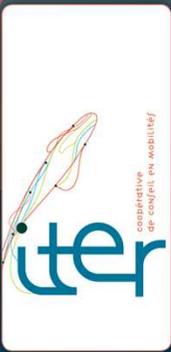




Diagnostic prospectif et concerté de la mobilité sur le Pays Lauragais Phase 1 : Analyse du territoire

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. La gestion du trafic routier à l'échelle locale
 - e. La gestion de la circulation des poids-lourds
 - f. 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

V - Les nouvelles mobilités

Le covoiturage

Le covoiturage est une pratique accompagnée **par**:

1/ Des outils de mise en relation (plate-forme de covoiturage, ligne de covoiturage...).

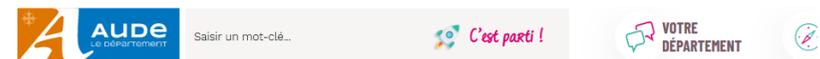
Plusieurs acteurs (en lien notamment avec la compétence mobilité ou la compétence voirie) peuvent intervenir sur le covoiturage. Sur le territoire du pays Lauraguais sont recensés les acteurs suivants :

La Région Occitanie qui souhaite définir une stratégie régionale de covoiturage, en articulation avec de l'offre de transports publics liO (<https://lio.laregion.fr/le-covoiturage>). En amont et pour aider à la définition de cette stratégie la Région a lancé 4 expérimentations de covoiturage en 2020 avec différents opérateurs.

Le Pays Lauragais n'est pas directement concerné par ces expérimentations (l'expérimentation la plus proche géographiquement est celle de la Haute Vallée de l'Aude: COVOITUREZ MALIN ! avec La Trame et Ecosyst'm). Le bilan est en cours de finalisation.

Les **départements, qui selon leur stratégie, ont mis en place un outil de covoiturage** ou se projettent dans ce sens.

- Le Tarn avait mis en place « DanstonTarn » , plate-forme qui n'est à ce jour plus active,
- L'Aude porte une réflexion pour aller vers la mise en place d'un outil de mise en relation,
- La Haute Garonne et la métropole toulousaine sont couverts par le service de covoiturage de Tisséo Collectivité COVOITéo.



Bientôt, une plateforme de covoiturage

La plateforme Internet de covoiturage du Département mettra en lien gratuitement passagers et conducteurs. Il suffira simplement de s'inscrire et de poster son annonce pour trouver ou proposer un trajet. Les mises en contact seront gratuites. A suivre !



Le Département roule propre !
La flotte départementale de véhicules électriques compte depuis 2018 quatre voitures et l'achat de vélos à assistance électrique est prévu pour permettre aux agents d'effectuer leurs déplacements sans polluer.

Le covoiturage

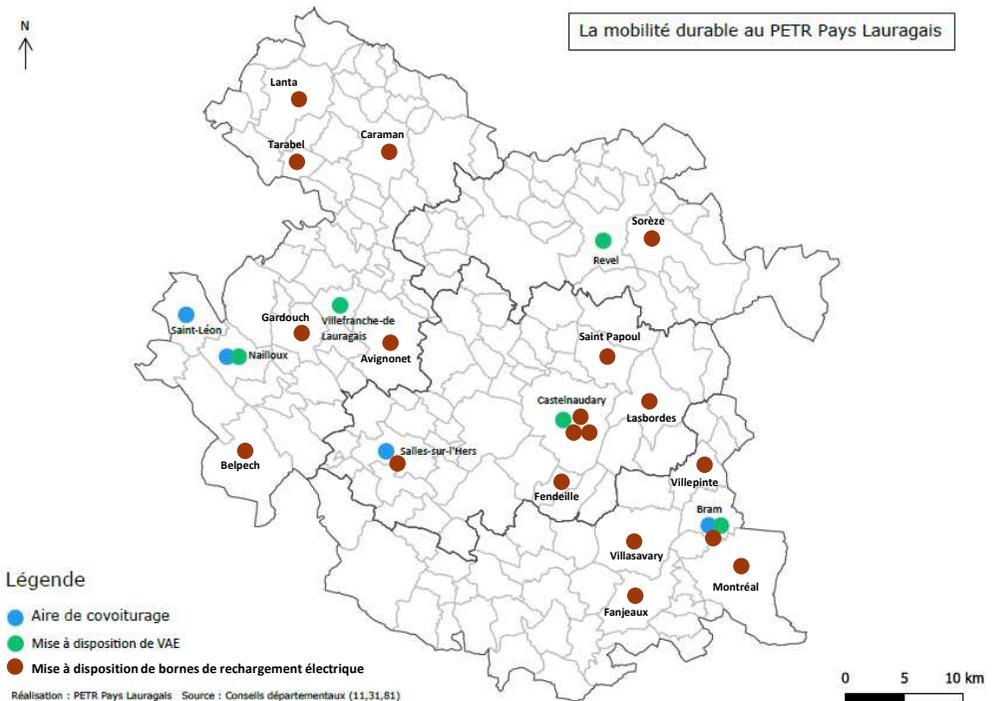
Le covoiturage est une pratique accompagnée **par**:

2/ Des interfaces physiques mises à disposition des usagers (point de stationnement et éventuellement lignes de covoiturage)

Les aires de covoiturage formelles recensées et formelles sur le territoire sont peu nombreuses. Elles se positionnent près des axes autoroutiers et nœuds routiers majeurs (Nailloux et Bram) ou .

A noter, que profitant du plan d'investissement autoroutier de l'Etat*, une aire de covoiturage d'une 60aine de places sera ouverte à l'échangeur autoroutier N°21 à Castelnaudary en 2022.

