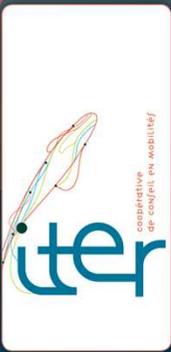




Diagnostic prospectif et concerté de la mobilité sur le Pays Lauragais Phase 1 : Analyse du territoire

PETR du Pays Lauragais - version 01 du 22/01/2021



2 rue d'Austerlitz
31000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

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

iter@iternet.org
<http://www.iternet.org>

Sommaire

- I. Structuration du territoire
 - a. Situation et accessibilité
 - b. Analyse sociodémographique
 - c. Equipements et pôles générateurs
 - d. Le tissu économique
 - e. Les déplacements liés à la mobilité pendulaire
 - f. Motorisation des ménages
 - g. Synthèse de la structuration du territoire
- II. La voirie et la circulation
 - a. L'accessibilité routière du territoire
 - b. Caractéristiques des usages
 - c. Analyse de l'accidentologie
 - d. Synthèse de la voirie et la circulation
- III. Les modes actifs
 - a. Un contexte propice au développement des mobilités actives
 - b. Etat initial des modes actifs sur le territoire
 - c. Les projets en cours sur le territoire
 - d. Analyse de l'accidentologie avec zoom sur les modes actifs
 - e. Les initiatives locales
 - f. Synthèse des modes actifs
- IV. Les transports collectifs
 - a. Etat des lieux des transport collectifs sur le territoire
 - b. Les projets en cours sur le territoire
 - c. La desserte ferroviaire
 - d. La desserte routière interurbaine
 - e. Les transports à la demande
 - f. Les lignes régulières
 - g. Synthèse des transports collectifs
- V. Les nouvelles mobilités
 - a. Le covoiturage
 - b. L'électromobilité
 - c. Les plans de mobilité et la mobilité employeurs
 - d. Les tiers, une solution de non-mobilité
 - e. Synthèse des nouvelles mobilités
- VI. L'intermodalité sur le territoire
- VII. L'information et la communication
- VIII. Enjeux et perspectives
- IX. Suite du diagnostic

Le contexte et les objectifs de l'étude

- **Un territoire de réflexion et de projet** : le PETR du Pays Lauragais, de par sa charte de territoire et par les différentes réflexions et appuis partenariaux menés ces dernières années (son projet de territoire, les actions LEADER, son SCOT et son PCAET...) souhaite valider ses ambitions en matière de mobilité, que ce soit dans le domaine de l'amélioration de ses infrastructures et services que dans la promotion des mobilités durables (covoiturage, modes actifs...). Pour cela un diagnostic complet sur cette thématique à l'échelle du Pays est apparu essentiel.
- Ce diagnostic doit être l'occasion de **fédérer les acteurs du territoire, les partenaires et les populations locales** pour dresser un bilan des mobilités, grâce à une meilleure connaissance des pratiques et des besoins. Il a pour ambition de donner une **vision commune de la mobilité et d'engager une dynamique de projet sur cette thématique**, en allant vers la recherche de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle et en facilitant le report modal ou la réduction de la mobilité. In fine, cet état des lieux doit permettre aux élus du territoire d'aller vers la recherche de solutions adaptées au territoire notamment, dans le cadre de la mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités, être force de proposition auprès de l'Autorité Organisatrice de Mobilité, la Région Occitanie, ou en accompagnement des communes et EPCI dans leur domaine de compétence (aménagement de l'espace, développement économique, voirie, action sociale, tourisme, etc.) .
- Si de nombreux dispositifs et initiatives sont en cours à l'échelle des 4 EPCI et des communes (achat de VAE, covoiturage culturel en faveur des jeunes qu'aujourd'hui la voiture est le mode de transport privilégié...), a posteriori le constat est **l'absence d'offres alternatives à la voiture réellement concurrentielles**. Ce diagnostic doit mieux appréhender les incitatives locales, intercommunales, publiques voire privées, sur le territoire et sur ses marges, pour envisager éventuellement un déploiement à plus grande échelle et envisager des solutions complémentaires, voire innovantes.

Ce premier document, constitue une partie du diagnostic mobilité du PETR: il présente l'analyse territoriale du PETR sous l'angle de la mobilité, à travers les offres, services et infrastructures pour se déplacer sur le territoire et avec les territoires limitrophes. Cette première approche sera complétée dans un deuxième document, par une analyse plus fine des pratiques et besoins de mobilité, à travers la concertation des citoyens et des acteurs du territoire.

Répondre aux objectifs fixés dans les documents de réflexion et de planification...

- La mobilité, thématique transverse, **est abordée dans les différents documents de réflexions et d'orientation portés par le territoire**. Ces documents cadre affichent une ambition commune (déclinée ci-dessous par document) de promouvoir une mobilité diversifiée, plus respectueuse de l'environnement et au service du développement territorial. Plusieurs leviers sont d'ores et déjà énoncés et seront à conforter et préciser dans le cadre de ce diagnostic prospectif.
- L'ambition initiale sur le thème de la mobilité portée par le projet de territoire avec l'inscription dans la stratégie de l'objectif d' « **Accompagner et encourager les mobilités durables** » afin de contribuer à l'amélioration du cadre de vie et à l'attractivité du territoire.
- Le SCoT, quant à lui, affiche l'orientation « **Améliorer les déplacements et les infrastructures de communication** ». Il est envisagé une amélioration continue des moyens de déplacements routiers (tenant compte des éléments de prospective en matière d'accueil de population) en recherchant un maillage du territoire (entre les polarités du territoire et avec les polarités externes), la diversification des solutions et des pratiques de mobilité et l'articulation la plus efficiente entre développement urbain et mobilité.

Le projet de territoire : Proposition d'enjeux stratégiques et d'objectifs

CADRE DE VIE (Aménagement de l'espace, développement culturel & social)



Source : Projet de territoire

PARTIE

5

AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS ET LES INFRASTRUCTURES DE COMMUNICATION DANS LE SCOT ET AU-DELÀ DU SCOT

- Fiche 5.1 La cohérence urbanisme / transports
- Fiche 5.2 Le développement des modes doux

Répondre aux objectifs fixés dans les documents de réflexion et de planification...

- Une affirmation dans le PCAET de réduire les consommations d'énergie (maîtrise et inflexion du niveau d'émissions des différents polluants) à travers l'axe 3 de la stratégie et plus précisément l'objectif « des déplacements bas carbone ».



Source : PCAET du Pays Lauragais- Stratégie

- Plusieurs leviers sont identifiés afin de contribuer à cette ambition et portent sur l'évolution des pratiques de déplacements, la réduction du besoin de déplacement et les évolutions technologiques permettant des déplacements moins impactant.

Finalité 7 : Des déplacements bas carbone

La 2^{ème} source d'émission est liée au transport. Ainsi cette finalité est entièrement consacrée à l'effort à fournir pour proposer d'autres solutions à la mobilité que la voiture individuelle à énergie fossile.

Objectif stratégique 7.1. : Diversifier l'offre de mobilité

- Objectifs opérationnels
- Renforcer l'offre alternative à la voiture
 - Renforcer les infrastructures cyclables et les services vélos

Objectif stratégique 7.2. : Accompagner les nouvelles pratiques de mobilité par une offre de services adaptée

- Objectifs opérationnels
- Renforcer le co-voiturage et le partage de véhicules
 - Accompagner le développement de véhicules à motorisation alternative
 - Réduire l'impact du fret

Zoom sur les ambitions des stratégies bas carbone et TEPOS

- 1000 conducteurs / an mobilisés sur le covoiturage
- 575 personnes abandonnant la voiture pour la plupart de leurs trajets, chaque année
- +625véhicules alternatifs/ an
- 1000 personnes en plus par an en télétravail au moins un jour par semaine
- 600 personnes en plus par an pratiquent l'éco-conduite
- 2% d'optimisation annuelle du fret

7.1. Diversifier l'offre de transport et permettre l'intermodalité

Il est ainsi prévu de renforcer et de diversifier l'offre de transports en commun et d'assurer leur articulation avec les autres modes de transports (vélo, co-voiturage, train).

De même, les pistes cyclables seront développées avec une prise en compte de leurs continuités et de leur sécurisation.

7.2. Accompagner les nouvelles pratiques de mobilité par une offre de services adaptée

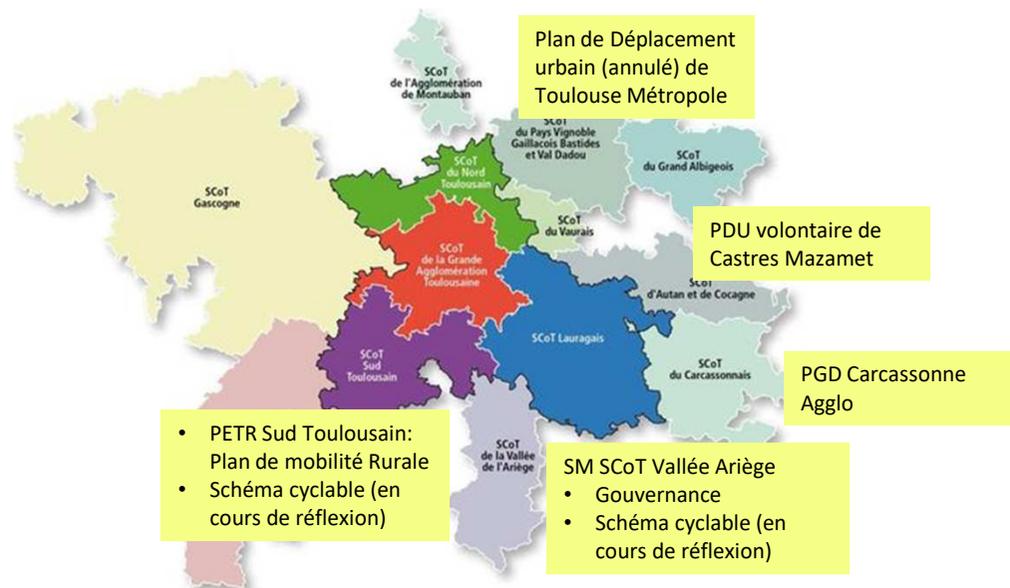
En complément de l'évolution des infrastructures, c'est un ensemble de nouveaux services à la mobilité qui doit se développer sur le territoire du PETR et qui doit être accompagné : co-voiturage, véhicules partagés, plan de déplacements entreprise, etc.

Il s'agit également d'accompagner le développement de véhicules à motorisation alternative (électrique, hybride, GNV) et de travailler à la réduction de l'impact du transport de marchandise.

I - La structuration du territoire

Le territoire

- Le Pays Lauragais est situé au cœur de la Région Occitanie sur l'axe central de connexion entre les deux principales métropoles régionales (Montpellier et Toulouse).
- Le PETR est mitoyen à de **nombreux territoires sur lesquels des dynamiques de projet sur la mobilité** sont à l'œuvre: CA Castres Mazamet, SM SCoT Vallée de l'Ariège, PETR Sud Toulousain, Carcassonne Agglo , Toulouse Métropole...



Source: InterSCoT

Carte de situation du Pays Lauragais

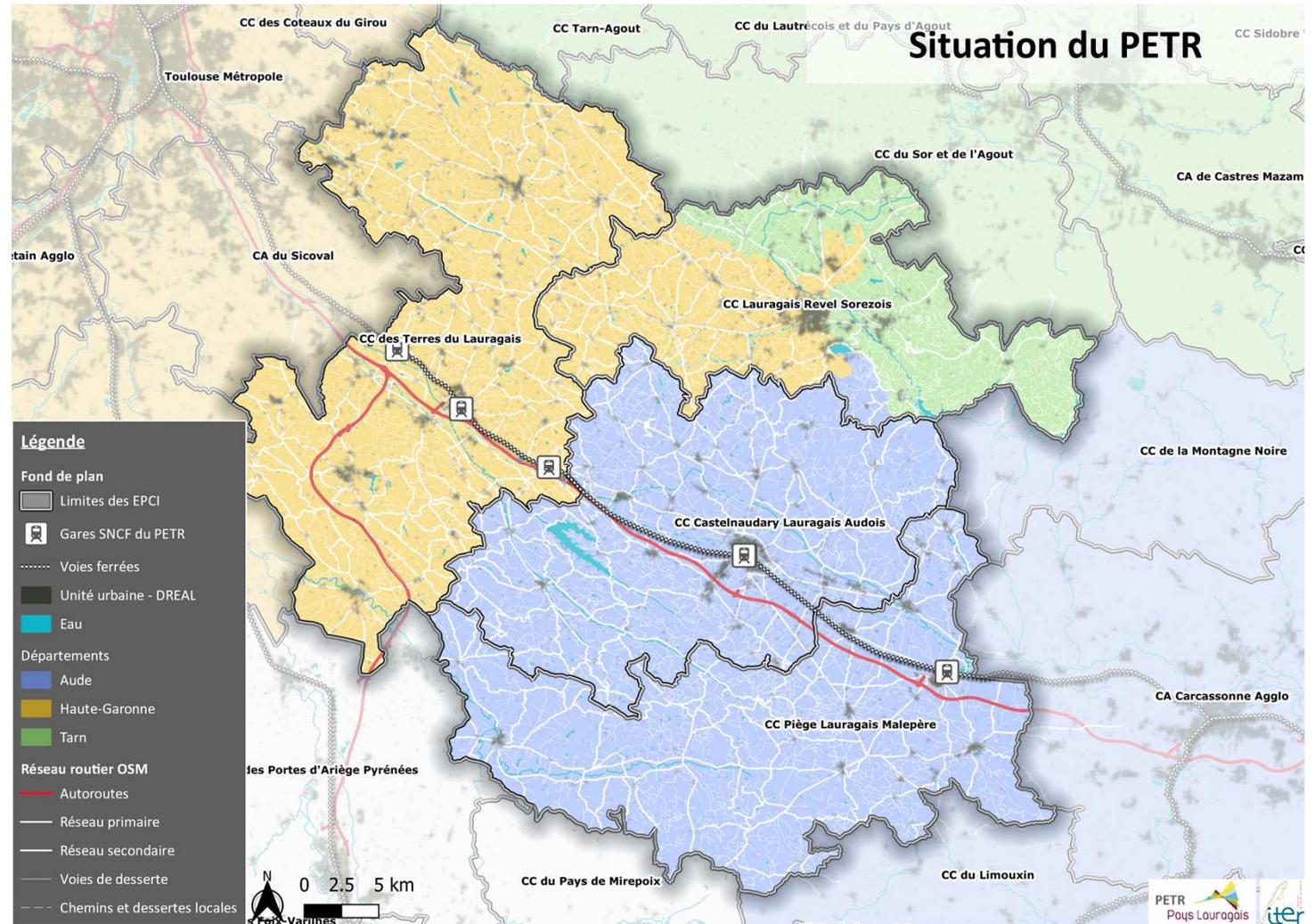


Source : Diagnostic SCOT Lauragais version approuvée, page 11.

Le territoire

Le PETR Pays Lauragais se situe au croisement de **trois départements** (la Haute-Garonne, le Tarn et l'Aude) de la Région Occitanie.

Il est enserré par les aires urbaines de Pamiers/Foix, Castres/ Mazamet, Carcassonne et Toulouse Métropole.



Le territoire

Le PETR est composé de **4 communautés de communes** : la CC Castelnaudary Lauragais Audois, la CC Piège Lauragais Malepère, la CC Lauragais Revel Sorézois et la CC Terres du Lauragais.

Pour rappel, les communautés de communes de Cœur Lauragais, Cap Lauragais et Co Laur Sud ont fusionné en 2017 pour donner naissance à la communauté de communes Terres du Lauragais.

Le PETR compte un peu plus de 100 000 habitants (102 470 habitants : population municipale 2014 parue au 1er janvier 2017) répartis sur **167 communes**.

Les communes principales du PETR du Pays Lauragais sont Castelnaudary, Revel, Villefranche-de-Lauragais, Bram, Nailloux, Caraman.

Sa position stratégique entre la métropole toulousaine au nord-ouest et l'agglomération de Carcassonne au sud-est en fait une **destination de plus en plus attractive** pour les ménages français.

Par ailleurs, son **cadre de vie** participe également à renforcer son attractivité, le territoire accueille en effet une partie du Parc Naturel Régional du Haut Languedoc dont le rayonnement est international.



Source : Guide élus, page 2.

Les bassins de vie du PETR du Pays Lauragais

Les bassins de vie sur le territoire peuvent être abordés de différentes façons:

- Les bassins de vie selon le vécu des résidents,
- Les bassins de vie en lien avec le niveau d'équipement des communes.

