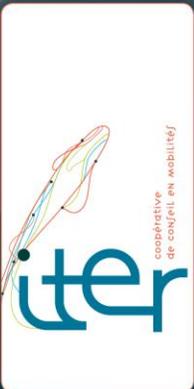


Diagnostic prospectif et concerté de la mobilité sur le Pays Lauragais Phase 1 : Analyse du territoire

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

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)

Enjeux	Stratégie	Objectifs
<ul style="list-style-type: none">Améliorer le cadre de vie, facteur d'attractivité du territoire	<ul style="list-style-type: none">Favoriser l'émergence d'une offre en équipements et en services répondant aux besoins des habitants.Développer un urbanisme de qualité répondant aux besoins des différentes populations et aux grands principes du SCOT.Maintenir la qualité des services publics de proximité.Moderniser et structurer l'offre culturelle.Accompagner et encourager les mobilités durables.Valoriser et protéger le patrimoine architectural et paysager, facteurs de richesse et d'identité du Lauragais.	<ul style="list-style-type: none">Favoriser les équipements structurants intercommunauxLutter contre l'habitat indigne ou insalubreFavoriser le développement de programmes d'Eco-quartiersSoutenir le développement d'infrastructures numériques notamment dans le domaine des services publics et des équipements culturelsFavoriser le développement du télétravailDévelopper les modes doux et alternatifs de déplacement en cohérence avec le patrimoine architectural et paysager