*Le plan autoroutier 2018-2022 adopté en 2017 prévoit 4 550 places de covoiturage (50 % hors domaine autoroutier), pour un montant d'environ 34 Mc financé en partie par les collectivités, soit environ 6,9 Mc, ou 1,4 Mc par an.



Source: « actualisation » des emplacements de bornes de recharge électriques <https://map.alizecharge.com/>

La mobilité dite « inclusive »

Sur le territoire a été recensé une association qui agit auprès des publics précaires pour un retour à la mobilité, « la roue qui tourne ». Cette association intervient sur la CC de Castelnaudary Lauragais Audois et CC Piège Lauragais Malpère.

Elle propose plusieurs services :



La Roue Qui Tourne, une plateforme de mobilité qui propose différentes actions sur le territoire lauragais audois :

- ***Le service d'aide à la mobilité pour permettre l'accès à l'emploi ou à la formation pour les personnes en insertion sociale et professionnelle***
- ***L'atelier réparation***
- ***La vélo-école***
- ***La location de vélo – loisirs / tourisme***

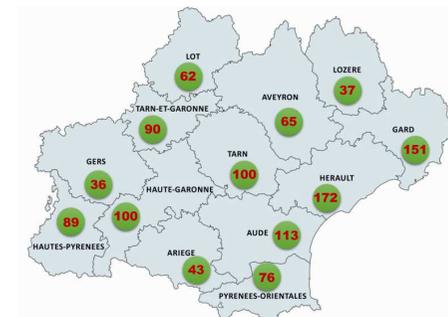
L'électromobilité : voitures électriques et bornes de rechargement

Grace au déploiement massif, annoncé par l'Etat, des bornes de rechargement publiques* pour véhicules électriques ou hybrides, le territoire dispose d'un **maillage de bornes de bonne densité**: 24 bornes ont été recensées sur le territoire avec des aménagement plus nombreux sur l'axe de l'A61.

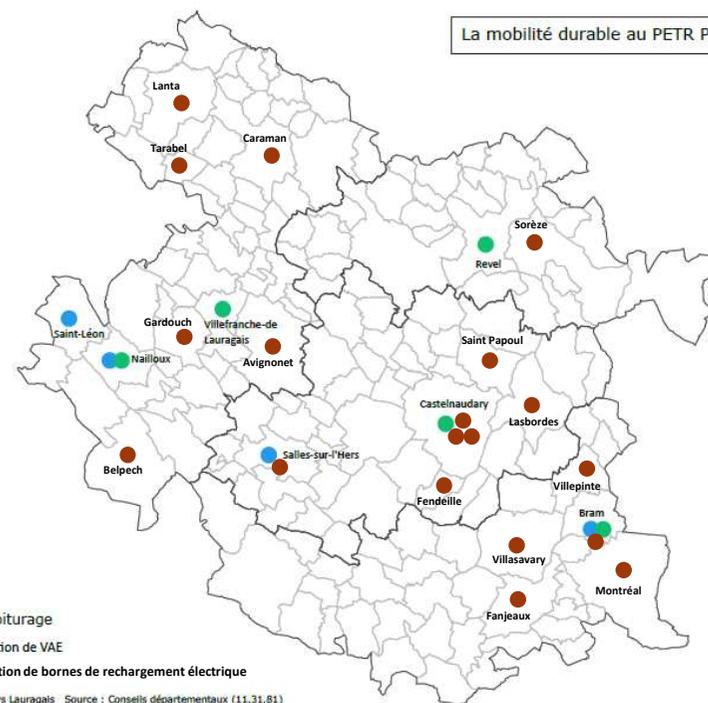
Le déploiement de ce maillage de bornes s'est achevé en 2018.

Des zones blanches sont encore présentes cependant (une grande partie des territoires de la CC Piège Lauragais Malepère et de la CC de Lauragais Revel Sorezois).

*Dans le cadre du Programme d'investissements d'avenir (PIA), le « **Dispositif d'aide au déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques (IRVE) ou hybrides rechargeables** », destiné aux collectivités et porté par l'ADEME.



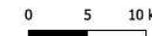
La mobilité durable au PETR Pays Lauragais



Légende

- Aire de covoiturage
- Mise à disposition de VAE
- Mise à disposition de bornes de rechargement électrique

Réalisation : PETR Pays Lauragais - Source : Conseils départementaux (11,31,81)



Source: « actualisation » des emplacements de bornes de recharge électriques <https://map.alizecharge.com/>

Les tiers-lieux

Le recensement des tiers lieux via l'enquête réalisée en 2018 fait apparaître un faible maillage du territoire d'espace dédiés au travail à distance.



Source : Etude de faisabilité relative à l'implantation de Tiers lieux sur le Pays Lauragais – rapport final 2018, page 42.

Les nouvelles mobilités : synthèse

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">▪ Les prémices d'initiatives en matière de nouvelles mobilités.▪ Un bon maillage de bornes de rechargement éclectiques/hybrides en proximité des grandes infrastructures routières, dans les cœurs de bourg et les zones les plus densément peuplées.	<ul style="list-style-type: none">▪ Une faible densité d'initiatives sur le territoire : peu d'équipements dédiés au covoiturage, pas d'autopartage.▪ Pas d'uniformité d'actions sur les nouvelles mobilité (dépend le plus souvent des échelles communautaires, départementales...).

VI – L'intermodalité

Le Pôle d'échange Multimodal de Castelnaudary

Dans le cadre de son **Plan Régional PEM** (Pôle d'Échange Multimodal), la région Occitanie avait identifié et co-financé des travaux d'aménagement de plusieurs gares en pôles d'échanges multimodaux. C'est notamment le cas de la gare de Castelnaudary sur le PETR, identifiée comme un **nœud d'échange stratégique** et aménagée en PEM ferroviaire en 2013.