Le PETR du Pays Lauragais est décomposé en 5 bassins de vie (cf carte ci-contre) correspondant aux bassins de vie vécus, définis dans le cadre du SCoT:

- **Le bassin de vie Ouest-Audois** structuré autour de deux polarités majeures : Castelnaudary et Bram,
- **Le bassin de vie de Nailloux** en croissance démographique ces dernières années et connecté à l'agglomération toulousaine via l'échangeur de l'A66,
- **Le bassin de vie de Villefranche de Lauragais** bénéficiant d'une accessibilité routière performante (A61, voie ferroviaire) et tourné vers l'agroalimentaire,
- **Le bassin de vie de Revel** dynamique économiques notamment en raison de son attractivité touristique,
- **Le bassin de vie de Lanta-Caraman** dont la partie Ouest est fortement sous l'influence de l'agglomération toulousaine.



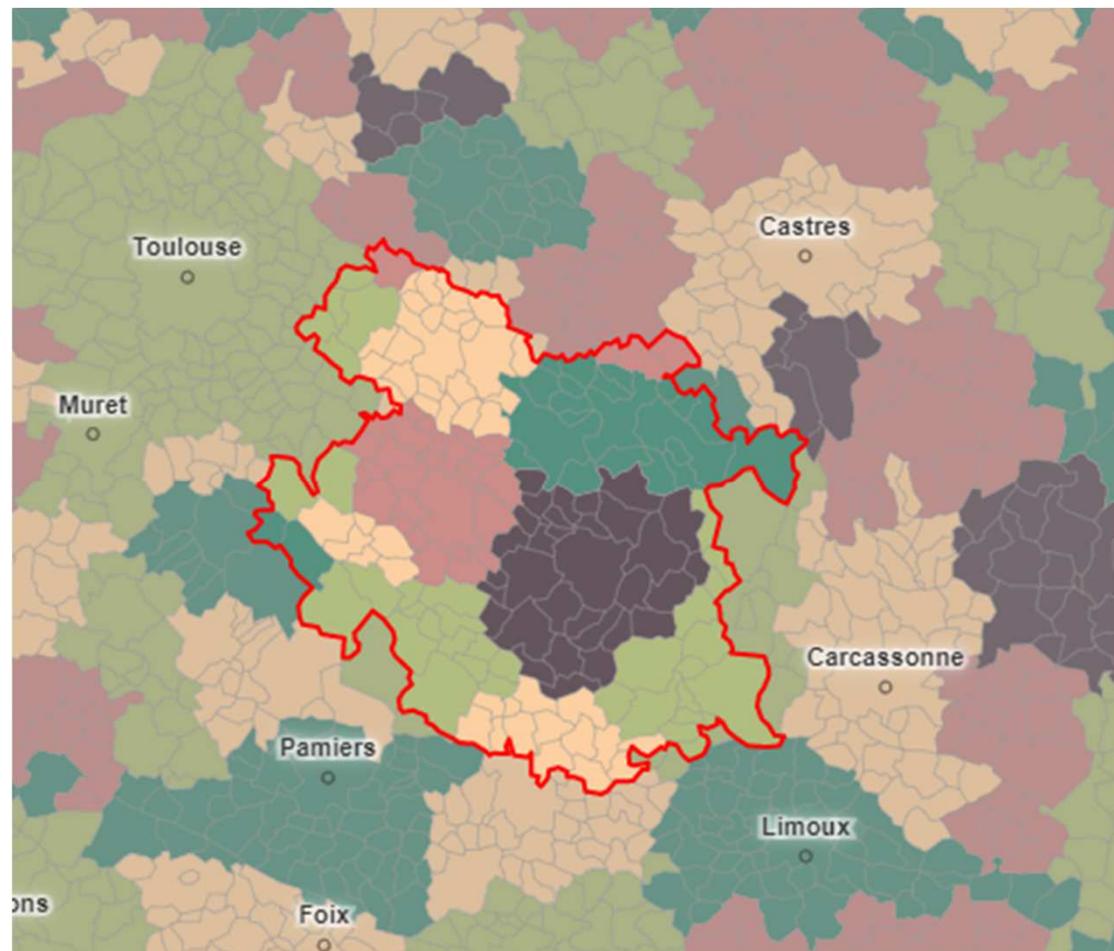
Source : Guide d'application du SCOT, page 15.

Les bassins de vie du PETR du Pays Lauragais

La notion de **bassin de vie et de mobilité** : d'après l'Insee « le bassin de vie est le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants. » Pour cette notion, il ne s'agit pas de déplacements « contraints » (pour aller travailler par exemple) mais de déplacements plus ponctuels pour des achats, pour la santé, pour les loisirs, pour le sport, la culture...

L'INSEE apporte une autre approche des bassins de vie et fait apparaître des bassins de plus petite taille et des bassins qui émergent sur les territoires limitrophes (bassin de Mirepoix par exemple).

Ce sont au total 13 bassins de vie tout ou partie présents sur le territoire du PETR. Deux bassins de vie sont intégralement compris dans le périmètre : celui de **Castelnaudary** et celui de **Villefranche de Lauragais**.



Source : Observatoire des territoires, données INSEE 2012

Les polarités présentes sur le PETR du Pays Lauragais

Au sein même de ces bassins de vie, ont été définies plusieurs polarités :

- **Une centralité sectorielle : Castelnaudary.** « La centralité sectorielle allie un projet urbain ambitieux à un projet économique créateur d'emplois. Elles offrent des emplois de services à la population, notamment dans des tissus urbains mixtes et également des activités de services aux entreprises ou de production sur des zones d'activités dédiées. »
- **Quatre pôles d'équilibre et pôles économiques structurants : Bram, Nailloux, Revel et Villefranche de Lauragais.** Ces pôles sont caractérisés par leur dynamique en termes d'emplois, de commerces, et d'habitat ; ce sont des lieux de vie et de services majeurs pour le PETR du Pays Lauragais. Ils ont vocation à « devenir des lieux d'accueil de la population, de nouveaux logements et l'implantation d'équipements. » Diagnostic SCOT, 2018.
- **Six pôles de proximité : Lanta, Caraman, Sorèze, Salles-sur-l'Hers, Belpech, Montréal.** Ces pôles ont vocation à compléter l'offre mise à disposition par les pôles d'équilibres et économiques en proposant des services et équipements de proximité aux habitants.
- **Des pôles de proximité secondaire.**



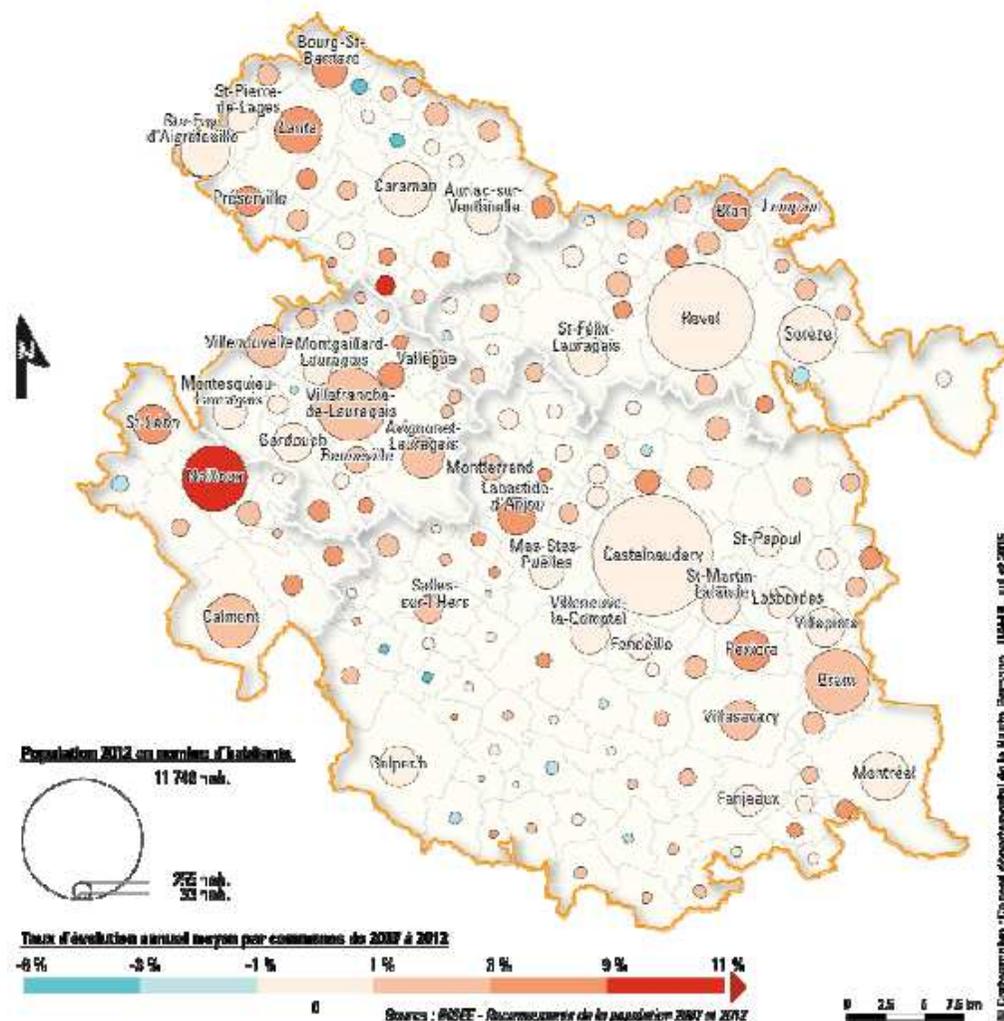
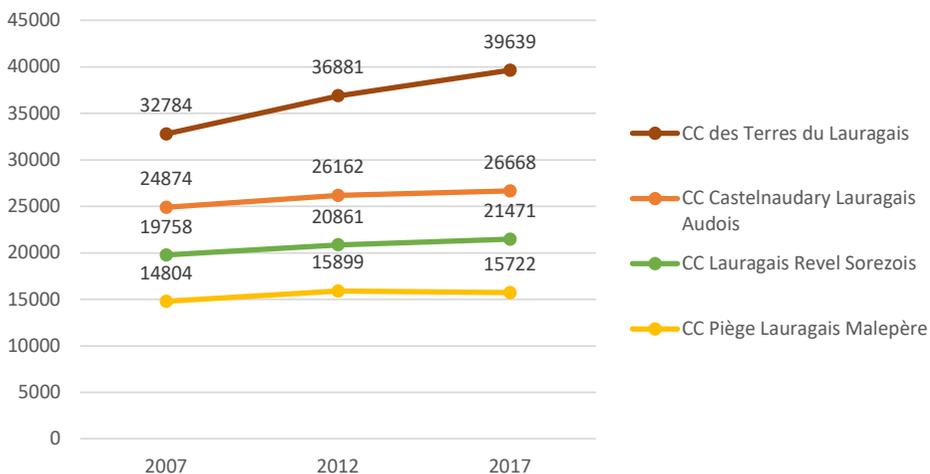
source : Guide d'application du SCOT, page 16.

Evolution de la population sur le PETR du Pays Lauragais

Le PETR du Pays Lauragais compte **un peu plus de 100 000 habitants** répartis de manière plus ou moins hétérogène sur le territoire. La croissance démographique de la population est essentiellement due à un afflux migratoire. Sur la période 2007 – 2012, on observe une évolution démographique importante sur Nailloux et Lanta par exemple et moindre sur les polarités majeures comme Castelnaudary et Revel.

Le SCOT du Pays Lauragais planifie par ailleurs un accueil de + 39 000 habitants entre 2006 et 2030 (production de 20 685 logements maximum d'ici à 2030).

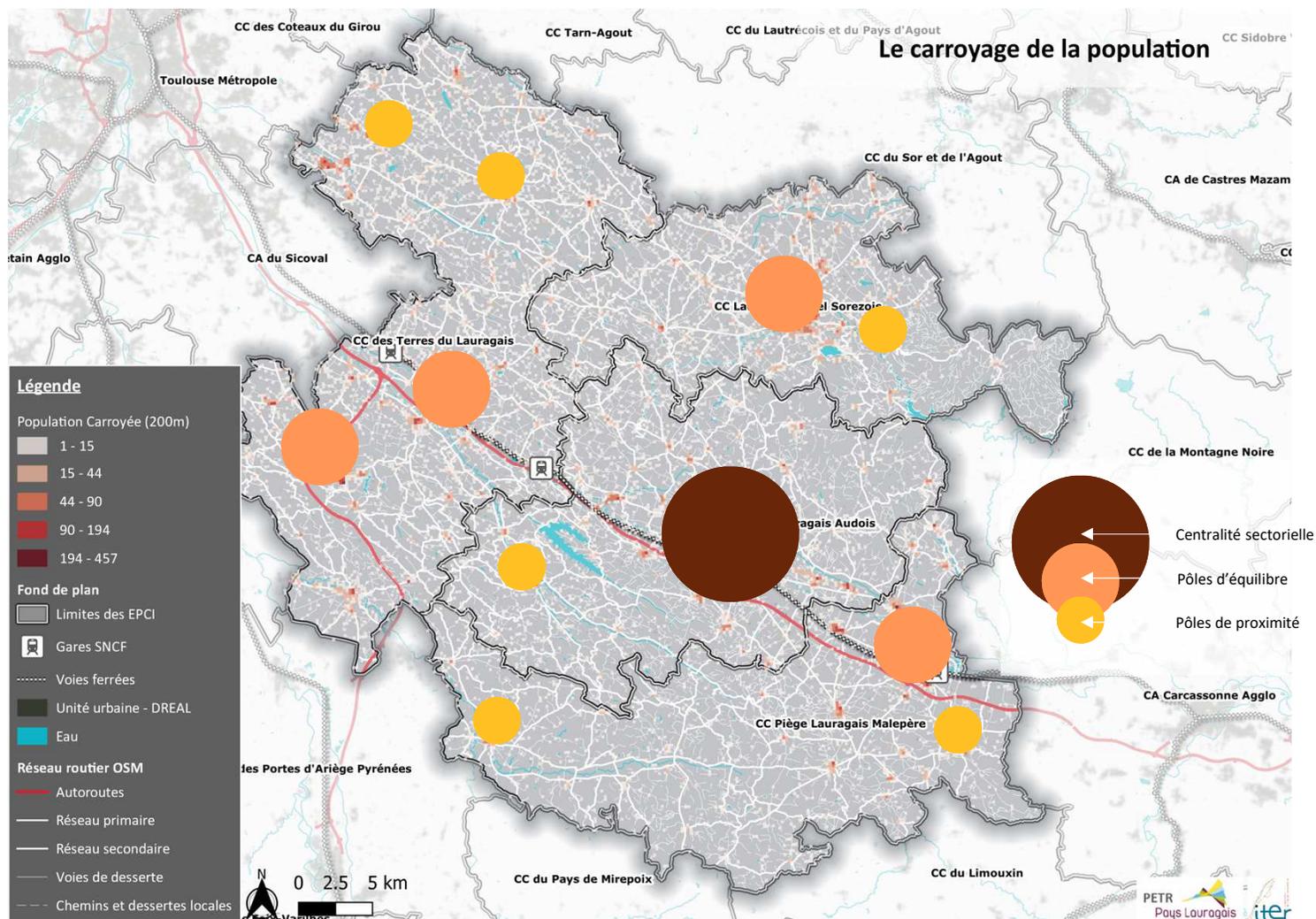
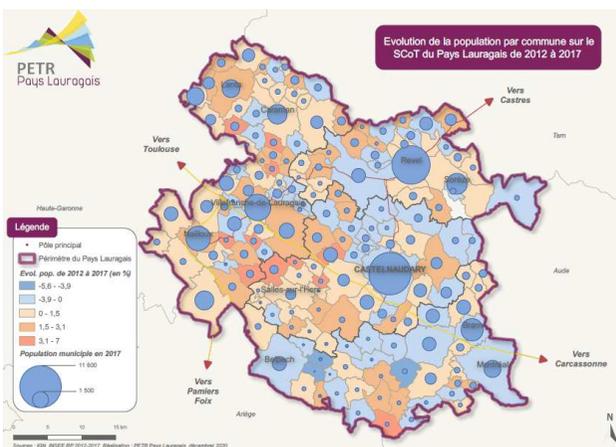
Evolution de la population entre 2007 et 2017 par intercommunalité sur le PETR du Pays Lauragais (insee)



Répartition de la population sur le PETR du Pays Lauragais

Près d'un tiers de la population du PETR réside dans les 5 polarités principales du territoire (Castelnaudary, Nailloux, Villefranche de Lauragais, Revel et Bram).

Globalement, on observe des densités démographiques plus faibles sur la partie sud du territoire (CC Piège Lauragais Malepère) en particulier lorsque l'on s'éloigne des principales polarités.