Source : Projet de territoire

PARTIE

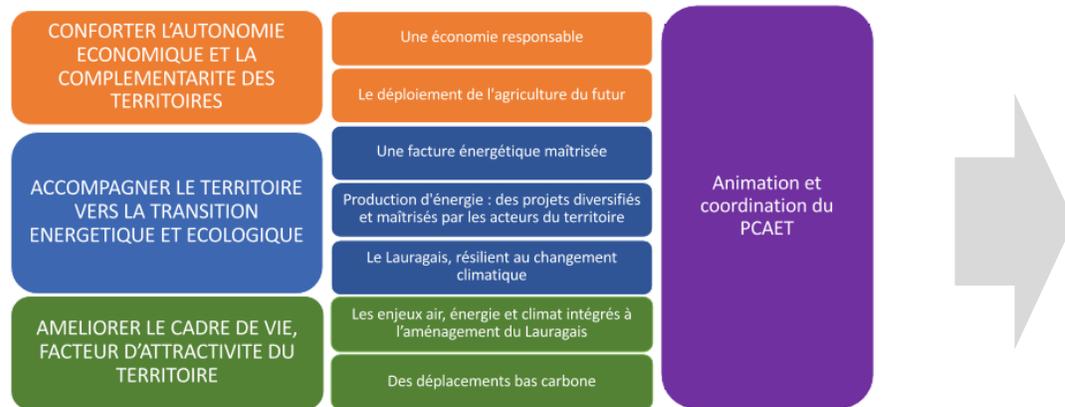
5

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

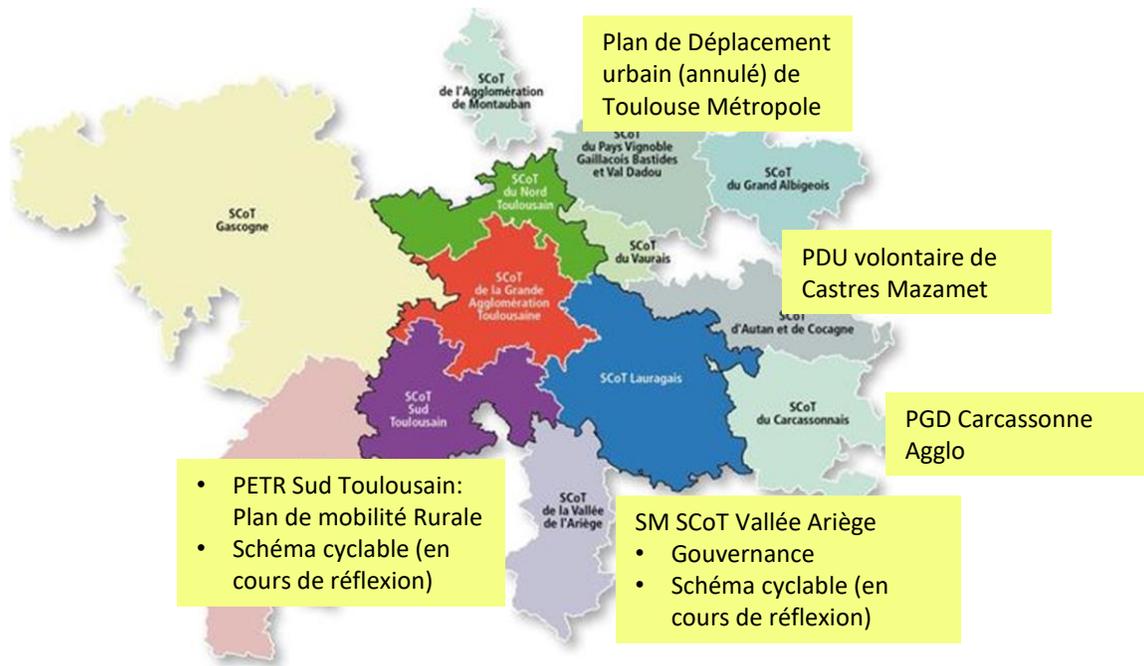
En complément de l'évolution des infrastructures, c'est un ensemble de nouveaux services à la mobilité qui doit se développer sur le territoire du PETR et qui doit être accompagné : co-voiturage, véhicules partagés, plan de déplacements entreprise, etc.