Ce réaménagement avait pour objectif d'accompagner la montée en charge du cadencement TER mais également de faciliter et encourager l'intermodalité (installation de bornes de recharges pour véhicules électriques, création de stationnement pour les deux roues...).



Le Pôle d'échange Multimodal de Castelnaudary



Un PEM ferroviaire comprenant des équipements de qualité : stationnement vélos, bornes de recharge pour véhicules électriques, voies pour les taxis, cheminements piétons.

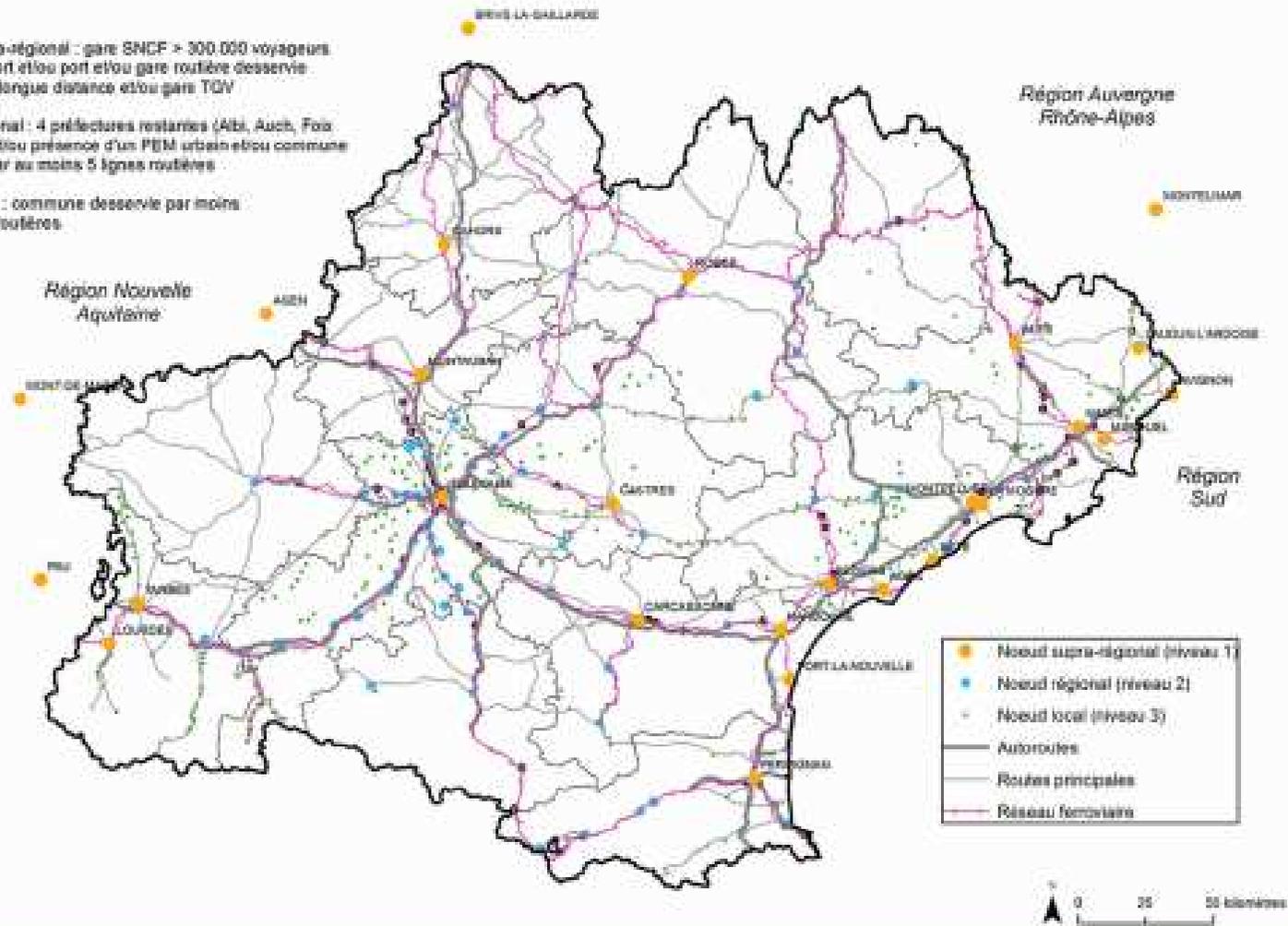


NŒUDS D'ÉCHANGES STRATÉGIQUES

Nœud supra-régional : gare SNCF > 300.000 voyageurs et/ou aéroport et/ou port et/ou gare routière desservie par autocar longue distance et/ou gare TGV

Nœud régional : 4 préfectures restantes (Albi, Auch, Foix et Mende) et/ou présence d'un PEM urbain et/ou commune desservie par au moins 5 lignes routières

Nœud local : commune desservie par moins de 5 lignes routières



L'intermodalité : synthèse

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">▪ Des pôles gare bien aménagés pour accueillir les différents usages sur sites (stationnement vélo, cheminements piétons...)	<ul style="list-style-type: none">▪ Un manque de liaison des dernières centaines de mètres pour la plupart des pôles gares (pas de continuité d'itinéraires cyclables pas de continuité qualitative de cheminement piéton...).▪ Des aménagements multimodaux qui apparaissent incomplets (absence de zone réservées au covoiturage, de bornes de recharge électrique...) sur la plupart des gares du territoire