Les équipements du PETR : précisions méthodologiques

- Les cartes qui suivent ont été réalisées via les données de la Base Permanente des Équipements de 2017. Cette base de données est issue de l'INSEE, mais **n'est pas pour autant totalement exhaustive**.

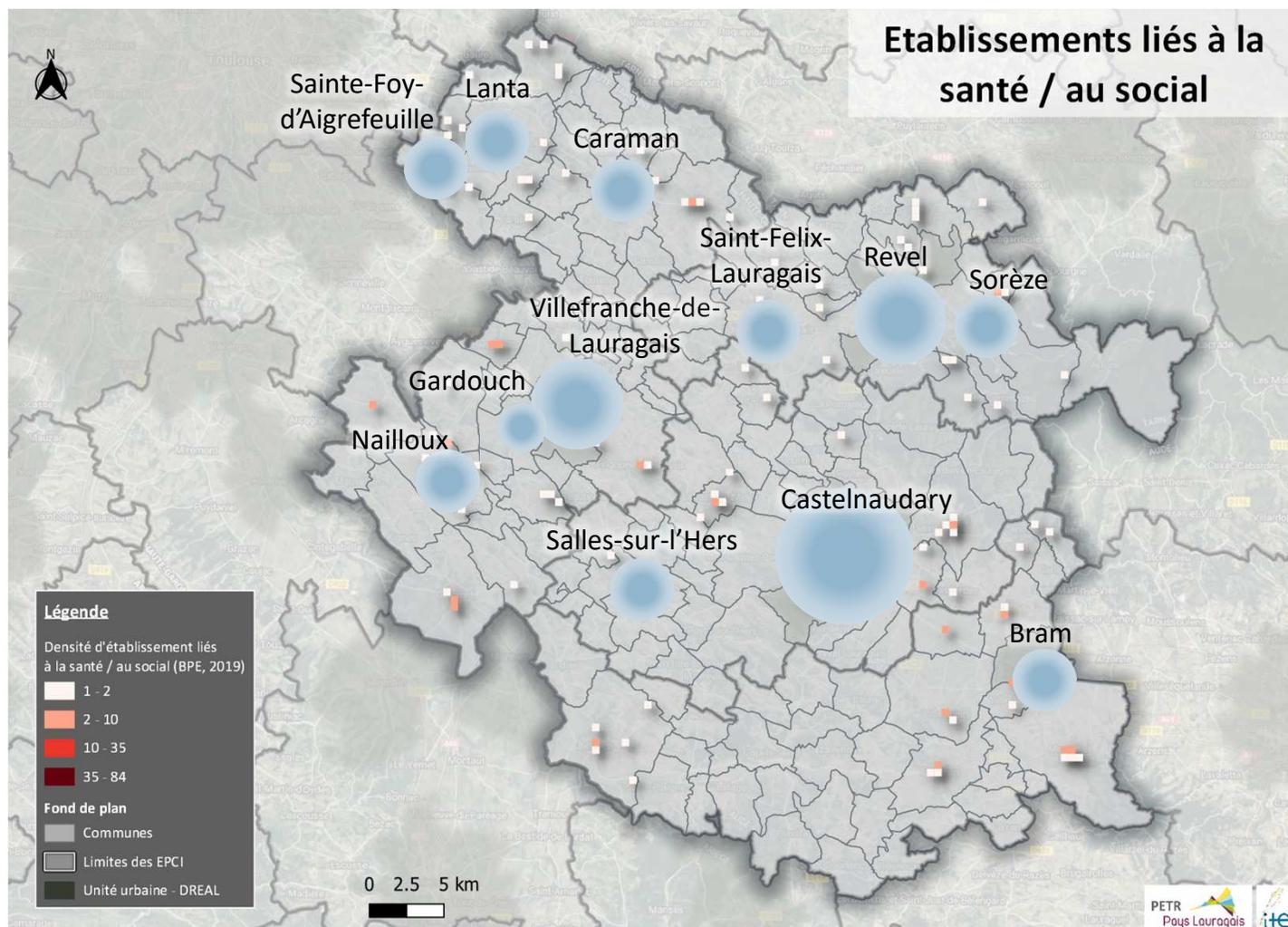
- Les équipements ont été scindés en plusieurs gammes définies par l'INSEE :
 - **Etablissements liés à la santé / au social** : médecin (généraliste et spécialisé), pharmacie, service d'aide sociale, ehpad, ...
 - **Commerces** : supermarché, librairie, station service, ...
 - **Etablissements liés à l'enseignement** : école maternelle / primaire, collège, lycée, ...
 - **Etablissements de service aux particuliers** : bureau de poste, pôle emploi, artisans (maçon, électricien, ...), restaurant, coiffeur, ...
 - **Etablissements sportifs / de loisir** : salle de sport, piscine, cinéma, ...

- Par souci de lisibilité et afin de faire apparaître des concentrations de services, les établissements ont été comptés dans des carreaux de 500m de côté, permettant une analyse plus fine que l'échelle communale. Plus les carreaux tendent vers la couleur bordeaux, plus le nombre d'établissements est important. La lecture qui en est faite est donc géographique (densité) et dans un rayon de 500m.

- Les polarités ensuite dégagées, sont basées sur ces densités à l'échelle d'un carroyage à 500m et non sur une densité communale, qui peut impliquer des écarts de lecture entre les polarités qui ressortent dans le présent rapport et les polarités issues du SCoT. Les deux analyses
- NB : le choix de la dimension des carreaux est arbitraire, et comme toute représentation cartographique, le choix de la sémiologie influe sur l'analyse qui peut être faite.

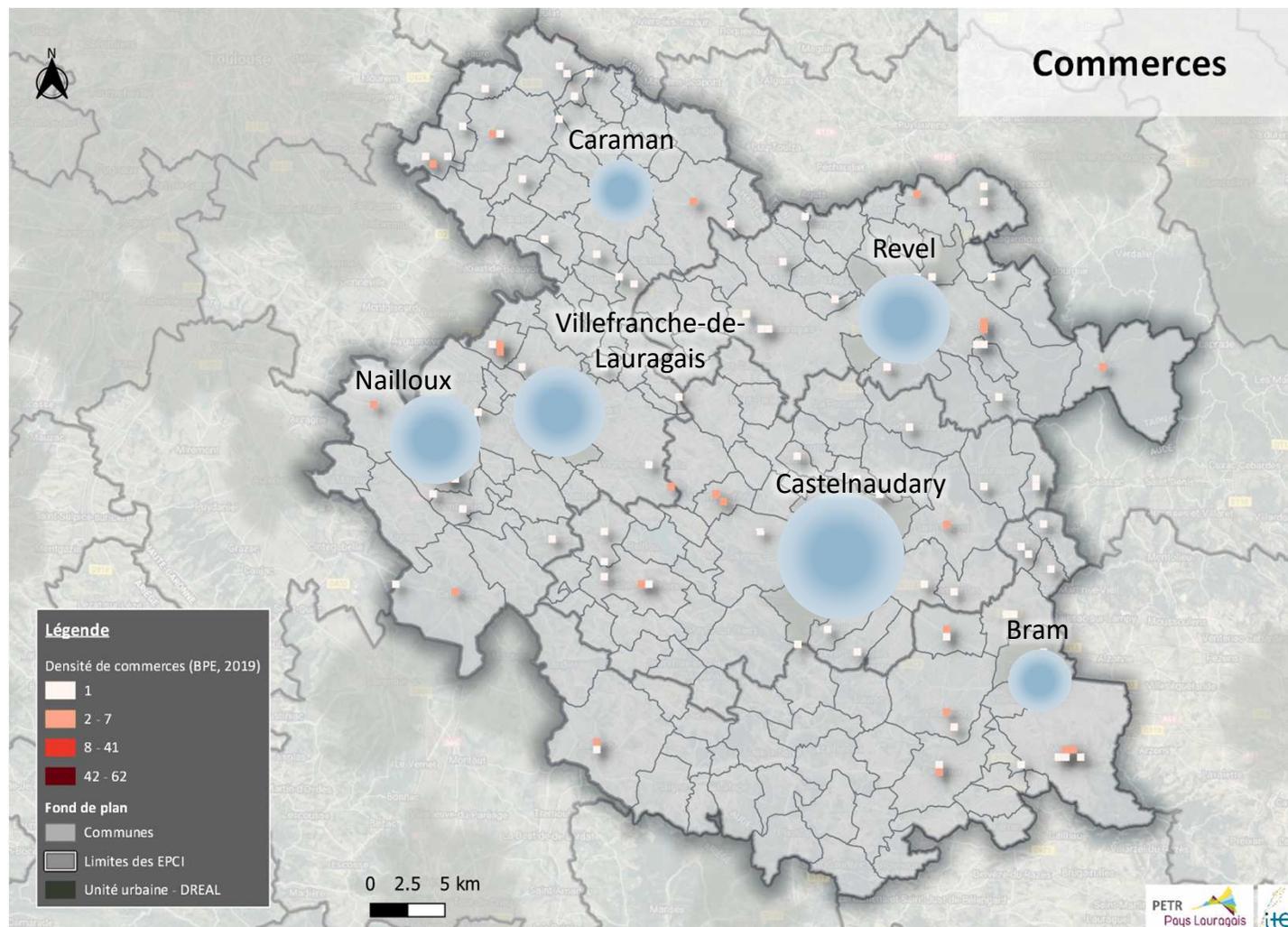
Localisation des établissements de santé / sociaux

Les équipements médico-sociaux sont polarisés sur le territoire, et se concentrent majoritairement sur les communes de Castelnaudary, Revel et Villefranche-de-Lauragais.



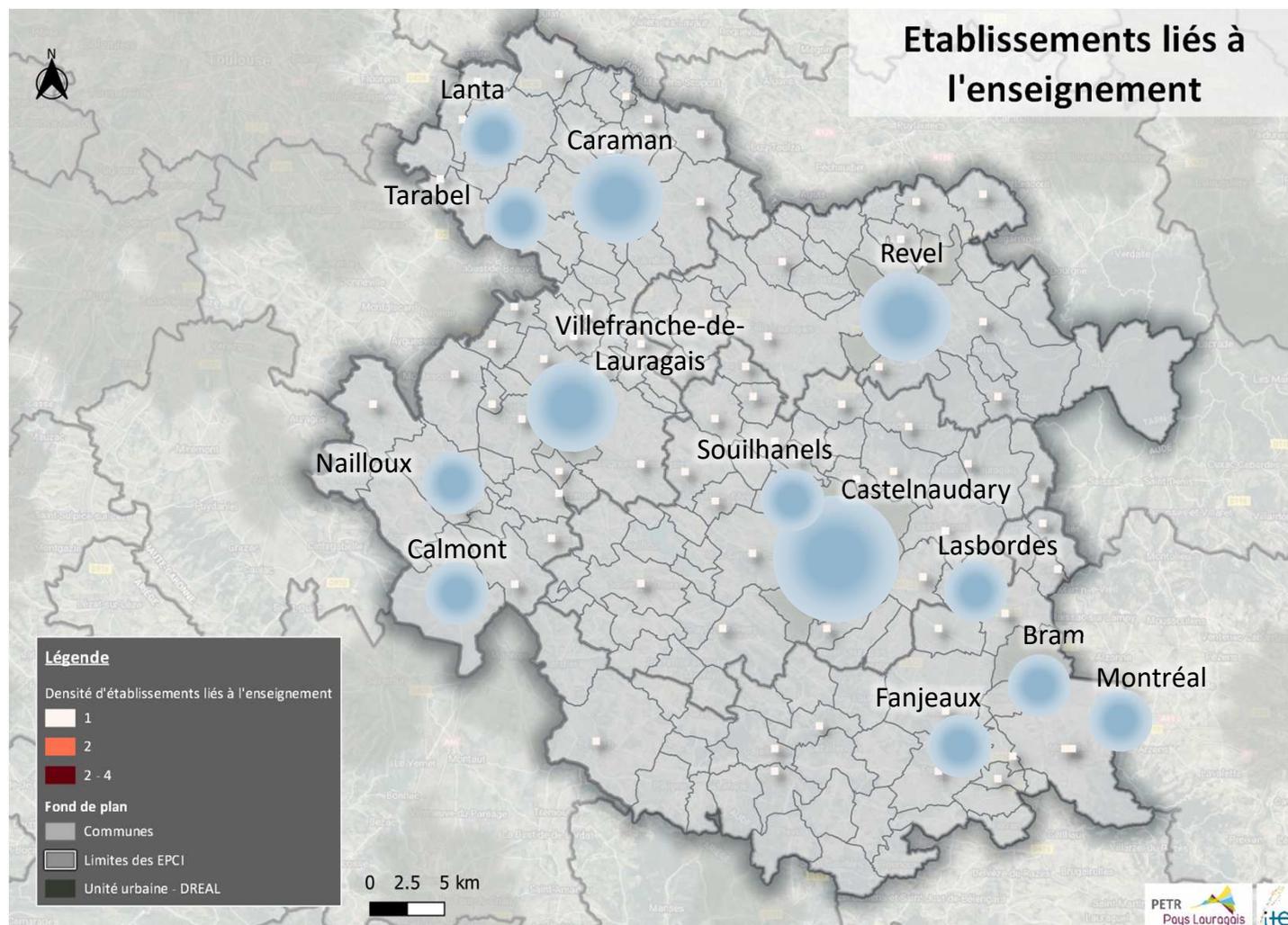
Localisation des commerces

Plus étonnant, les commerces connaissent eux aussi une répartition peu diffuse, et se polarisent dans les 3 communes principales du territoire : Castelnaudary, Revel et Villefranche-de-Lauragais.



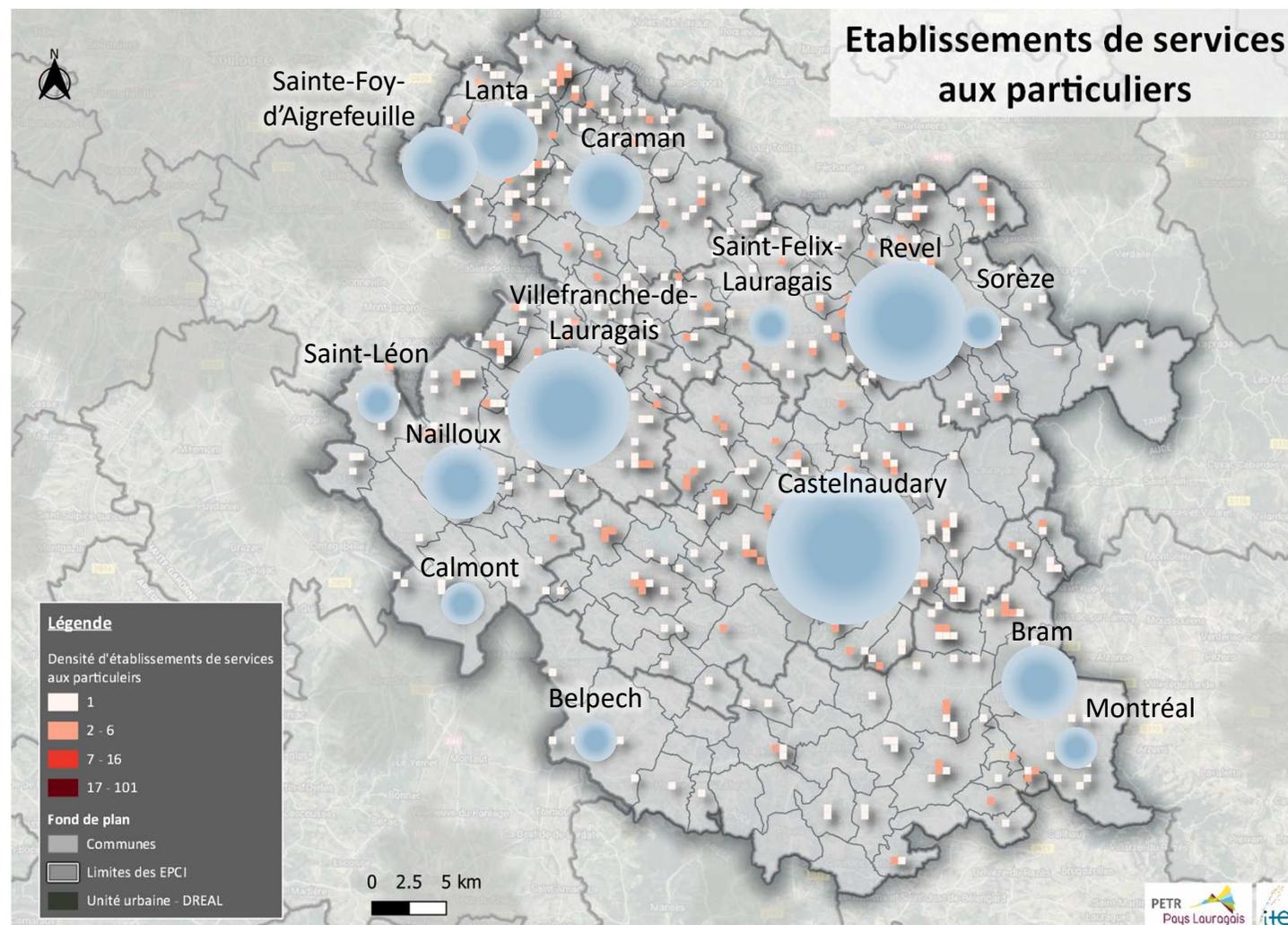
Localisation des établissements liés à l'enseignement

La partie Sud Ouest du PETR est très peu fournie en établissements liés à l'enseignement. Une remarque assez générale, quelque soit les équipements. Cette « zone blanche », qui peut s'expliquer par une faible densité de population, laisse à penser une utilisation accrue de la voiture individuelle sur des trajets longs pour accéder aux services du quotidien.