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

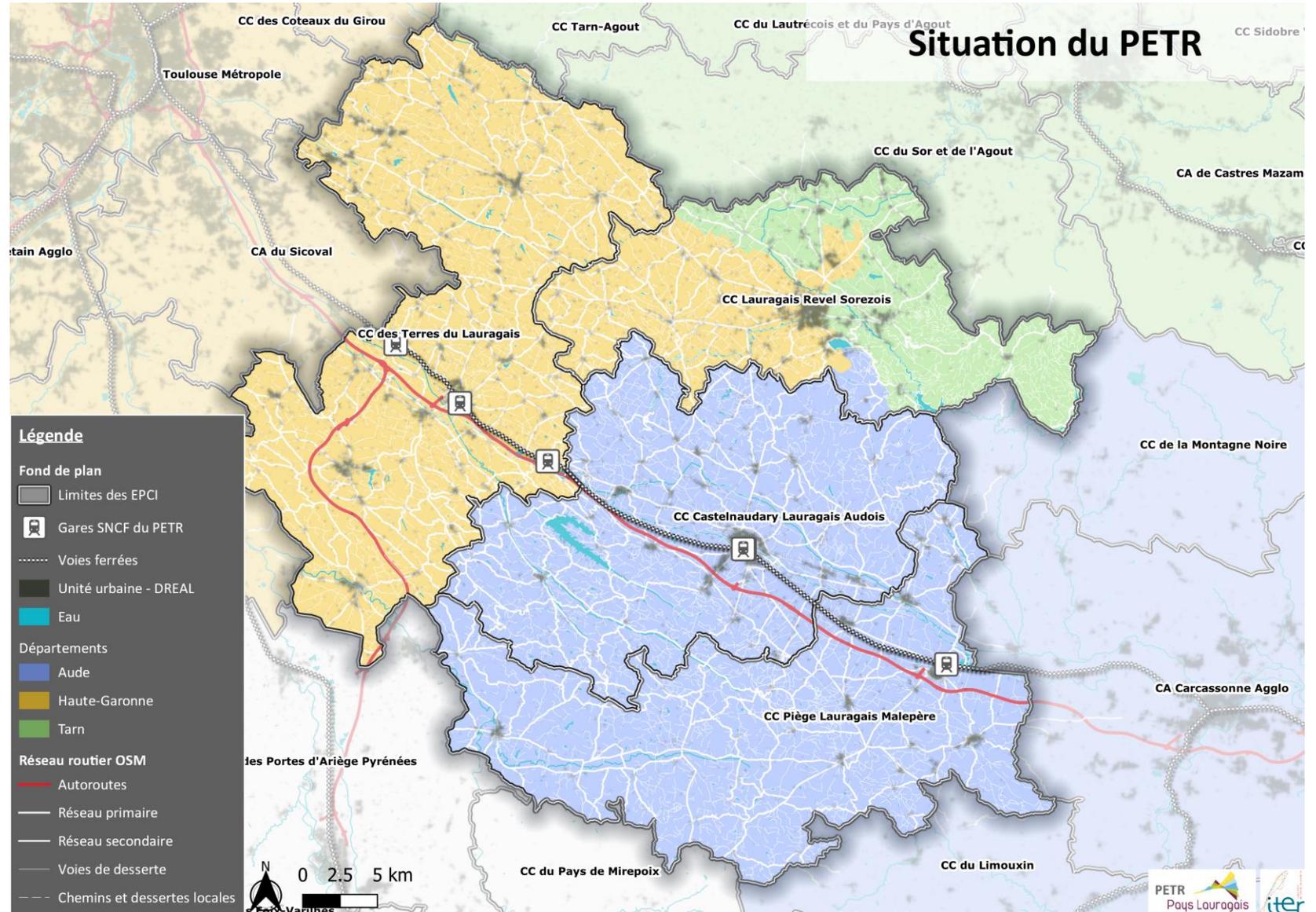


Source : Diagnostic SCOT Lauragais version approuvée, page 11.