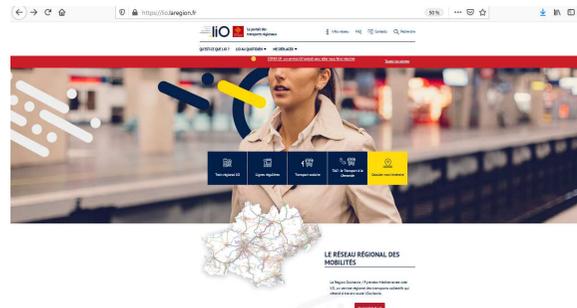
VII – La communication/ L'information

L'information sur les offres de mobilité

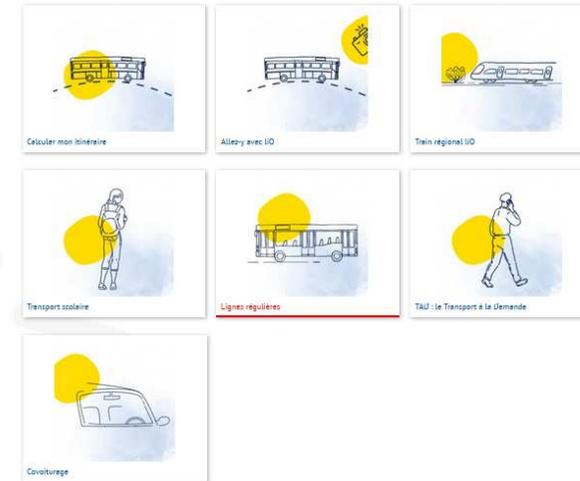
L'information disponible sur les **différentes solutions de mobilité à l'échelle du PETR est accessible sur le site régional Lio** (<https://lio.laregion.fr/>) qui propose différentes rubriques dont un calculateur d'itinéraires.

Néanmoins l'information proposée concerne essentiellement l'offre en transport collectif (train, car régionaux) et n'apporte pas d'information complète sur les autres dispositifs présents sur le territoire (aires de covoiturage, bornes de rechargement électriques, itinéraires cyclables...).

Il en est de même sur les **services et dispositifs existants sur la mobilité**. Quelques exemples sur les dispositifs en vigueur au 15/03/2021
Aide à l'achat VAE par la région Occitanie
Programma Alvéole,
Etc.

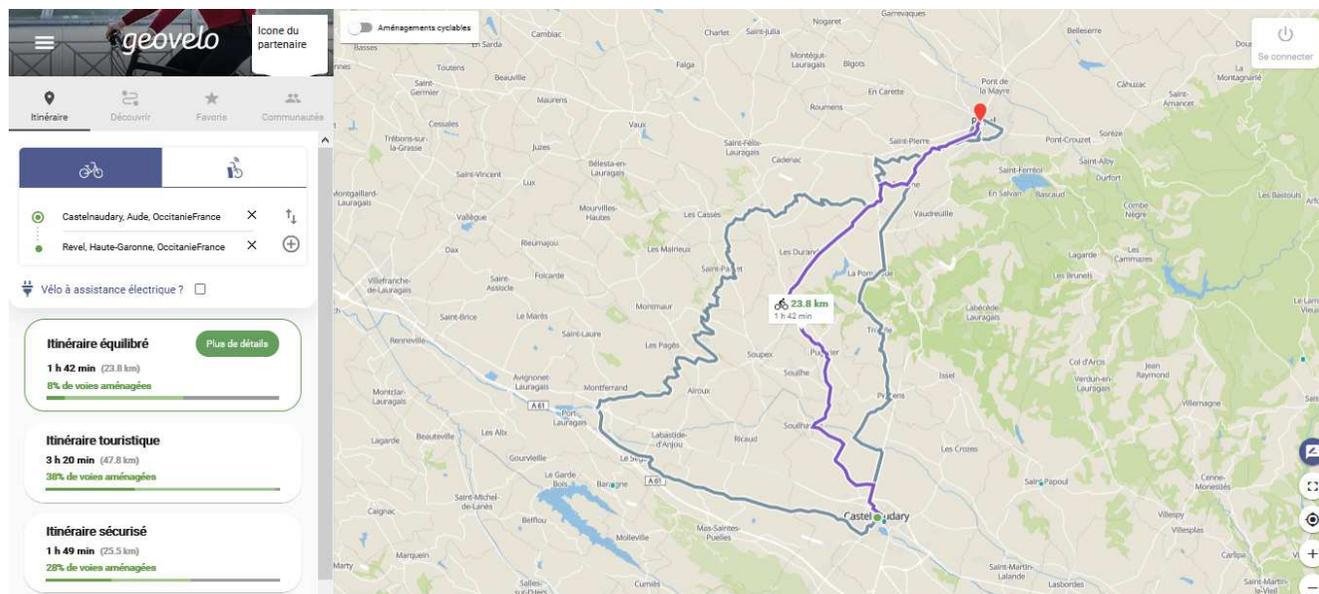


Me déplacer



L'information sur les offres de mobilité

Pour trouver les différentes informations sur chaque mode de déplacement, il convient à l'utilisateur de se rendre sur les sites départementaux (schéma cyclable) ou encore sur des calculateurs en ligne comme geovélo (<https://www.geovelo.fr/france/route>). L'information est fragmentée et nécessite une recherche scrupuleuse de l'utilisateur.



SERVICE

Covoiturage en Haute-Garonne

covoiturage | déplacements | transports | enquêtes | démocratie participative

Dans le cadre de plan climat qu'il a engagé depuis 2017 pour lutter contre le réchauffement climatique, le Département, au-delà de l'encouragement aux alternatives à la voiture individuelle, mise sur une toute autre pratique éco-citoyenne : le covoiturage.

Avec le lancement en 2018 d'un programme d'aménagement des aires de covoiturage, le Conseil départemental agit concrètement pour encourager les « autosolistes », à se tourner vers des solutions de covoiturage. Pour 2019, le plan d'aménagement voté par les élus a permis mettre à disposition des habitants 780 places de covoiturage, réparties sur 25 aires sécurisées situées dans tout le département pour un budget de 2,7 millions d'euros.

L'information sur les offres de mobilité

Les 4 EPCI proposent une information sur l'offre de mobilité: le plus souvent elle concerne les offres de TAD.