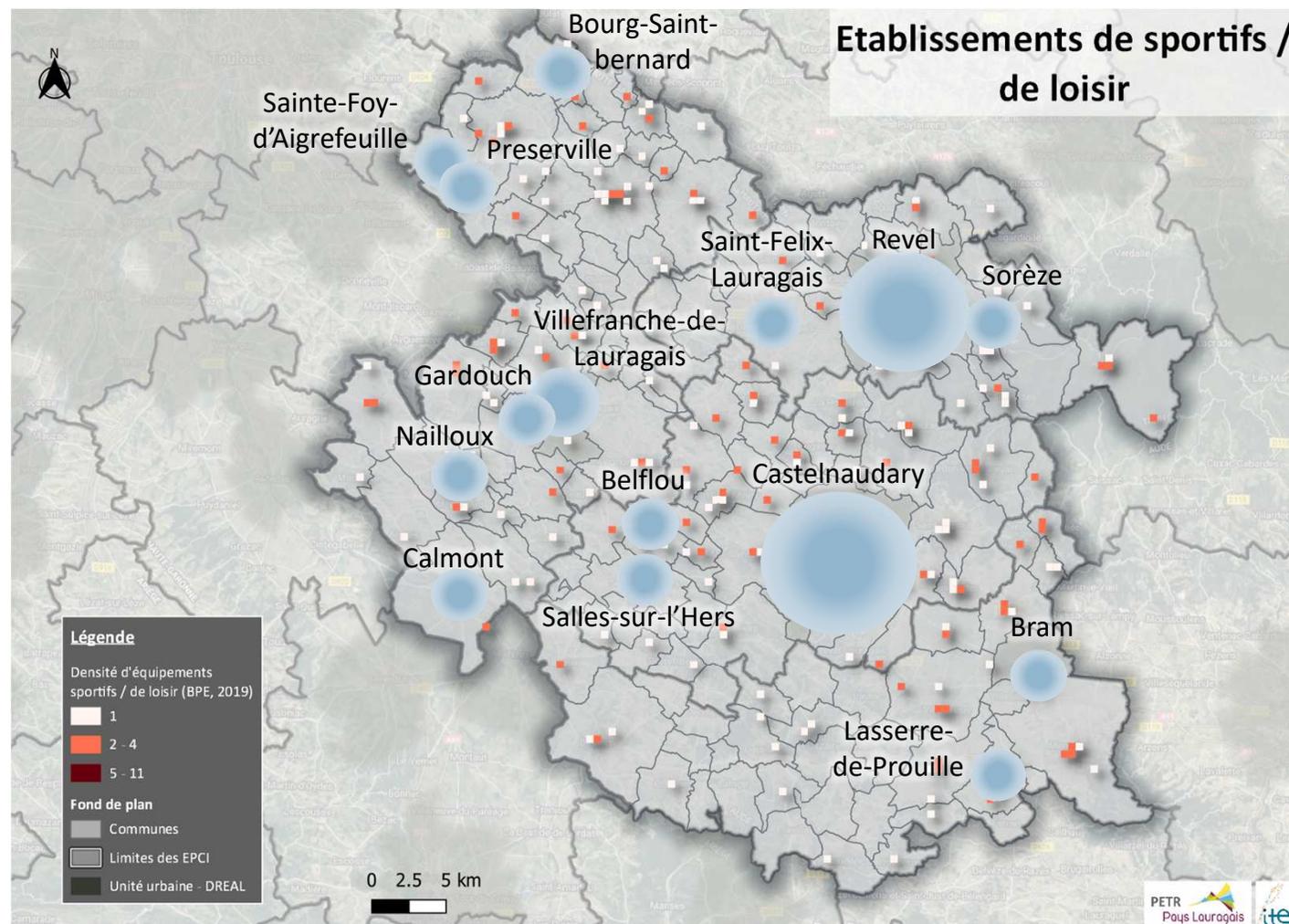
Localisation des services aux particuliers

Les établissements dits de « services aux particuliers » (pôle emploi, bureau de poste, coiffeur, ...) sont répartis de manière plus homogène sur l'ensemble du PETR (avec toujours cette zone blanche au Sud-Ouest).



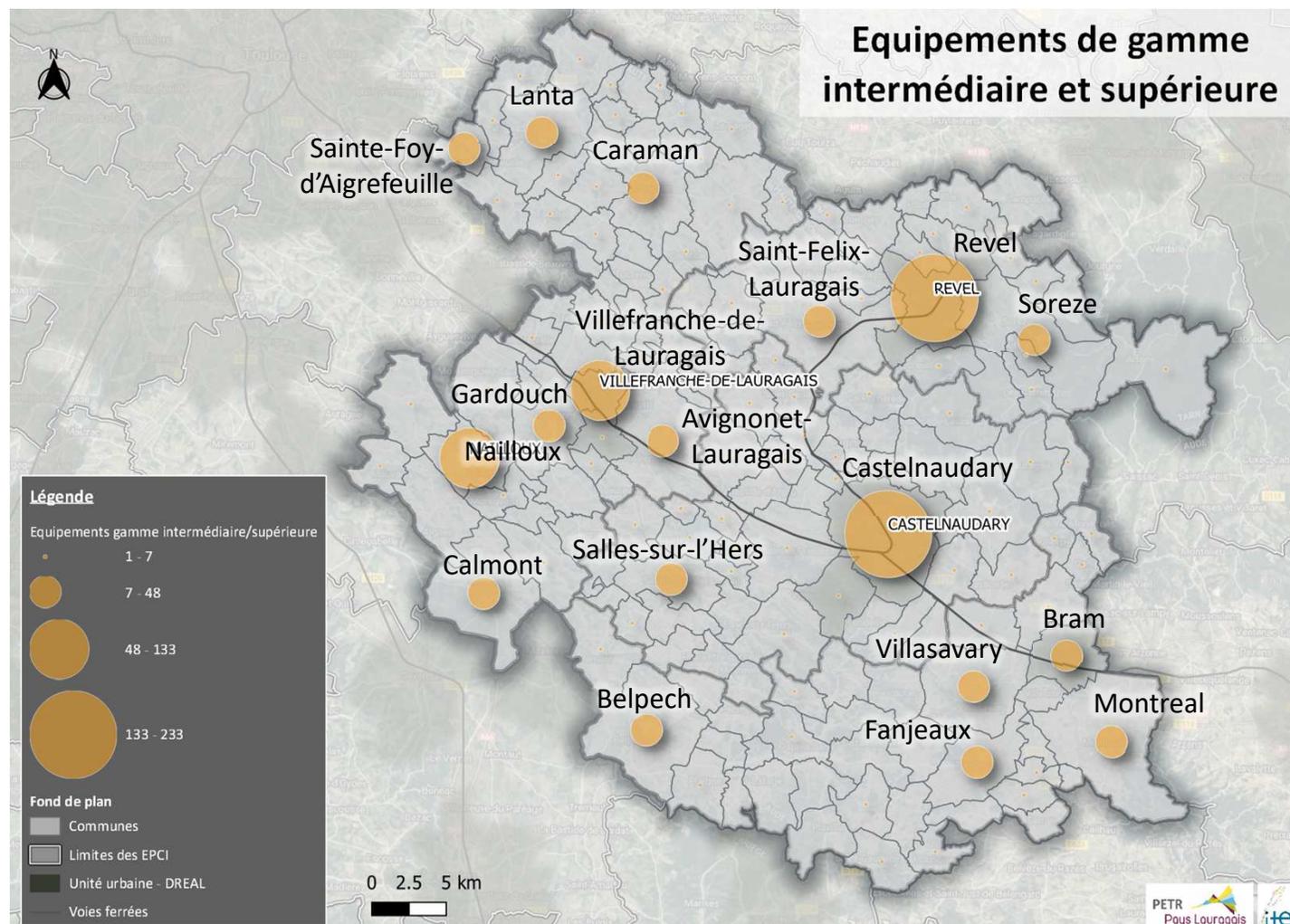
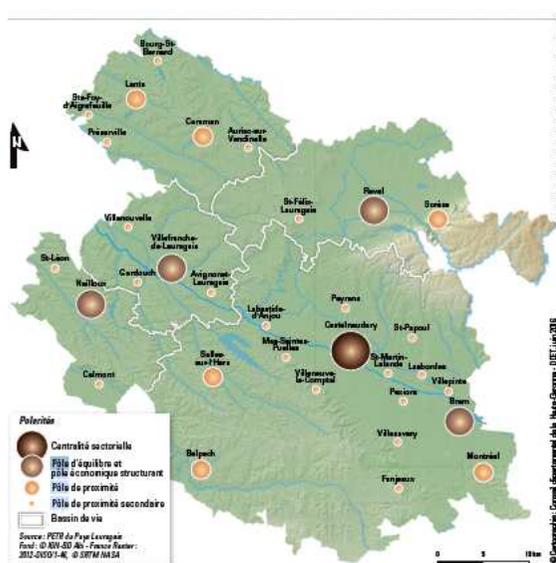
Localisation des équipements sportifs / de loisirs

Même constat pour les équipements sportifs et de loisirs.



Pôles intermédiaires et supérieurs

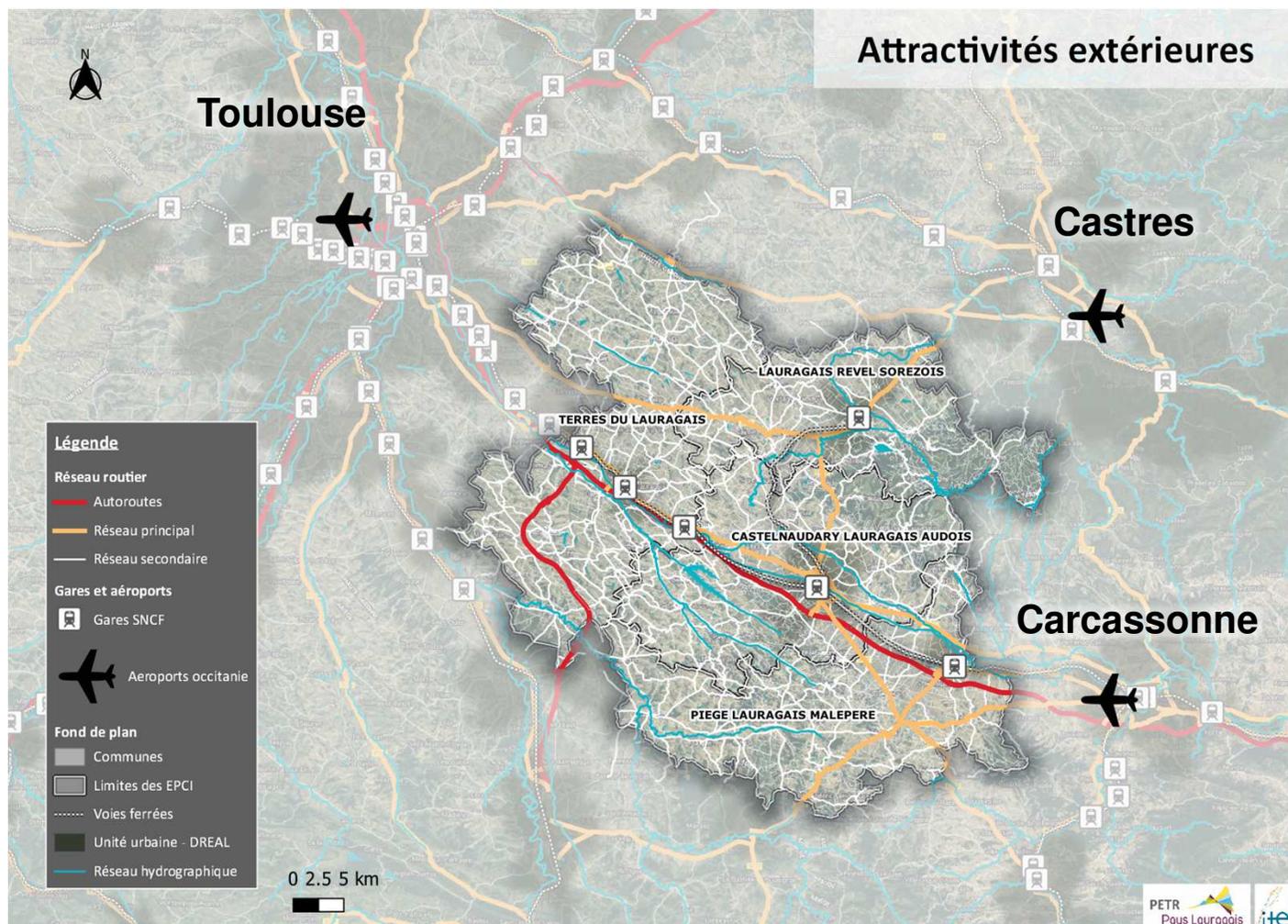
La cartographie du nombre d'équipements de gamme intermédiaire et supérieure par commune donne à voir une « armature territoriale » assez similaire avec celle établit par le SCoT en 2018 :



Attractivités extérieures : connexion du territoire aux aéroports

Le PETR est aussi structuré par 3 aéroports situés à proximité, dont deux principaux :

- L'aéroport de Toulouse accessible via le TER ou par les lignes interurbaine du réseau Arc-en-Ciel, puis en prenant la navette du réseau Tisséo au départ de la gare (1h20 de trajet environ pour effectuer Castelnaudary → Toulouse aéroport en train + navette).
- L'aéroport de Carcassonne accessible via le TER ou par les lignes interurbaines du réseau Audelignes, puis en prenant la navette au départ de la gare de Carcassonne (1h de trajet environ pour effectuer Castelnaudary → Carcassonne aéroport en train + navette).

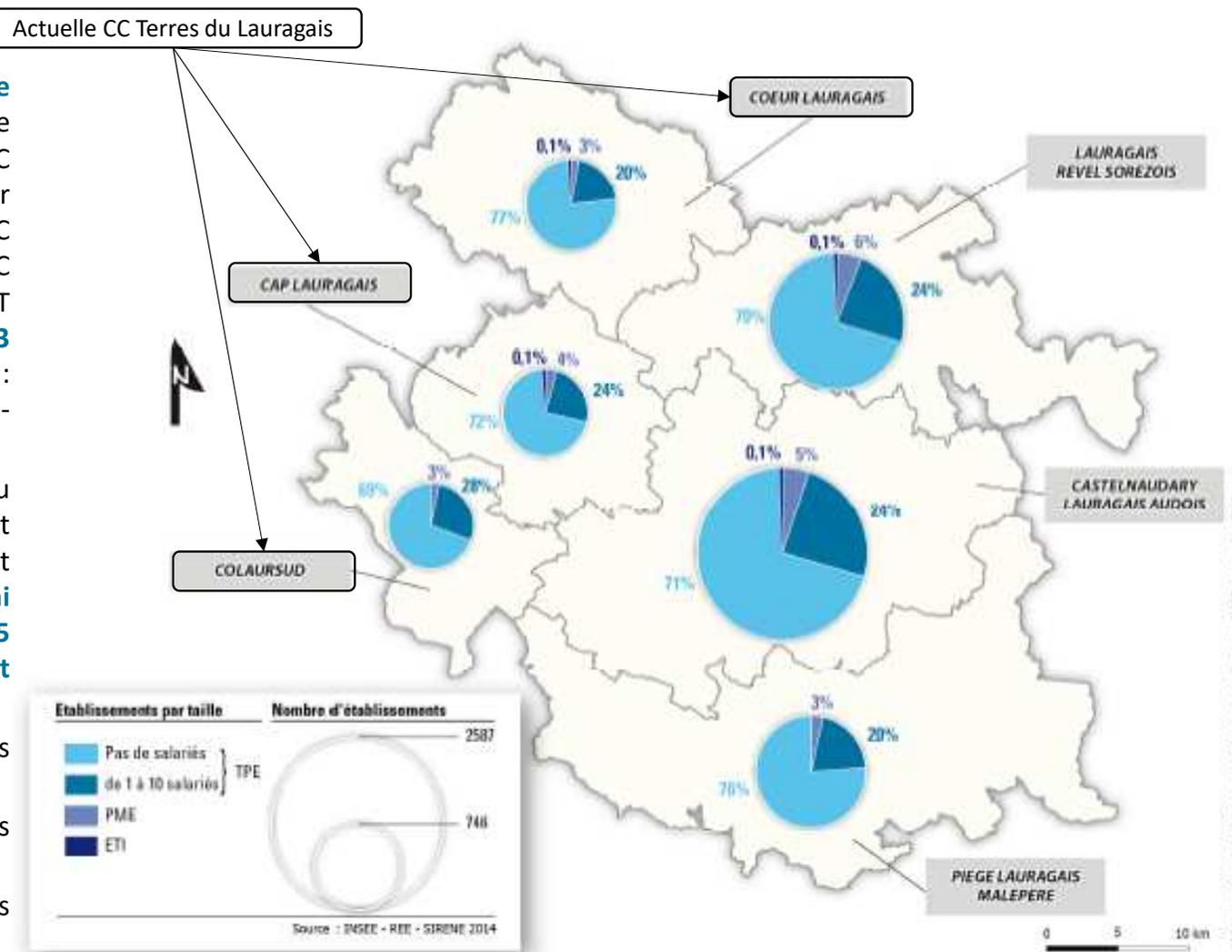


Les emplois à l'échelle du PETR : un nombre important de TPE

Le PETR du Pays Lauragais compte **près de 30000 emplois** répartis de manière hétérogène sur son territoire : 1/3 sur la CC Castelnaudary Lauragais Audois, près d'1/3 sur la CC des Terres du Lauragais, ¼ sur la CC Lauragais Revel Sorézois et enfin 12% sur la CC Piège Lauragais Malepère. Par ailleurs, le SCOT distingue **5 pôles économiques accueillant 1/3 des établissements du territoire** : Castelnaudary, Réveil, Villefranche-de-Lauragais, Nailloux et Bram.