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.



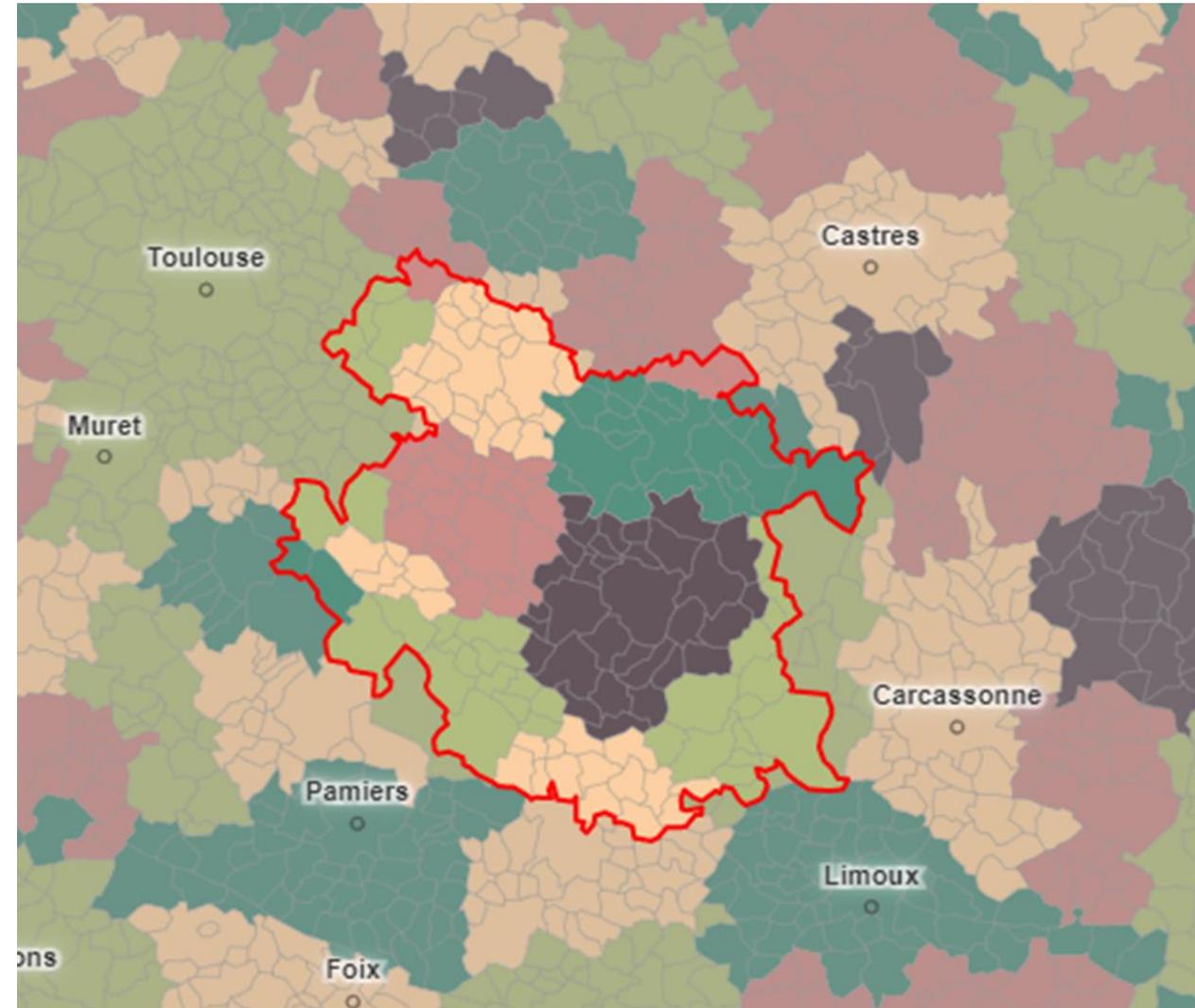
Source : Guide d'application du SCOT, page 15.