Cette information ne permet pas à ce jour d'aller sur les différents sites présentant les solutions de déplacement par d'autres modes, soit parce qu'ils n'existent pas, soit parce qu'ils ne sont plus à jour (exemple: le site de covoiturage <http://www.mobimipy.fr/> n'est plus actif).

Un vrai défaut d'information et de communication apparait pour un citoyen intéressé pour changer de pratiques de déplacement ou n'ayant pas de solution de mobilité (sans véhicule, sans permis, faibles ressources...)



Le transport à la demande fait également partie des compétences gérées par la communauté de communes Castelnaudary Lauragais Audois.

Le transport à la demande

Pour mieux répondre à vos besoins en matière de transport en commun, la communauté de communes a créé un nouveau service, en partenariat avec le Département et la Région : le transport à la demande.

Comment ça marche ?

Grâce au transport à la demande, vous pouvez vous rendre dans nos 43 communes en réservant votre place la veille sur simple appel téléphonique. Il existe huit lignes de transport à la demande dans le territoire Castelnaudary Lauragais Audois.

Comment réserver ?

Vous devez vous enregistrer en ligne ou sur papier.

La veille du déplacement, avant midi, vous appelez la plateforme de réservation et vous indiquez votre trajet.

Le soir même, des horaires vous seront communiqués pour l'aller et le retour.

Combien ça coûte ?

Comme pour toutes les lignes régulières, le prix du ticket est de 1 euro (2 euros aller-retour) à payer directement dans le bus. Vous pouvez aussi vous abonner auprès du transporteur.



A la croisée des chemins

> EN VOTURE

- Depuis Toulouse : 50 km
- A61 direction Carcassonne - sortie 20, suivre Revel par la D2 puis D622
- Depuis Carcassonne : 60 km
- A61 direction Toulouse - sortie 21, suivre Revel par la D624 puis D622

Accès autoroutier sur la A61 (Toulouse-Narbonne) à 20 minutes. L'A61 permet au Sud de relier l'arc méditerranéen Gênes-Barcelone et de raccorder au Nord sur Bordeaux (A63) et Paris (A10).

- Covoiturage : <http://www.mobimipy.fr/>

> En Bus

- Bus Arc-en-Ciel

Coordonnées

Communauté de Communes Lauragais Revel Sorèzois
20, rue Jean Moulin
31250 Revel
Tel : 09 02 71 23 33
Horaires d'ouverture:
du Lundi au Vendredi:
8h30-12h00 et 13h30-17h00
Email: Contacter la Communauté de Communes Lauragais Revel et Sorèzois