En termes d'effectifs, le tissu économique du PETR Pays Lauragais est majoritairement constitué de TPE (moins de 10 salariés) et notamment d'entreprises sans salariés. **Parmi les établissements actifs au 31/12/2015 (source : Insee Clap), seules 75 employaient plus de 50 salariés :**

- 51 entreprises avec un effectif compris entre 50 et 99 salariés,
- 16 entreprises avec un effectif compris entre 100 et 199 salariés,
- 8 entreprises avec un effectif compris entre 200 et 499 salariés.



Source : Projet de territoire approuvé, page 15.

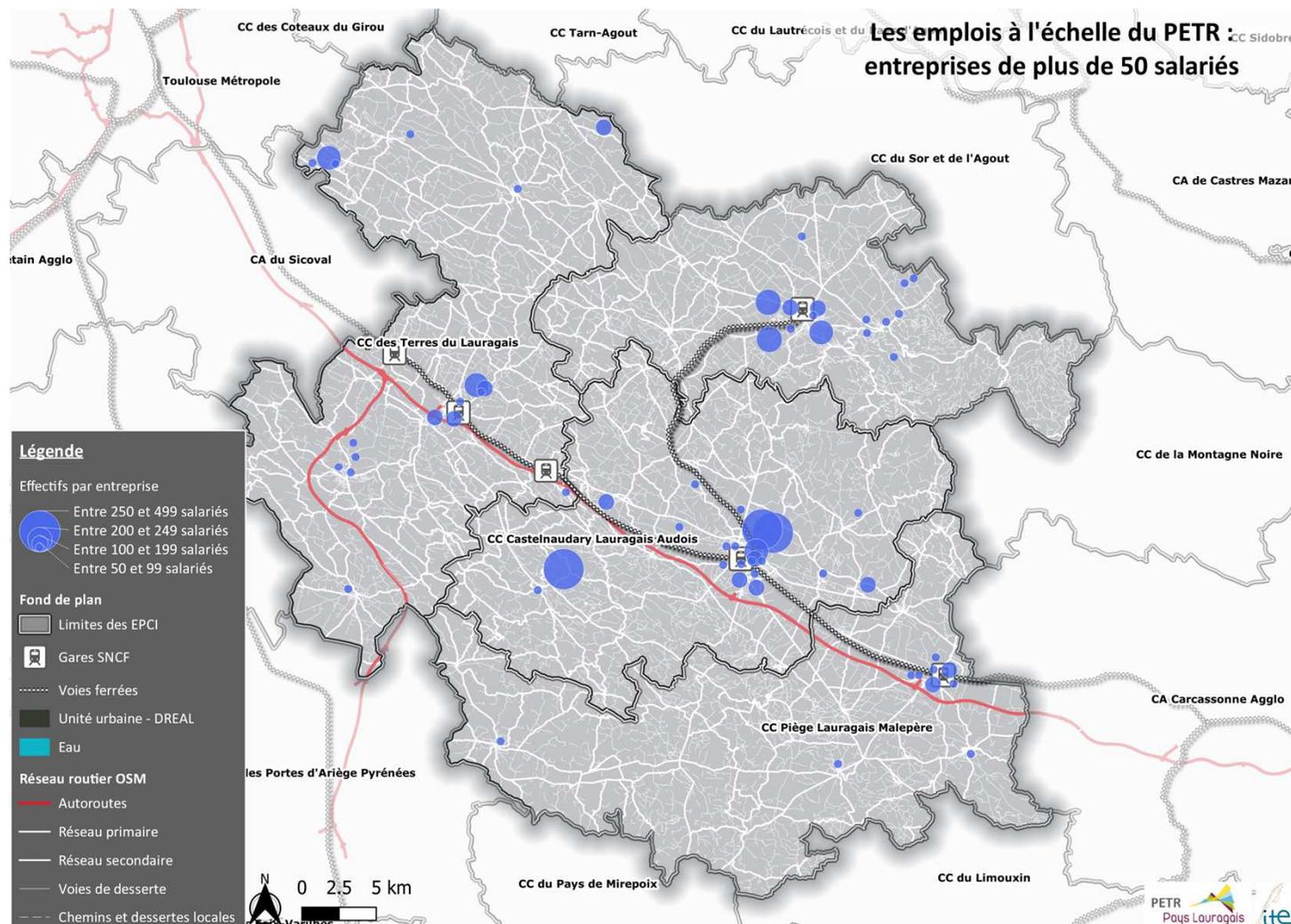
Les emplois à l'échelle du PETR : zoom sur les établissements de plus de 50 salariés

Cette carte représente uniquement les établissements employeurs de plus de 50 salariés sur le territoire du PETR du Pays Lauragais.

Pour rappel, au 31/12/2015 (source : Insee Clap), 75 établissements employaient plus de 50 salariés sur le PETR du Pays Lauragais. Ces établissements de plus de 50 salariés sont principalement localisés sur la CC Castelnaudary Lauragais Audois et la CC Lauragais Revel Sorézois.

Cette donnée est importante puisque dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilité (LOM) parue le 24 décembre 2019, les établissements employeurs de plus de 50 salariés ont l'obligation de mettre en place un Plan de Mobilité Employeur, à défaut d'accord lors des négociations annuelles obligatoires.

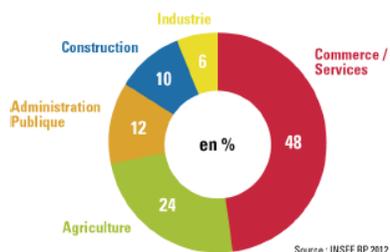
Les données de cette carte sont issues de la base geo Sirene.



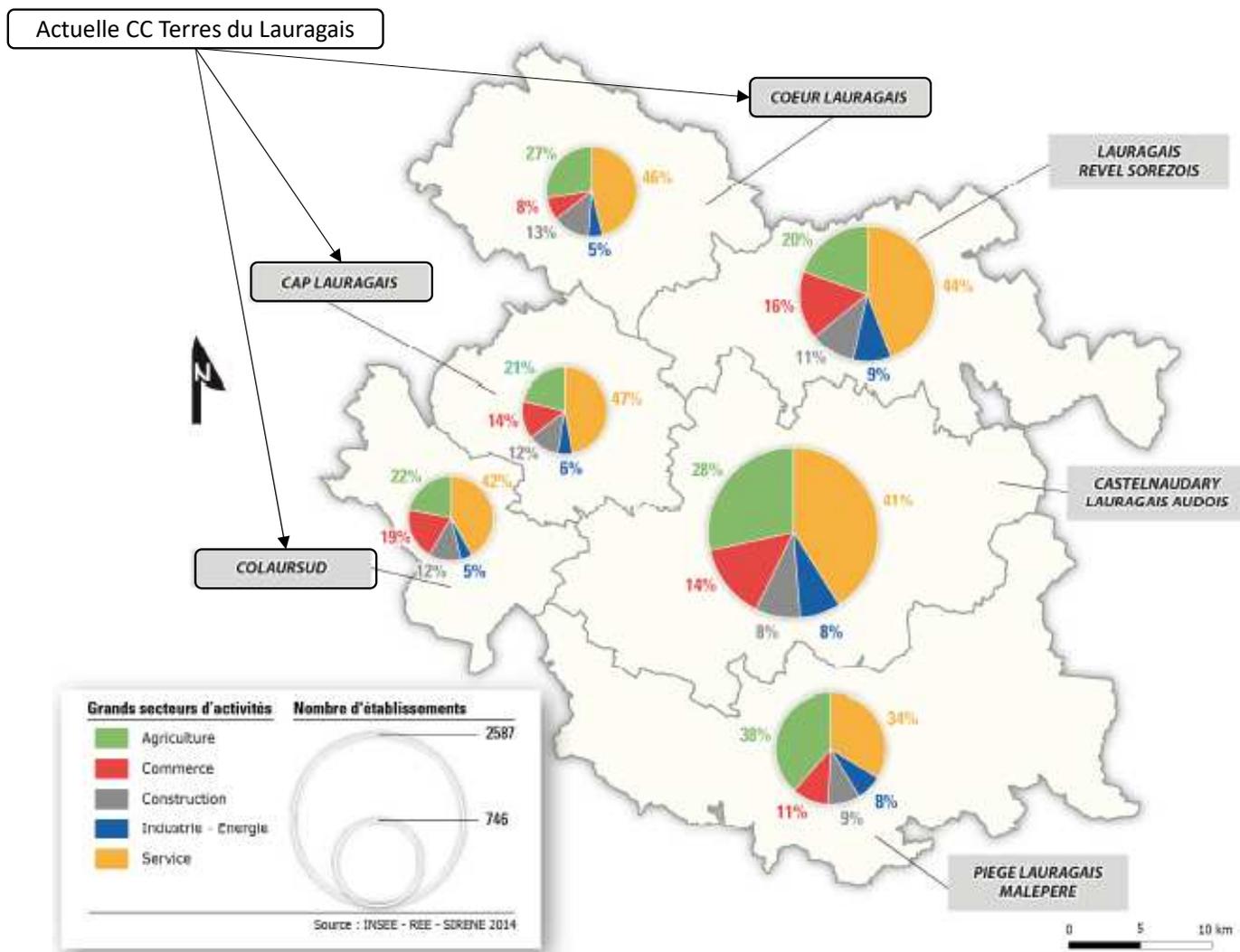
Les emplois à l'échelle du PETR : le secteur des services domine

Les emplois présents sur le territoire appartiennent principalement au secteur tertiaire (commerces, services), l'agriculture étant le 2nd secteur dominant sur le territoire. On observe néanmoins quelques disparités à l'échelle des intercommunalités avec par exemple un plus fort taux d'établissements du secteur de l'agriculture sur la CC Piège Lauragais Malpère (38% au lieu de 24% à l'échelle du PETR) et, à l'inverse, une sous représentation des entreprises du secteur tertiaire.

Pour rappel, le SCOT prévoit la création d'environ **+14 000 emplois entre 2012 et 2030** sur l'ensemble du SCOT du Pays Lauragais.



Source : Diagnostic SCOT version approuvée, page 186.



Source : Projet de territoire approuvé, page 16.

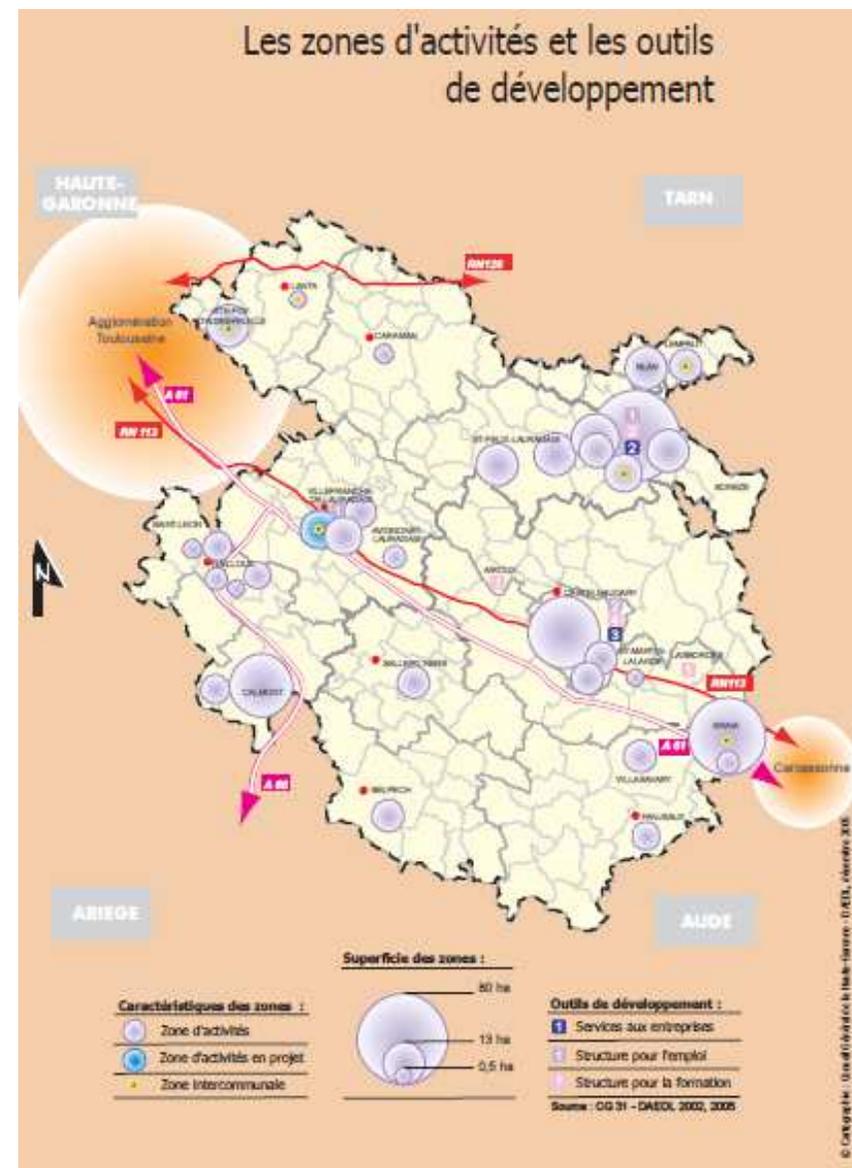
Les zones d'activités sur le PETR du Pays Lauragais

Sur la CC Castelnaudary Lauragais Audois on distingue 5 zones d'activités :

- En Tourre, Castelnaudary
- OZE Nicolas Appert, Castelnaudary
- ZA Fendeille, Fendeille
- ZA Manivel, Saint Papoul
- ZA Cardona, Salles sur l'Hers

D'après l'Atlas réalisé par l'AUAT sur la partie Haute-Garonne, on recense :

- Sur la CC Terres du Lauragais : 17 parcs d'activités et 4567 emplois en 2016.
- Sur la CC Lauragais Revel Sorézois : 4 parcs d'activités en 2016 et 4748 emplois (sur la partie Haute-Garonnaise).
- Sur la CC Piège Lauragais Malepère : NC



Source : Charte qualité zones d'activités, page 4.

L'analyse des flux domicile-travail de l'Insee

Le recensement de la population effectué par l'Insee (Institut national de la statistique et des études économiques) permet d'étudier les déplacements réalisés entre le lieu de domicile et le lieu de travail. Lors de ce recensement, chaque individu est amené à déclarer son lieu de résidence ainsi que son lieu de travail, ce qui permet de mesurer un nombre de flux quotidiens.

Les données analysées dans le présent document correspondent aux données des **mobilités professionnelles en 2017**.