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, 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**.

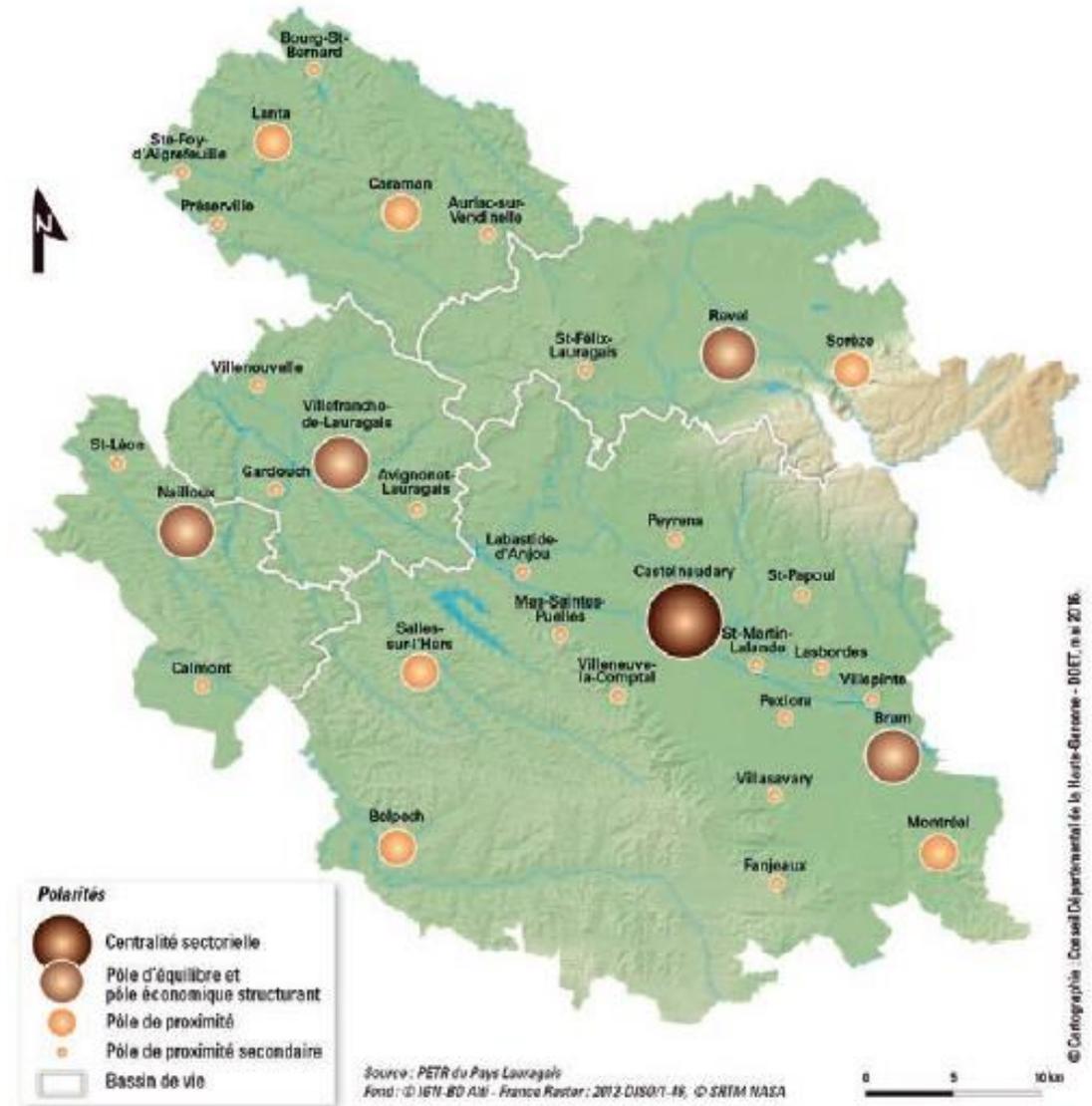


Source : Observatoire des territoires, données INSEE 2012