En savoir +

La situation géographique
En chiffres
Les 28 communes membres

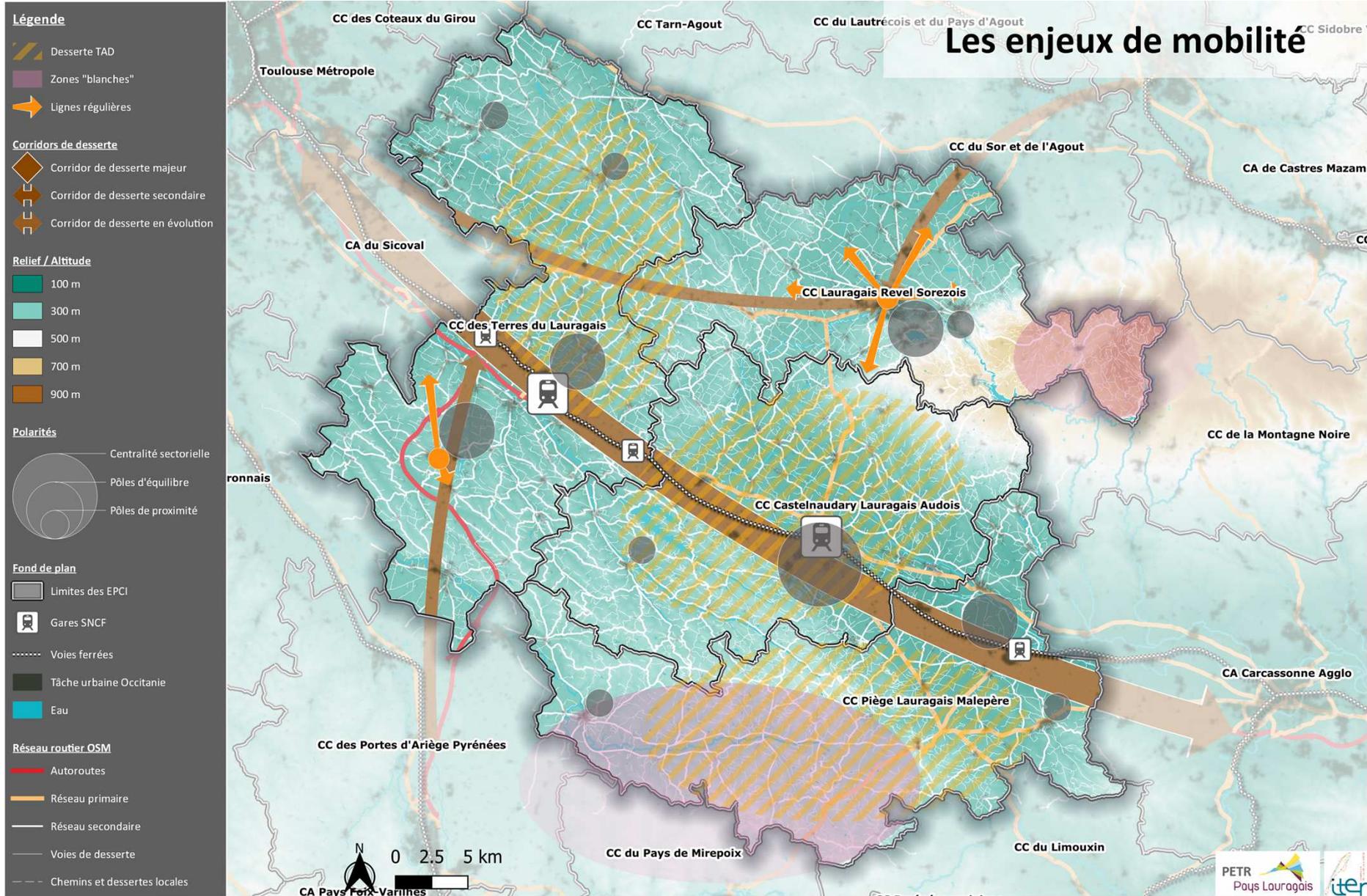
VIII – Enjeux et perspectives

Les enjeux de mobilité sur le PETR du Pays Lauragais

- Un enjeu aussi fort sur la mobilité interne au territoire que sur la mobilité avec les territoires limitrophes.
- Un **axe propice aux échanges** (infrastructures majeures de déplacement, concentration de polarités et densité de population) où il conviendra **d'asseoir les mobilités de proximité dans la mobilité douce**.
- Un rabattement vers cet axe aujourd'hui essentiellement assuré par la route, et qui amène à se questionner sur la mise en place d'autres solutions de mobilité : enjeu de **connexion et rabattement efficace** à l'axe central et aux territoires voisins (Nord et Ouest).
- Une **offre de mobilité vers les polarités peu diverse** (solutions très centrées sur la voiture ou alternatives à la voiture pour les publics les plus dépendant: lignes scolaire, TAD de marché ...).
- Des contraintes locales en termes de relief ou d'infrastructures routières peu sécurisées pour les modes actifs mais des polarités (même de proximité) où la mobilité douce trouve tout son sens (confortement des aménagements d'apaisement).
- Un enjeu à accompagner la mobilité douce au-delà des polarités, peu développée dans la pratique du quotidien en lien avec un défaut d'infrastructures (itinéraires, stationnement).
- Un travail mené sur les infrastructures (apaisement de la circulation, itinéraires cyclables...) mais **peu d'investissement sur le service et l'accompagnement** à l'usage des mobilités alternatives à la voiture
- Un enjeu à **rendre plus de lisibles et visibles** les offres existantes et de leur articulation.

Les enjeux de mobilité sur le PETR du Pays Lauragais

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.



Communauté de communes Terres du Lauragais: un territoire à visage multiple en matière de mobilité tant d'un point de vue des pratiques que d'un point de vue de la desserte et des offres de mobilité



Un **territoire attractif** marqué par la croissance de population autour de plusieurs polarités structurantes : Nailloux, Villefranche-de-Lauragais, Lanta/ Caraman
D'autres polarités liées aux équipements:
Calmont, Sainte Foy, Gardouch



3 principaux bassins de mobilité:
Nailloux, Villefranche-de-Lauragais, Lanta/ Caraman , mais aussi aux marges Toulouse et Mazères



L'activité présente sur le territoire est orientée **autour des services et composée de TPME**. Une activité qui apparaît **moins dense sur la partie Nord** du territoire qui a plus une vocation résidentielle



Des infrastructures routières et autoroutières majeures en liaison avec le bassin toulousain et le bassin ariégeois (Pamiers/ Foix)



Un taux **de motorisation et multi-motorisation élevé** sur la frange Ouest, malgré la présence de 3 gares dont une d'importance (Villefranche du Lauragais), et des offres d'alternativité (aire de covoiturage, bornes de rechargement, prêt VAE et tiers lieux, etc.)
den développement sur la partie sud et centre moins sur le nord
Cette EPCI est la mieux pourvue en offre de transport public (anciennement lignes Arc-en-Ciel).



Sur la partie Nord, des flux DT dense vers la métropole et des **flux intra et inter-communaux** plus prononcés pour le secteur de Villefranche-de-Lauragais et Nailloux (et en lien avec Revel).

La CC Terres du Lauragais est un **territoire dynamique, le mieux pourvu en solutions de mobilités du Pays Lauragais** (mais pas forcément suffisantes) et pourtant fortement motorisé. Le territoire présente deux sous-ensemble avec des fonctionnements différenciés, tant d'un point de vue des pratiques que des solutions proposées :

- Une **partie Nord** (comprenant les deux pôles de Caraman et Lanta) fortement **dépendante de l'agglomération toulousaine** qui fonctionne timidement avec le reste du territoire communautaire et peu avec le reste du Pays Lauragais
- Une partie centrale et sud, qui propose des solutions de mobilité performantes (train, autoroute) et sur laquelle des interactions sont observées : mobilité liée au travail de Nailloux à Revel passant par Villefranche et également une forte mobilité de proximité avec rapprochement lieu de résidence/ lieu d'emploi.

Des perspectives d'évolutions intéressantes pour cet EPCI au niveau local qui doit pouvoir **continuer à encourager les mobilités de proximité, tous modes**: toutes les polarités du territoire sont engagées dans des opérations/ dispositifs de revitalisation/ petites villes de demain avec une ambition d'aménagement d'espace public de qualité. Les mobilités douces peuvent tout à fait trouver une place dans les mobilités du quotidien sur les polarités du territoires, en conjuguant avec les contraintes locales (traversée de cœur de bourg par des infrastructures routières majeures par exemple).

Il convient également de **renforcer l'accès aux infrastructures de déplacement et d'en diversifier les usages**, en entrée/sortie de territoire (accès aux gares, aux offres de mobilité aux franges du Pays Lauragais ou aux infrastructures autoroutières à plusieurs). Le rabattement qualitatif vers ces offres de mobilité peut constituer une piste à explorer.