Bien que ces flux ne représentent que 30% des déplacements quotidiens des Français, c'est un indicateur intéressant pour comprendre la structuration d'un territoire car il s'agit d'une **mobilité « contrainte » se déroulant la plupart du temps sur une même plage horaire** (que l'on appelle heures de pointe).

Les flux domicile-travail ont été analysés selon 4 catégories :

- Les flux internes aux communes du PETR c'est-à-dire, le nombre de personne qui résident et travaillent au sein d'une même commune du PETR.
- Les flux de déplacements entre les communes du PETR (4 EPCI confondus).
- Les flux de déplacements en lien avec l'extérieur : flux sortants et entrants sur le périmètre du PETR.

Sur la totalité des 49 900 flux de déplacements domicile-travail recensés par l'Insee en lien avec le territoire du PETR Pays Lauragais :

- **46% sont des flux internes au PETR** (ces flux sont détaillés dans le tableau de droite) :
 - ❑ 26% sont des flux internes aux communes.
 - ❑ 20% sont des flux inter communaux (en échange entre les communes du PETR).
- **54% sont des flux externes au PETR** :
 - ❑ 41% sont des flux sortants du périmètre du PETR.
 - ❑ 13% sont des flux entrants sur le périmètre du PETR.



MOBILITÉ & TRAVAIL

Les flux domicile-travail internes aux communes du PETR : des déplacements internes de courtes distances propices au développement des mobilités actives

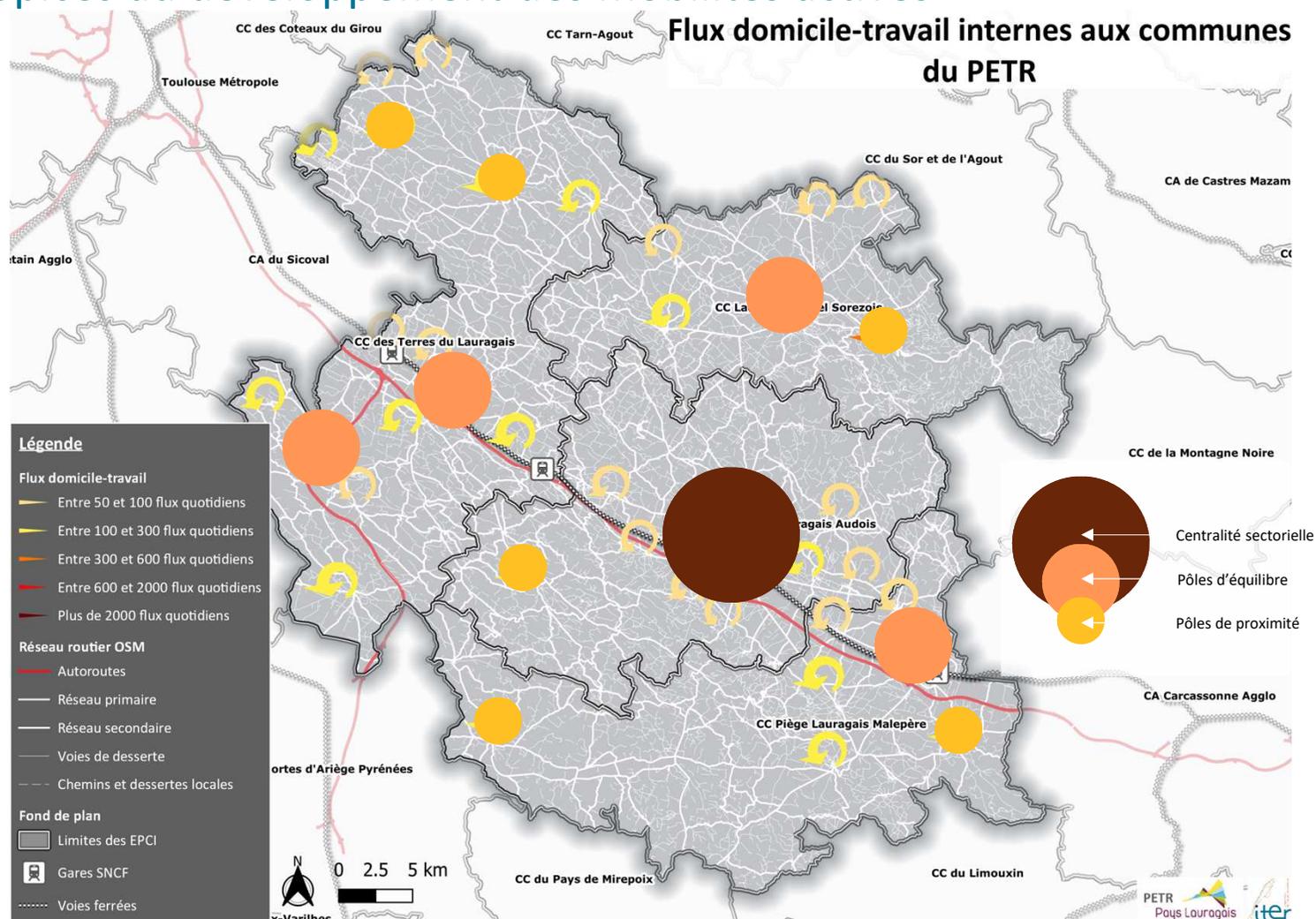
Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 50) qui ont lieu à l'intérieur des communes du territoire.

Les communes de Castelnaudary et de Revel sont celles qui cumulent le plus de flux quotidiens internes :

- 2900 flux domicile-travail quotidiens sur Castelnaudary,
- 1920 flux domicile-travail quotidiens sur Revel,

On observe ensuite des polarités secondaires : Villefranche de Lauragais (740), Nailloux (520), Bram (420) et Sorèze (410).

➔ Il existe des besoins de déplacements internes importants qui se caractérisent généralement par des courtes distances propices au développement des modes actifs.



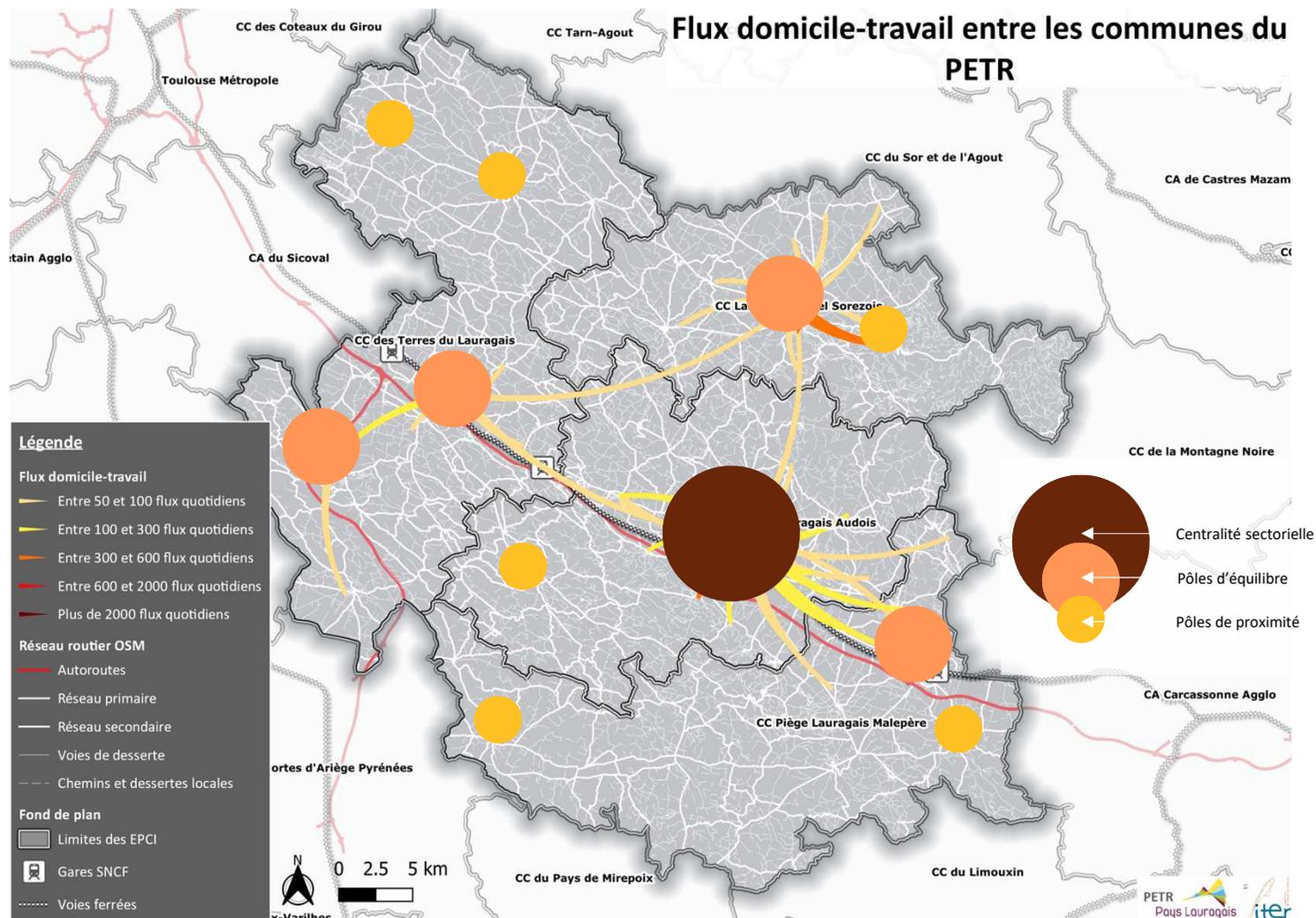
Les flux domicile-travail entre les communes du PETR : des polarités attractives

Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 50) qui ont lieu entre les communes du PETR.

Sur les déplacements entre les communes du PETR (4 EPCI confondus) :

- 31% se font à destination de Castelnaudary.
- 14% à destination de Revel.
- 13% à destination de Villefranche de Lauragais.

➔ **Les déplacements domicile-travail à l'intérieur du PETR sont polarisés par les centralités du territoire : il existe donc un enjeu majeur de rabattement tous modes vers ces pôles.**



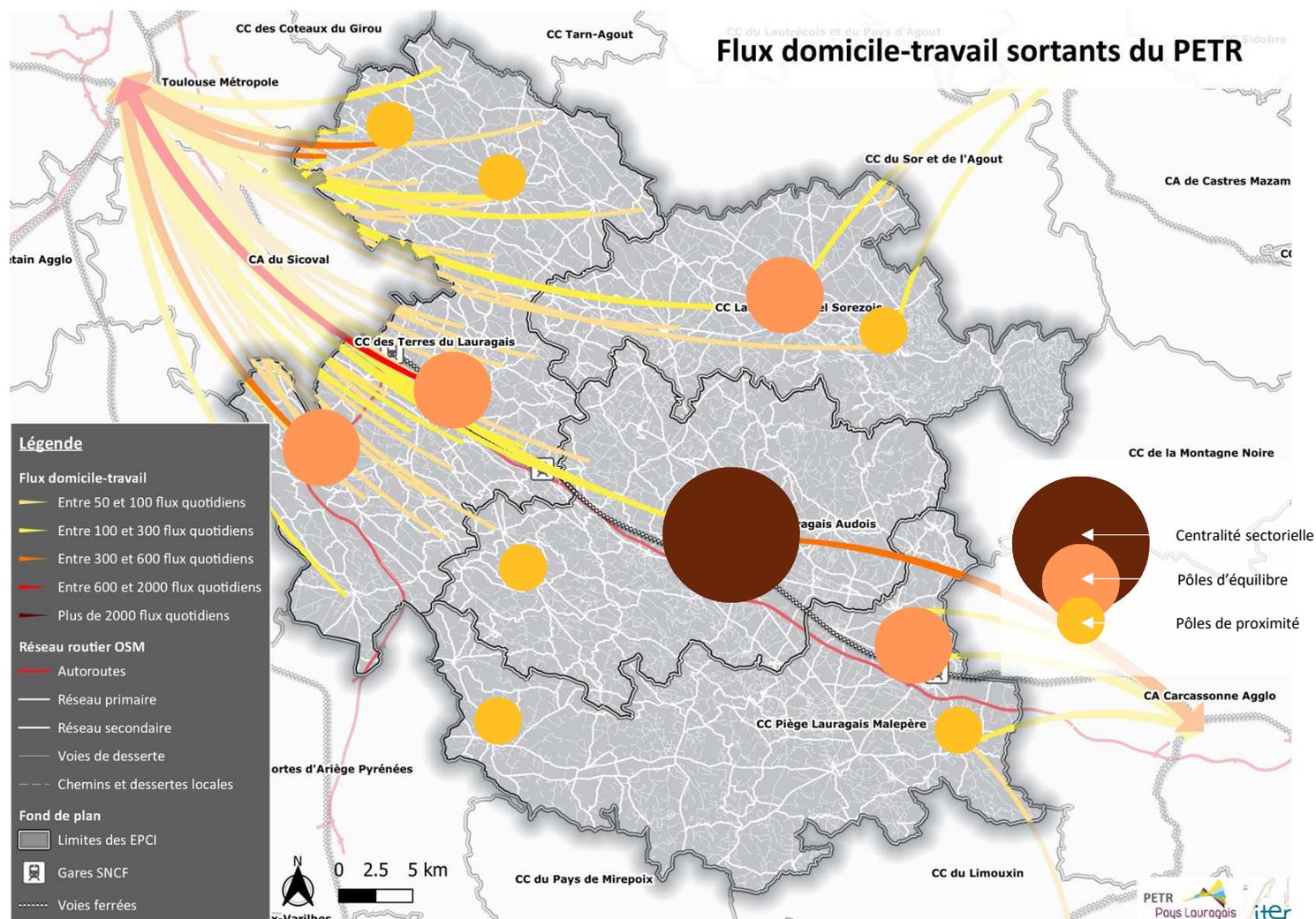
Les flux domicile-travail sortants du PETR : un territoire soumis à l'influence de la métropole toulousaine

Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens supérieurs à 50 qui ont lieu avec l'extérieur et plus précisément ceux qui sortent du périmètre du PETR.

Pour les déplacements sortants du territoire du PETR, 52% sont à destination de Toulouse Métropole (dont 38% à destination de Toulouse). Les flux les plus importants se font notamment depuis la partie nord du territoire (CC Terres du Lauragais essentiellement) mais également depuis Castelnaudary et Revel.

Par ailleurs, sur les 48% restants on remarque l'influence de certaines polarités limitrophes : CA du Sicoval (15%), CA de Carcassonne : 10% et CA Castres-Mazamet (3%).

➔ Compte tenu des liens importants entre le territoire et ces polarités, l'enjeu de ce diagnostic se situe également dans l'amélioration des conditions d'intermodalité et de rabattement en gare.



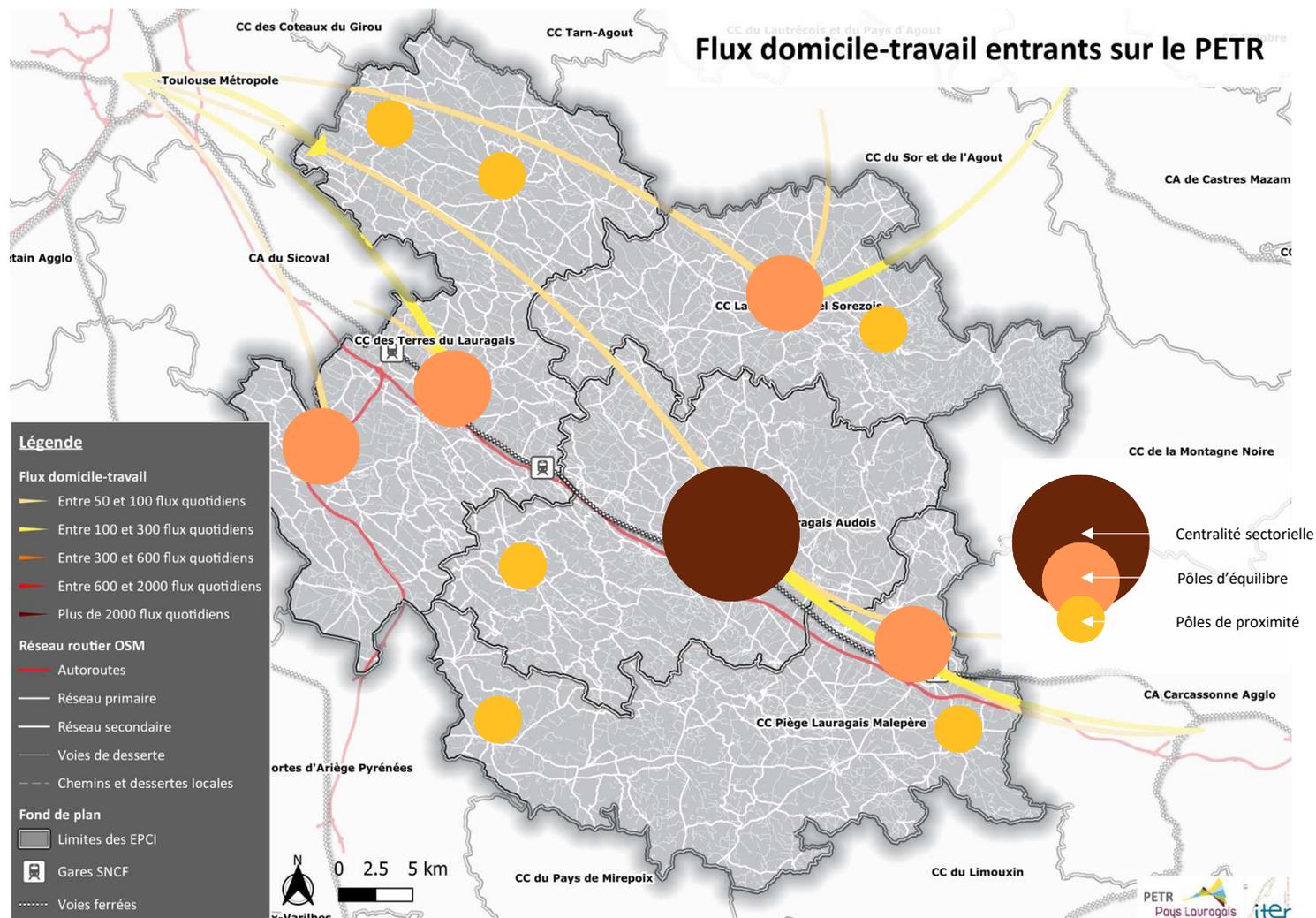
Les flux domicile-travail entrants sur le PETR : les trois agglomérations limitrophes le plus émettrices pour le territoire

Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens supérieurs à 50 qui ont lieu avec l'extérieur et plus précisément ceux qui entrent sur le périmètre du PETR.

