserver l'activité agricole et donc tout à la fois le potentiel nourricier du territoire et l'identité lauragaise,
  - de préserver le potentiel touristique,
  - de préserver les paysages urbains.
  
- 2) La **préservation et le développement des infrastructures agro-naturelles** (zones humides, haies, bosquets, ripisylves, etc.) permettrait :
  - de préserver les écosystèmes qui en dépendent,
  - de limiter l'assèchement et l'érosion des sols,
  - de « ralentir l'eau » et donc de limiter le ruissellement,
  - de conserver des îlots de fraîcheur dans les espaces urbains.
  
- 3) L'**évolution des pratiques agricoles** (diminution de l'emploi d'engrais de synthèse, de pesticides, labours moins profonds, etc.) permettrait, selon les cas :
  - de réduire la vulnérabilité des sols à l'érosion,
  - de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (notamment de protoxyde d'azote),
  - d'améliorer la qualité de l'eau,
  - d'améliorer la fonction de séquestration de carbone des sols.

4) Un développement des **offres de mobilité alternative à l'autosolisme** (services de covoiturage, nouvelles liaisons en transports en commun, développement des pistes ables intra et interurbaines, etc.) permettrait :

- de diminuer les émissions de gaz à effet de serre du territoire,
- d'améliorer la santé des habitants (grâce à l'amélioration de la qualité de l'air et à la baisse de la sédentarité),
- de maintenir voire d'attirer les jeunes sur le territoire,
- d'éviter l'exclusion des publics non motorisés.

5) Une **diversification de l'offre de logements** permettrait :

- de répondre à la réduction de la taille des ménages et à leur précarisation,
- de maintenir les jeunes sur le territoire,
- d'offrir des solutions adaptées à tous les stades du parcours résidentiel, y compris avant l'entrée dans le grand âge.

6) La **rénovation du bâti** permettrait :

- de diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) du territoire,
- de diminuer la consommation énergétique du territoire (ce qui est un objectif en soi),
- de diminuer la facture énergétique des ménages et des services publics.

7) Le **développement des énergies renouvelables** permettrait :

- une diminution des émissions de GES du territoire (si cette démarche s'accompagne d'une baisse de la consommation d'énergie),
- une augmentation du degré d'autonomie énergétique du territoire,
- une consolidation de certaines structures agricoles (à condition que les revenus générés par les EnR revêtent un caractère complémentaire au revenu agricole et que les installations d'EnR ne soient pas sources de rentes freinant la transmission des fermes).

8) Maintenir un **certain niveau d'autonomie économique** permettrait :

- de limiter les distances domicile-travail parcourues, et donc les émissions de GES et de polluants liés aux déplacements en voiture,
- de générer des recettes fiscales permettant d'offrir un niveau de services publics en rapport avec la population.

9) L'amélioration de la **qualité** et de la **lisibilité** des **zones d'activités** permettrait :

- de mieux répondre aux besoins des entreprises et donc de favoriser l'emploi local,
- d'organiser la complémentarité entre zones d'activités et donc d'économiser le foncier.

La préservation de l'eau, sujet éminemment transversal, se retrouve bienévidemment dans plusieurs de ces enjeux.

Maître d'ouvrage  
**Pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays Lauragais**  
3 Chemin de l'Obélisque 11320 MONTFERRAND  
04 68 60 56 55



Document réalisé par  
**Haute-Garonne Ingénierie / ATD**  
Direction adjointe Aménagement des Territoires  
Service Études Territoriales  
54 boulevard de l'Embouchure - 31200 Toulouse  
05 34 45 56 56 / atd31.fr

**JANVIER 2025**