Communauté de communes Castelnaudary Lauragais Audois: une concentration des pratiques et offres de mobilité sur des pôles et corridors identifiés



Un **territoire très polarisé** marqué par le rayonnement de Castelnaudary (équipements, services, commerces et emplois).



Un territoire qui « fonctionne » avec les polarités et centralités positionnées sur l'axe central Est/ Ouest et qui rayonne au-delà du territoire communautaire mais aussi avec des interactions marquées avec Revel



Une **activité fortement concentrée sur Castelnaudary** et secondairement Salles sur l'Hers, avec des zones d'activités les plus pourvoyeuses d'emplois du territoire du PETR et un pôle administratif qui réunit de nombreux services publics (hôpital, mairie, ...)



Le territoire est desservi de part en part par le corridor majeur de l'Autoroute A 63, de la voie ferrée et du canal du midi, qui assurent un rôle de nervure sur lesquels viennent se greffer les offres de mobilités .



Un **taux de motorisation qui croît avec l'éloignement des polarités et centre-bourgs** et donc des offres alternatives à la voiture, mais qui reste globalement inférieur à la moyenne du PETR.



Le rayonnement de Castelnaudary est fort sur le territoire et les flux intra-communaux convergent vers la centralité. La commune de Castelnaudary est également fortement génératrice de flux quotidiens internes.

Deux dynamiques pour les flux sortants: une partie Nord (Montferrand, Labastide d'Anjou...) soumise à l'influence de Toulouse Métropole et une partie Sud (Villeneuve-la-Comptal, Saint Martin Lalande...) plutôt tournée vers la CA de Carcassonne.

Les dynamiques d'échange observées sur le territoire communautaire s'orientent de différents façon:

- une forte polarisation de Castelnaudary pour tous les motifs de déplacement sur la communauté de communes de Castelnaudary Lauragais Audois qui implique d'assurer un rabattement de qualité sur son centre et sa périphérie (zones d'activités économiques et commerciales).
- Des **mobilités de proximité sur la centralité principale mais aussi sur les plus petits centre-bourgs** qui semblent constituer un enjeu en local. Si les actions dans le cadre de la labellisation TECPV accompagnent déjà la diversification des solutions de déplacements pour réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre pour la commune de Castelnaudary (aménagement de pistes cyclables, électromobilité), porter une réflexion sur les cœurs de bourgs (Salles-sur-l'Hers mais aussi Lasbordes, Souilhanel, Ricaud...) pour un maillage des mobilités douces, ainsi que sur les connexions aux grands itinéraires et l'apaisement de la circulation, apparaît opportun.
- Ce constat est conforté par le caractère marchable et cyclable (en temps de trajet) de Castelnaudary.

Un **besoin de connexion aux grandes infrastructures** pour accompagner les déplacements Est-Ouest (vers Carcassonne puis vers l'agglomération toulousaine) mais aussi une liaison à conforter avec Revel (actuellement pourvue d'une ligne Lio, d'une liaison cyclable et d'une route capacitaire).

Communauté de communes Lauragais Revel Sorézois: un territoire dont la mobilité est structurée et disposant d'offres de mobilité intéressantes à assoir l'égard des pratiques observées



Un territoire attractif dont la population croît sur les plus petites polarités et reste constante sur les pôles d'importance.



Revel constitue un large bassin de mobilité important et rayonne sur une grande partie du territoire communautaire. Le bassin de Puylaurens et secondairement de Castres émerge sur l'EPCI.



L'activité présente sur le territoire est orientée **autour des services et composée de TPME**. Elle se concentre principalement autour de Revel (4 zone d'activités) et de Sorèze. Le reste de l'emploi est plus diffus sur le territoire.



Le territoire est bien relié à l'agglomération toulousaine et de Castres/Mazamet mais aussi à Castelnaudary par la route (Revel constitue un véritable nœud routier avec ses avantages et inconvénients). Des évolutions importantes et impactantes à attendre avec l'autoroute Castres Toulouse



Un taux de motorisation médian et **une offre en transport public en lignes régulières bien développée** en comparaison au reste du PETR (3 réseaux hérités qui desservent le territoire et permettent d'aller et venir à Castres/Toulouse et Castelnaudary). Des itinéraires cyclables et pédestres en partie développés sur le secteur de Revel / Sorèze. Une exception cependant sur la partie la plus à l'Est peu pourvue en alternatives à la voiture.



Deux influences majeures pour la mobilité liée à l'emploi : Toulouse Métropole (flux sortants) et la CA de Castres-Mazamet (flux entrants et sortants). Sur les flux inter communaux, une vraie polarisation en direction de Revel depuis l'ensemble des communes de l'EPCI, et une densité de flux internes à Revel et à Sorèze intéressante pour appuyer et influencer la mobilité de proximité.

Un territoire où **le fonctionnement des mobilités apparaît bien lisible** avec des articulations avec plusieurs parties du Pays Lauragais (partie Nord de Terres de Lauragais, Castelnaudary), et avec les territoires limitrophes au Pays et plus éloignés.

Une **dynamique locale est également observée sur les polarités** (notamment sur Saint-Félix-du-Lauragais) et avec **une vraie synergie d'échange entre Revel et Sorèze**, mais un déficit d'offre et de liaisons avec la partie orientée vers la montagne noire.

Le secteur du lac de Saint Ferréol apparaît bien aménagé et si les solutions proposées apparaissent orientées vers les déplacements à vocation touristique ou de loisir, les déplacements du quotidien en mobilité douce sont peu développés. La liaison avec Saint-Félix du Lauragais apparaît intéressante à ce titre.