Les flux les plus importants (entre 100 et 300 flux quotidiens) proviennent des communes de Toulouse, Carcassonne et Castres et se dirigent majoritairement vers les polarités du territoire : Castelnaudary, Revel, Villefranche de Lauragais et vers Sainte-Foy d'Aigrefeuille.

Même s'ils sont inférieurs en termes de masse (entre 50 et 100 flux quotidiens), on constate également des flux :

- Depuis Toulouse Métropole vers Revel, Villefranche-de-Lauragais et Nailloux.
- Depuis la CA du Sicoval vers Villefranche-de-Lauragais.
- Depuis la CA Carcassonne vers Castelnaudary et Bram.
- Depuis la CC du Sor et de l'Agout vers Revel.



Equipement automobile des ménages en 2017

Parmi les 44 000 ménages présents sur le PETR Pays Lauragais, 47% sont multi motorisés (ménages disposant de 2 voitures ou plus) et seulement 9% sont non-motorisés (Insee 2017).

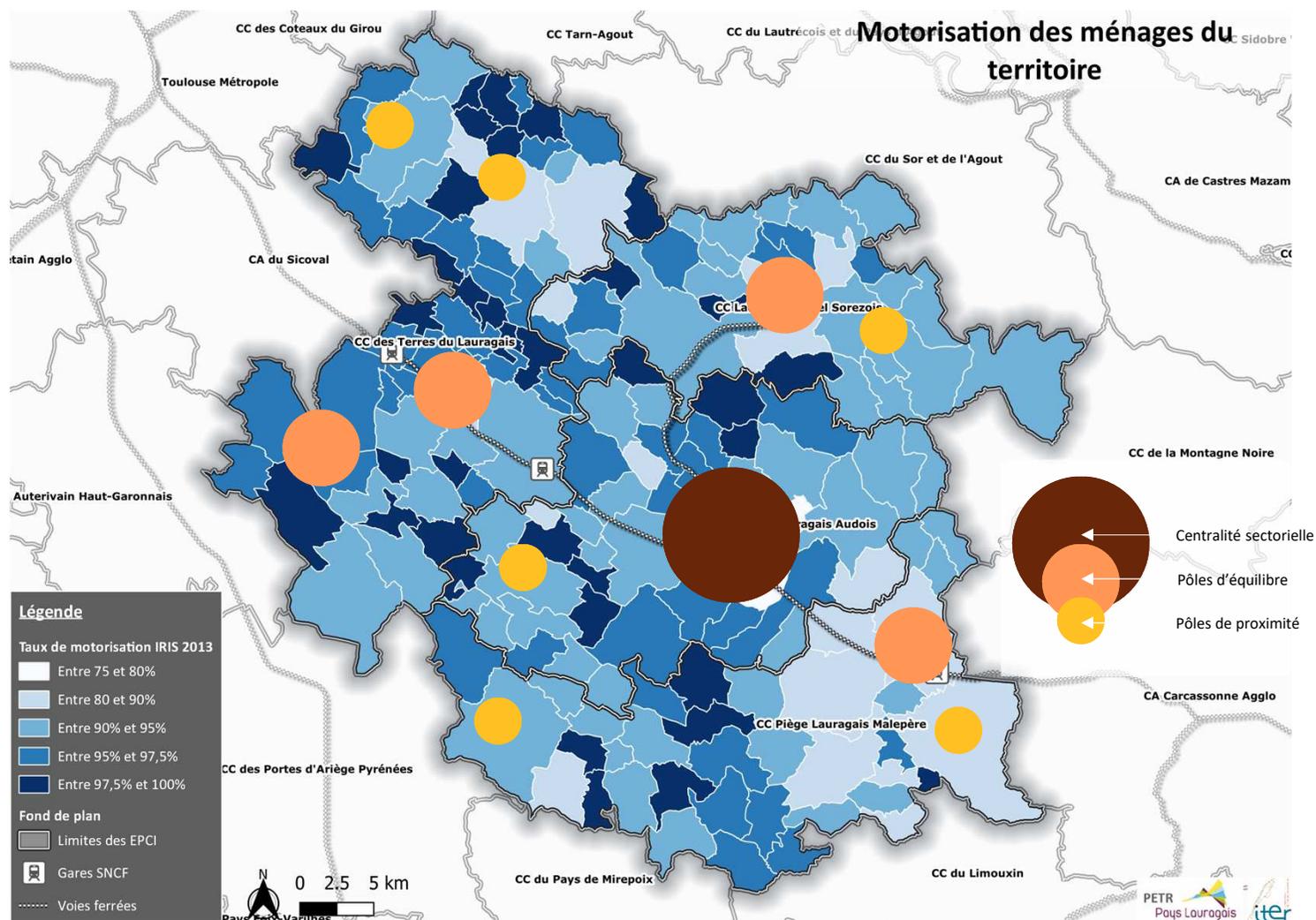
L'enjeu du territoire est double, à savoir réussir malgré un taux de multimotorisation élevé à augmenter la part modale des modes alternatifs à la voiture individuelle notamment sur les motifs de déplacements obligés (domicile-travail/ domicile-études) et de proposer des solutions de mobilité pour les ménages dits «captifs» (non-motorisés).

Pour comparaison en France Métropolitaine, 34,6% des ménages sont multi motorisés et 18,8% sont non motorisés.

Equipement automobile des ménages en 2017 (source : Insee)	CC Castelnaudary Lauragais Audois	CC Lauragais Revel Sorézois	CC Piège Lauragais Malepère	CC Terres du lauragais
Part des ménages ayant au moins une voiture	87%	89,4%	90,6%	94,3%
<i>1 voiture</i>	<i>47,2%</i>	<i>46,4%</i>	<i>46,5%</i>	<i>36,8%</i>
<i>2 voitures ou plus</i>	<i>39,8%</i>	<i>43%</i>	<i>44,1%</i>	<i>57,5%</i>

Motorisation des ménages

La carte de droite représente le taux de motorisation par communes sur le périmètre du PETR du Pays Lauragais. Les données sont issues de la base IRIS 2013.



La structuration du territoire : synthèse

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">▪ Des besoins de déplacements à l'intérieur des communes importants permettant d'envisager un report modal vers des mobilités actives (vélo, VAE, marche, glisse urbaine)▪ Une accessibilité routière performante due à la présence de l'autoroute A61 reliant Toulouse et Carcassonne.▪ Une desserte ferroviaire performante permettant d'envisager des connexions avec les territoires limitrophes autrement qu'en voiture : peut être plus dans la partie TC ?	<ul style="list-style-type: none">▪ Des déplacements domicile-travail en lien étroit avec l'extérieur qui risquent de s'accroître dans les prochaines années (sous l'effet de la périurbanisation, la recherche d'un meilleur cadre de vie) et qui interrogent sur le nécessaire développement du recours aux solutions alternatives à la voiture individuelle.▪ Un corridor Est-Ouest qui centralise les principales infrastructures routières et ferroviaires (A61, ligne TER Toulouse – Narbonne) et des secteurs ruraux dont l'accessibilité est plus limitée.▪ Une activité constituée de TPE qui ne rend pas aisée la prise en main du sujet « mobilité » par les employeurs.

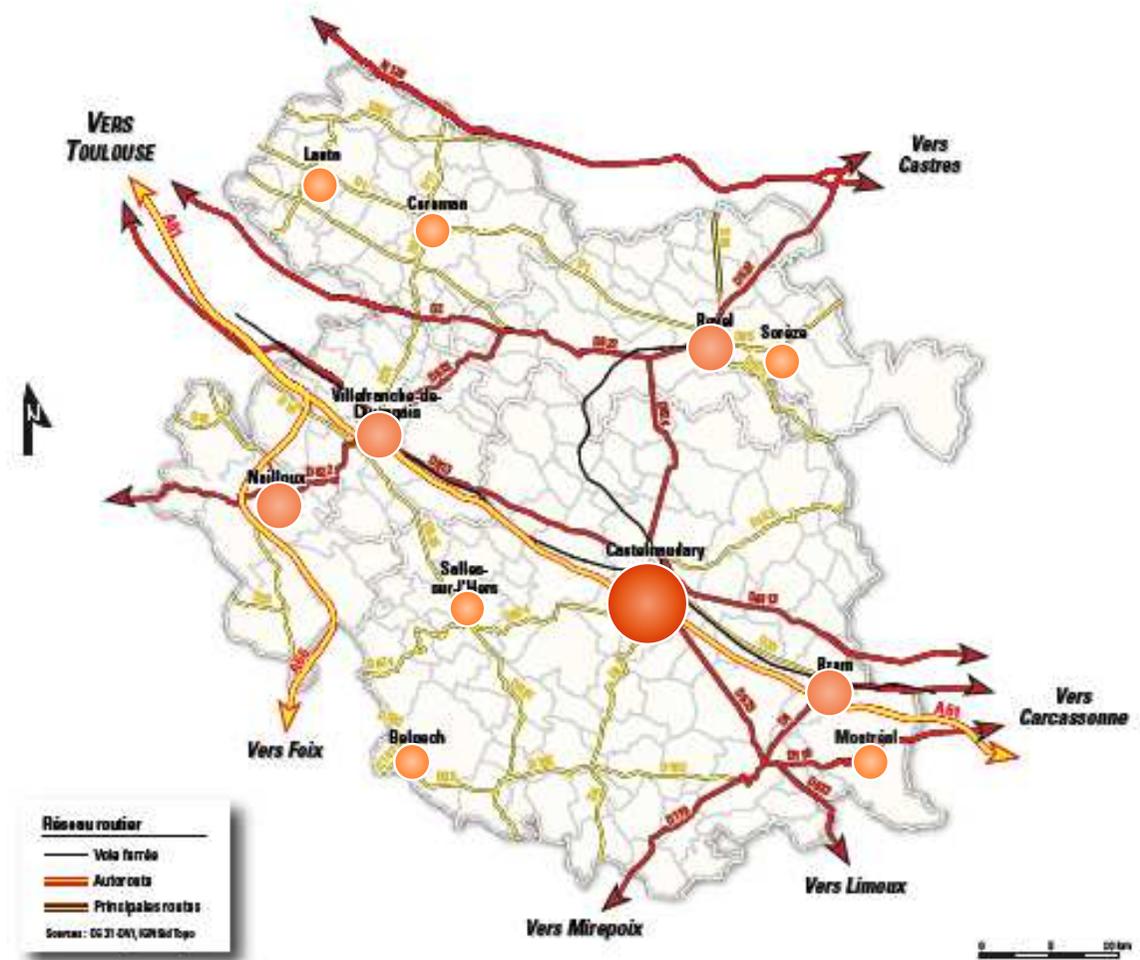
II - La voirie et la circulation

L'accessibilité routière du territoire

Le PETR du Pays Lauragais bénéficie d'une **accessibilité routière performante sur un faisceau Est/ ouest et sur sa frange Ouest** :

- L'autoroute A61 « autoroute des deux mers » traverse le territoire sur un corridor nord-ouest / sud-est et permet de relier le territoire à Toulouse et à Montpellier, traversant d'Est en Ouest la Région Occitanie.
- L'autoroute A66 « l'Ariègeoise » sur sa partie occidentale qui permet de rejoindre les villes de Pamiers et de Foix.

L'accès à ces deux autoroutes est permis par 4 échangeurs présents sur le Pays Lauragais (1 sur l'A66 à Nailloux et les 3 autres sur l'A61 au niveau de Villefranche-de-Lauragais, Castelnaudary et Bram). Un échangeur aux marges du territoire à Mazères joue également un rôle important de connexion à l'A66. La jonction des deux autoroutes se fait en « entrée »/ « sortie » de territoire, conférant à la partie ouest du Pays Lauragais une forte accessibilité routière. Les liaisons avec les métropoles et agglomérations d'Occitanie sont bien assurées par le réseau autoroutier (Toulouse Métropole, Foix Agglomération, Grand Carcassonne, ...).



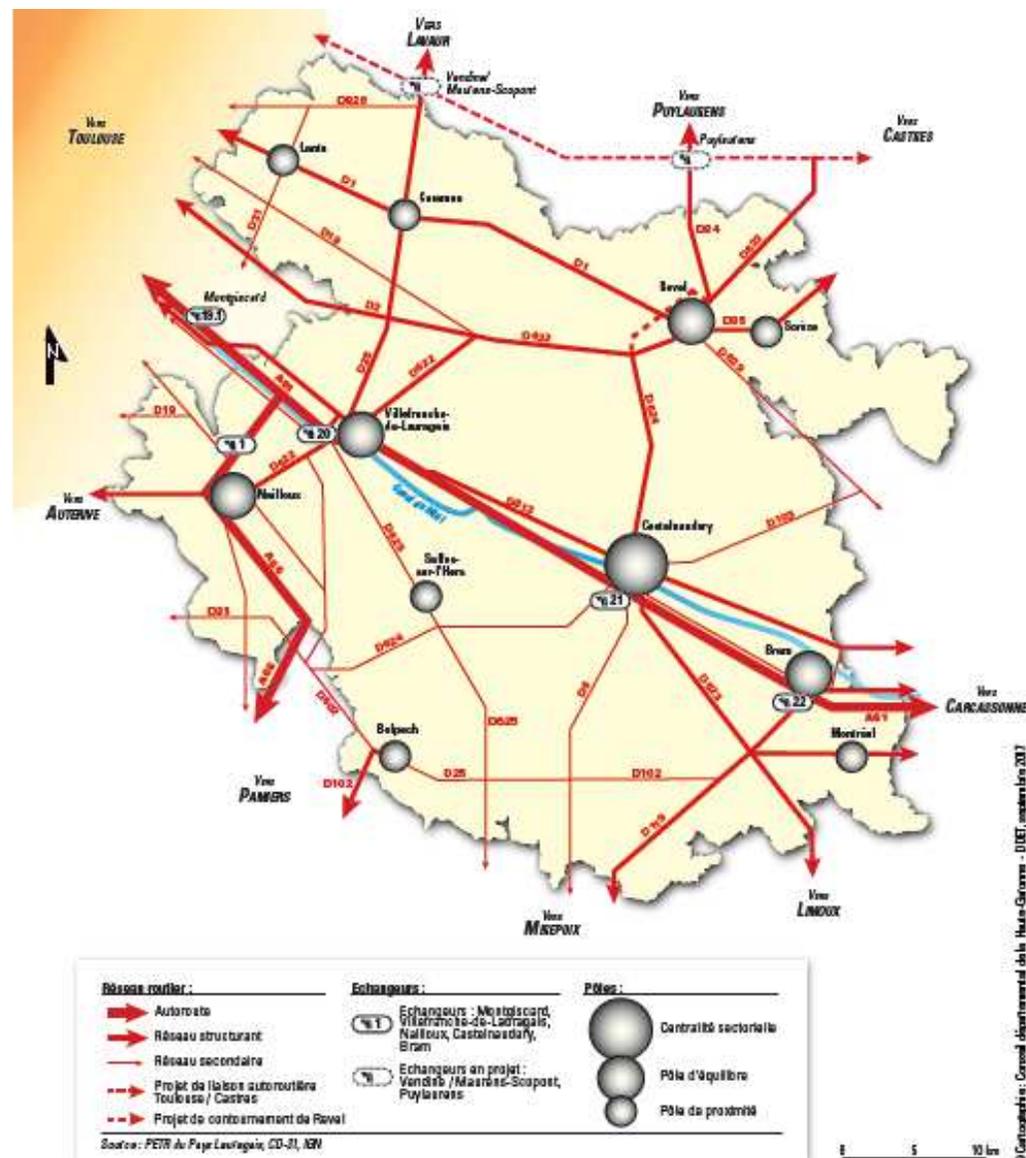
Source : Diagnostic SCOT Lauragais version approuvée, page 232.