Les **offres de mobilité alternatives à la voiture sont présentes** sur le territoire néanmoins, elles ne **proposent pas toujours une solution concurrentielle** face à la voiture. A contrario les usages partagés ou « décarbonés » de la voiture sont très peu développés.

La commune de Revel engagée dans l'Action Cœur de ville travaille activement via différentes investigations (notamment consultation citoyenne) et actions (aménagement de zones apaisées) et cette dynamique devrait être porteuse à l'échelle du territoire communautaire.

Communauté de communes Piège Lauragais Malepère: deux facettes « divergentes » : une offre de mobilité performante face à l'absence d'alternative à la voiture



Un territoire **peu dense**, qui dispose de **centralités d'importance à ses extrémités** (Bram, Fanjeaux, Belpech)



Un territoire **partagé en terme d'attractivité** entre les bassins de Castelnaudary et de Carcassonne les différents bassins audois et pyrénéens (Limoux, Mirepoix, Pamiers)



Un portrait économique constitué en **grande partie de TPE** (comme l'ancien Cœur Lauragais) et une activité **agricole plus fortement représentée, et** qui ne présente pas de forte concentration d'emplois, mais qui comporte d'autres caractéristiques à prendre en compte (déplacement engins, cohabitions des différentes modes de déplacements...).



Un réseau **viaire et routier peu performant et peu maillé** sur une partie importante du territoire à l'exception de la partie orientale (nœud routier de Fanjeaux, échangeur de Bram...)



Un taux **de motorisation élevé sur la partie centrale** lié notamment aux faibles densités de population, à l'éloignement des polarités et qui est symptomatique de l'absence d'alternatives modales. Un **fort contraste avec des offres de mobilité bien développées sur le secteur de Bram Fanjeaux**, où la motorisation des ménages est beaucoup moins importante.



Pour les flux sortants sont les plus importants : une partie Est (Bram, Montréal ...) soumise à l'influence de Carcassonne et une partie Ouest (Belpech, Molandier ...) plutôt tournée vers les Portes d'Ariège Pyrénées. Les flux internes identifiées sur les centralités (Fanjeaux, Bram...): ils ne sont pas forcément moins importants sur le reste du territoire, mais non représentés du fait de leur faible densité. Bram exerce une attractivité sur les communes voisines (Villepinte, Villesisclé, Montréal).

Territoire le moins dense du Pays Lauragais, la communauté de communes de Piège Lauragais Malepère présente **des disparités importantes**, avec:

- une partie du territoire sous forte influence de Castelnaudary et Carcassonne, et qui offre des solutions de mobilité alternatives à la voiture performantes pour des déplacements internes au territoire (itinéraire cyclable, lignes Lio, ...) comme en entrée/ sortie (gare, voie cyclable du canal...),
- une partie audoise nettement influencée par Mirepoix et la partie la plus à l'ouest orientée vers les Portes d'Ariège. Cette partie (secteur le moins dense) constitue une zone blanche qui ne bénéficie d'aucune offre alternative à la voiture, de peu d'encouragement à la voiture décarbonée ou encore à la réduction de la mobilité, qui est pourvue d'une infrastructure routière peu structurante, et enfin d'une structure territoriale qui ne fait pas apparaître de polarité forte et implique donc des déplacements plus importants: un taux de motorisation de fait plus élevé que sur le reste du territoire communautaire synonyme d'une forte dépendance à la voiture pour se déplacer sur le Pays Lauragais mais aussi en sortir.

Ces deux parties du territoire semblent peu fonctionner ensemble.

VIII – Suite du diagnostic

Une grande phase de concertation pour comprendre les besoins de mobilité

Trois enquêtes :

- Auprès de la population,
- Auprès des grands employeurs du territoire,
- Auprès des communes.

Des entretiens semi-directifs :

- Auprès de la Région et des principales polarités.

Des rencontres – ateliers de travail :

- 4 ateliers de travail organisés par EPCI, réunissant des citoyens
- 4 ateliers de travail organisés par EPCI et réunissant des acteurs socio-économiques.

ENQUETE MOBILITES
Du 15 mars au 16 avril 2021

Pour préparer ensemble la mobilité de demain sur le Lauragais
Nous avons besoin de vous !

PARLEZ NOUS DE VOS DEPLACEMENTS
Le PETR du Pays Lauragais vous invite à participer à une enquête mobilités.
Pour participer rendez-vous sur le site www.payslauragais.com ou scannez le QR Code avec votre smartphone

Logos: PETR Pays Lauragais, République Française, ADEME, Plan Climat - PETR Pays Lauragais, CASTELNAUDARY LAURAGAIS AUDOIS, Communauté de Communes, TERRES DU LAURAGAIS

pointCommun
le site internet de la communauté de communes
Piège - Lauragais - Malepère

TERRES DU LAURAGAIS
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Lauragais Revel Sorèzois
Communauté de Communes

CASTELNAUDARY LAURAGAIS AUDOIS



Merci de votre attention



Mathilde Losego

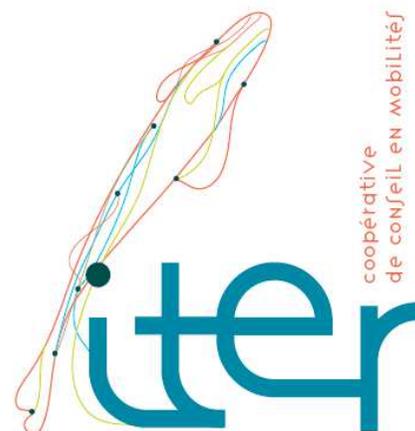
urbanisme.lauragais@orange.fr

04 68 60 56 54

Sylvie Forestier

sforestier.lauragais@orange.fr

04 68 60 56 55



Céline Billard

celine.billard@iternet.org

07 84 94 61 06

Hindee Goury

hindee.goury@iternet.org

07 64 46 52 04