L'accessibilité routière du territoire

Le réseau secondaire vient compléter le niveau primaire essentiellement composé d'axes autoroutiers : il est constitué de voies départementales pour partie orientées d'Est en Ouest (D813/ 6 113, D2/622, D826), ou en convergence vers le faisceau central Est/ Ouest (D823, D4, D624, D119). **L'ensemble des centralités et pôles d'équilibre est relié par ces infrastructures**, assurant des relations routières efficaces mais impliquant des traversées et convergence de flux parfois non souhaitables en milieu urbain.

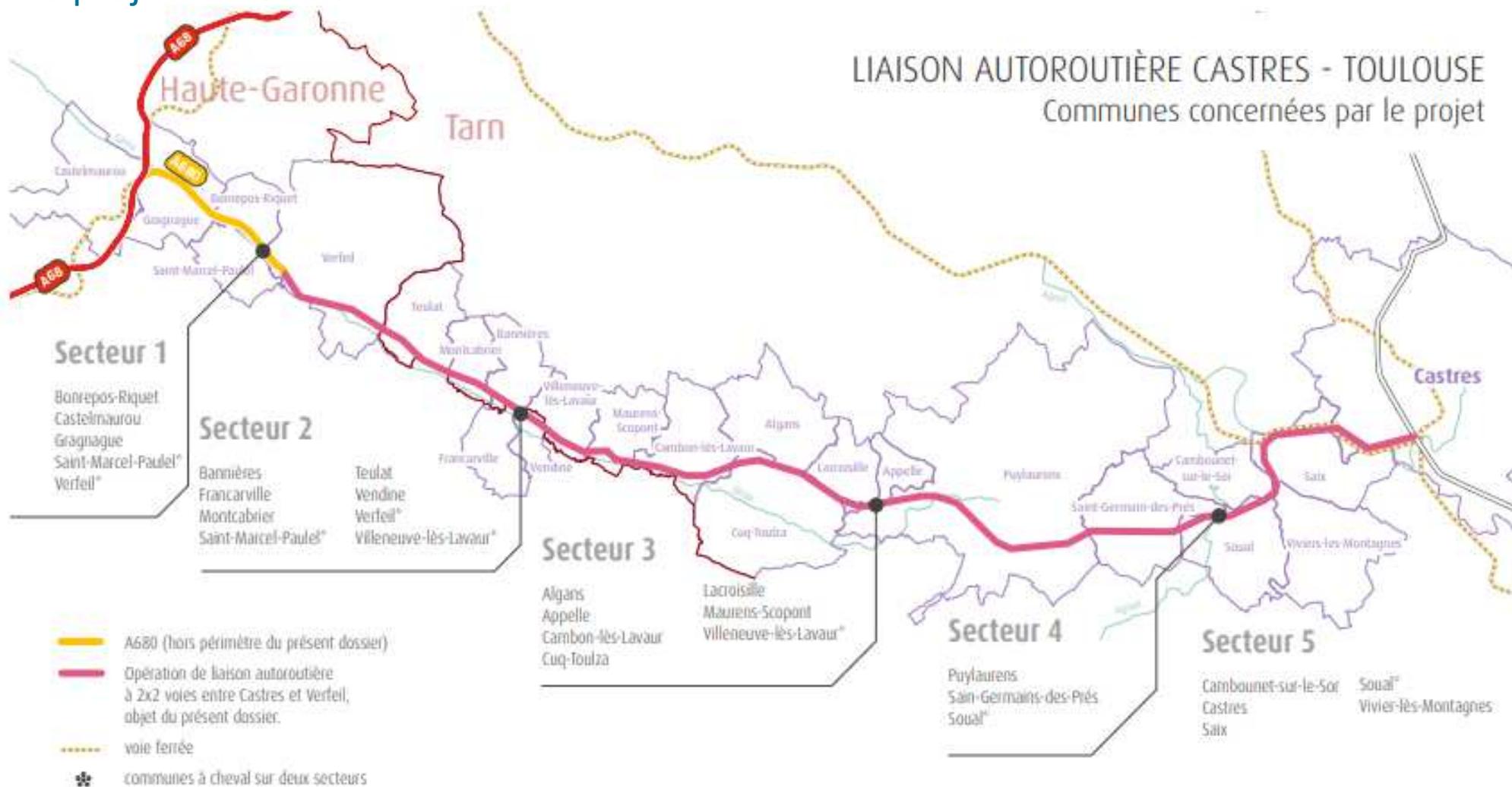
Un ensemble de routes départementales de vocation tertiaire complète la desserte routière du territoire. Le réseau de niveau tertiaire apparait plus finement maillé sur la partie Sud du territoire que sur sa partie Nord. Il converge vers les centralités et pôles ou se raccorde directement sur le faisceau Est/ Ouest.

Des nœuds routiers sont identifiés sur le territoire (en dehors du faisceau structurant Est/ ouest): Fanjeaux, Saint-Felix-du-Lauragais/ Revel.



Source : Lauragais DOO Révision SCOT approuvé 12 novembre 2018, page 82.

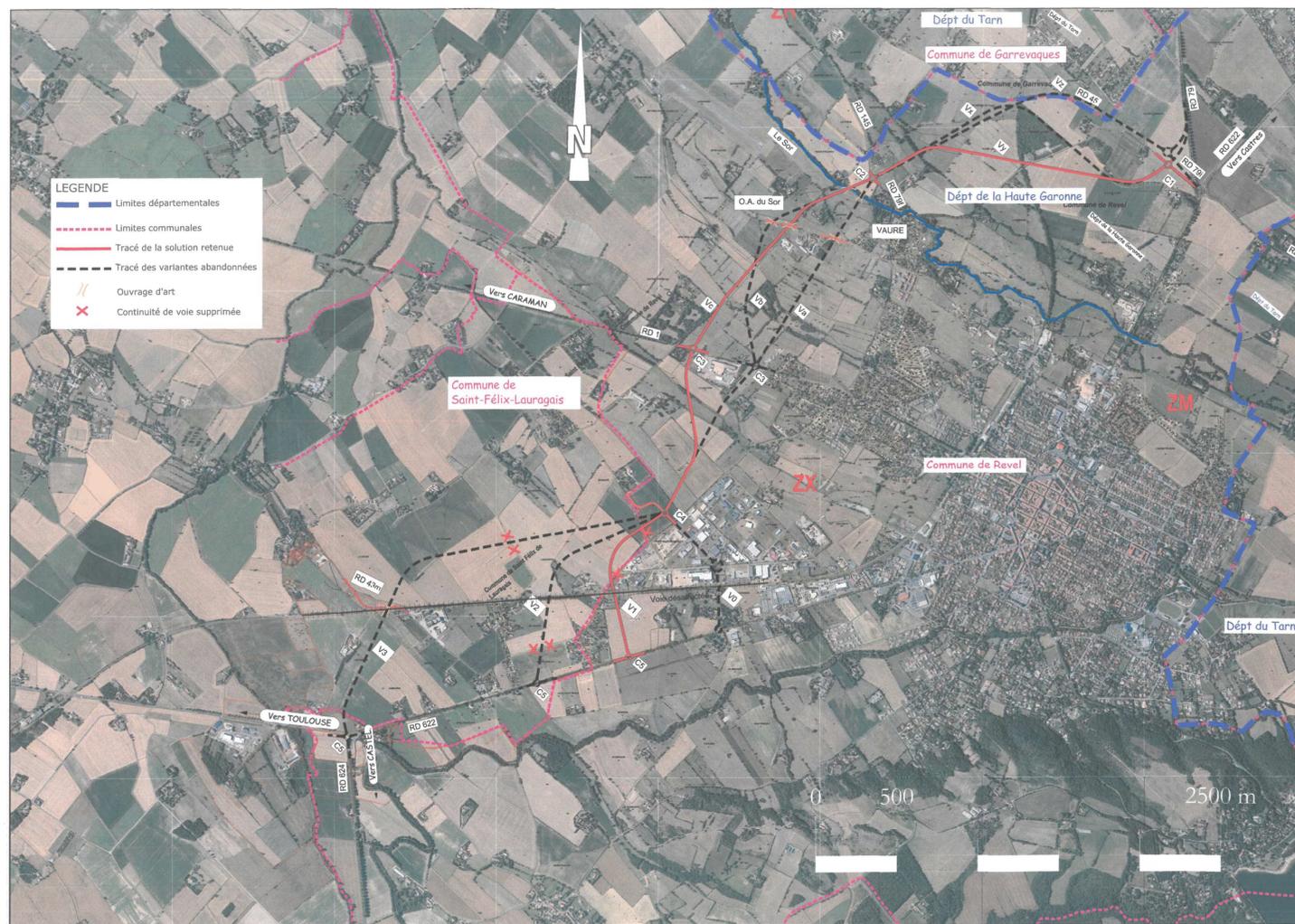
Les projets en cours



Source : Dossier des engagements de l'Etat de l'A69, page 5.

Les projets en cours

TRACE DU CONTOURNEMENT DE REVEL



La gestion du trafic routier à l'échelle locale (cœurs de bourg)

- Les principales centralités ont mis en place des zones apaisées ou des aménagements de géométrie de la voirie pour assurer le caractère « urbain » des entrées de bourg, des traversées de bourg ou des rues de desserte locales.
- Les **zones apaisées se matérialisent** de différentes façons :
 - zone 30 (Salles Sur l'Hers, Nailloux, Bram)
 - Réglementation à 30 km/h
 - Plateau traversant à 20km/h (Castelnaudary, Pexiora)
- Les **aménagements de voirie observés** sont également de différents ordres:
 - En entrée de bourg, le profil de la voie est aménagé en « chicane »
 - Des ralentisseurs sont aménagés par série (2/3 ralentisseurs successivement ou coussin berlinois plus occasionnellement)
 - Des aménagements à niveau permettant de marquer el partage de la voie et la priorité aux mobilités douces (zone 20)
- Il n'y a pas d'homogénéité d'aménagement entre les différentes centralités mais une prise en main **des mesures d'apaisement sur une partie importante des polarités**, afin d'assurer la sécurité et le partage des usages.



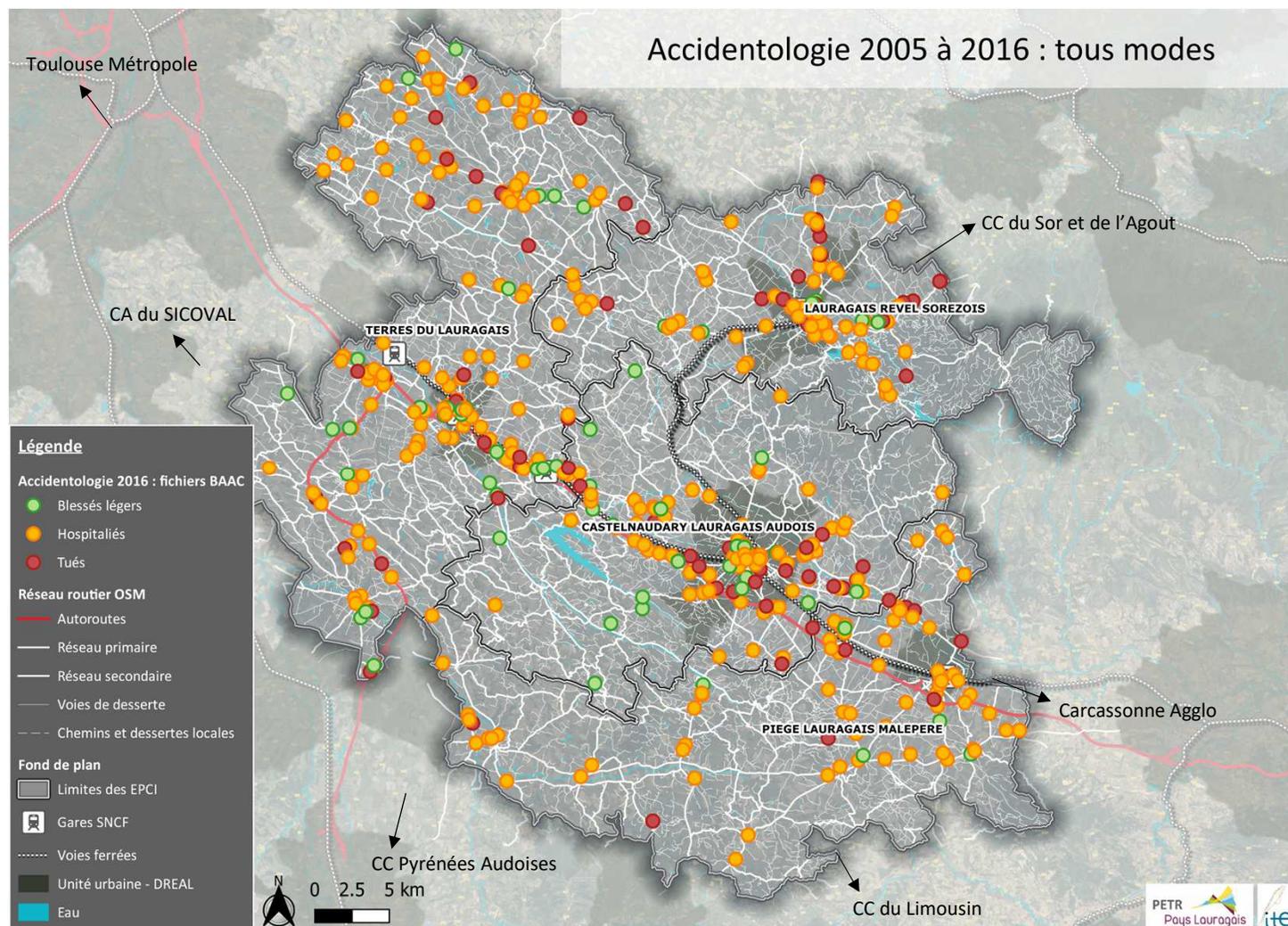
Accidentologie tous modes

Les données de cette carte sont issues des **fichiers BAAC** où les forces de l'ordre répertorient les accidents corporels au niveau national. Cette donnée ne comprend pas les accidents n'ayant pas entraîné la mobilisation de la police.

Sur cette carte, figurent l'ensemble des accidents de la route répertoriés par les forces de l'ordre entre 2005 et 2016 tous modes classés selon le degré de gravité de l'accident.

Au total, sur cette période, 519 accidents ont été répertoriés sur le PETR du Pays Lauragais (impliquant un ou plusieurs modes et plusieurs individus). Finalement, 229 personnes ont été blessées légèrement, 488 hospitalisées et enfin 93 sont décédées des suites de l'accident.

On constate que l'axe Toulouse <> Carcassonne est un axe particulièrement accidentogène et que la proximité de Revel s'avère également accidentogène.



La voirie et la circulation : synthèse

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">▪ Un réseau d'infrastructures Est-Ouest et Nord-Sud, structurant autour des axes autoroutiers, doublés de voies départementales de premier niveau qui assurent une desserte efficace du territoire.▪ Un projet autoroutier qui va conforter un troisième axe (Castres- Toulouse) passant à proximité de Revel.▪ Un réseau routier de qualité sur les infrastructures primaires.▪ Des aménagements d'apaisement qualitatif sur une partie importante de cœur de ville et cœur de bourg (zone 30, zone 20...)	<ul style="list-style-type: none">▪ Un réseau d'infrastructure primaire concentré sur trois grands corridors qui concentre les trafics routiers de toute nature (transit, échange et local) et une densité d'accidents importante. Des situations de congestion routière importantes en heure de pointe en traversée de cœur de bourg peut propices à la qualité de vie locale et aux mobilités douces.▪ Des voies départementales qui traversent les cœurs de bourgs avec des aménagements de réduction de la vitesse pour apaiser les centralités et assurer une bonne mixité des usages (mobilité douce, voiture, transport collectif).