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.**



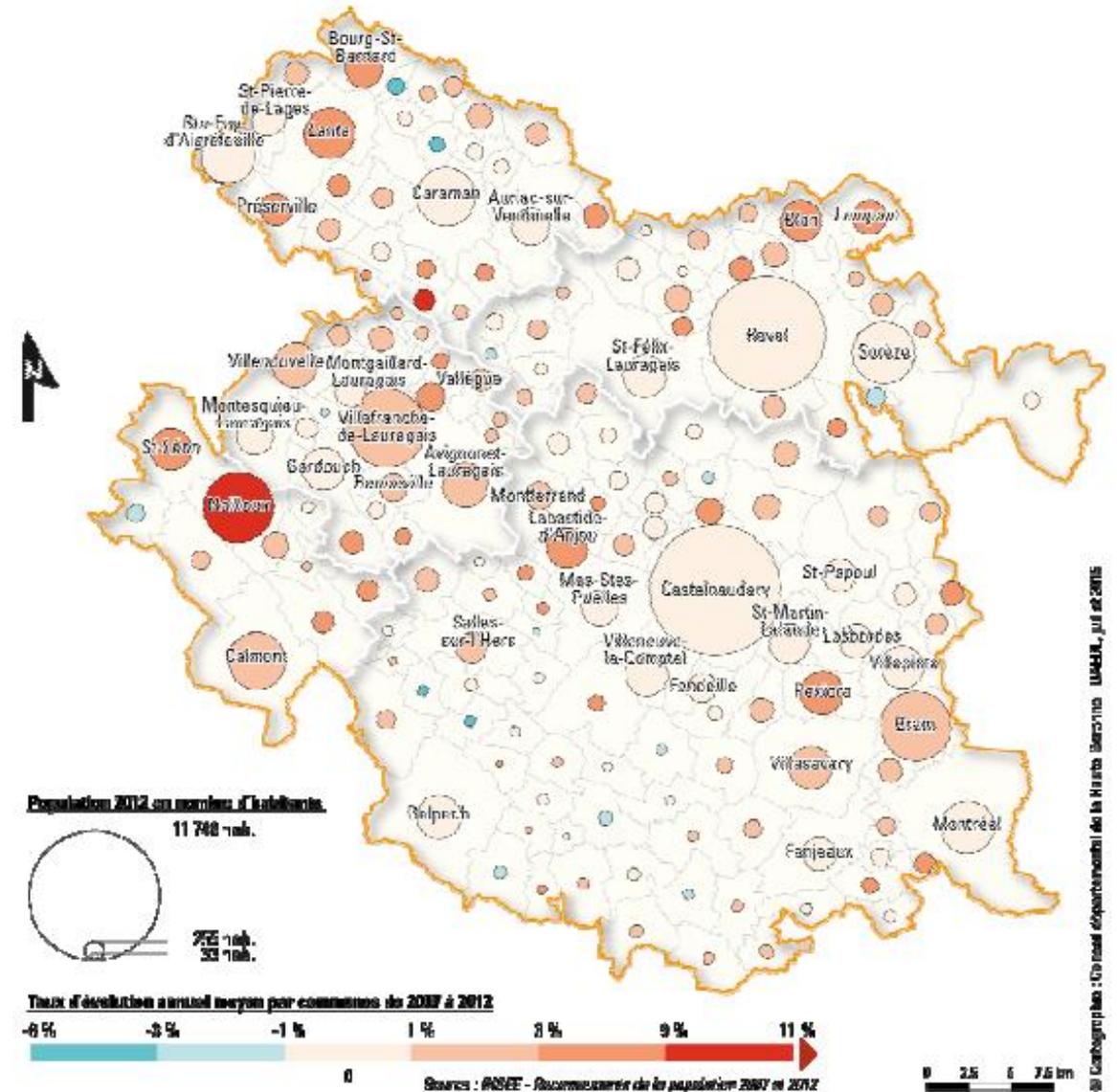
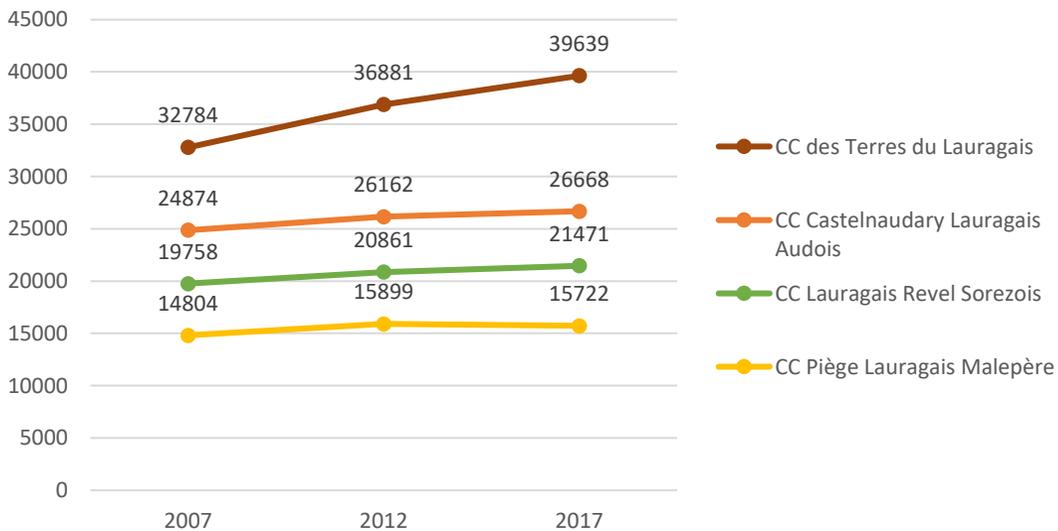
source : Guide d'application du SCOT, page 16.

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).

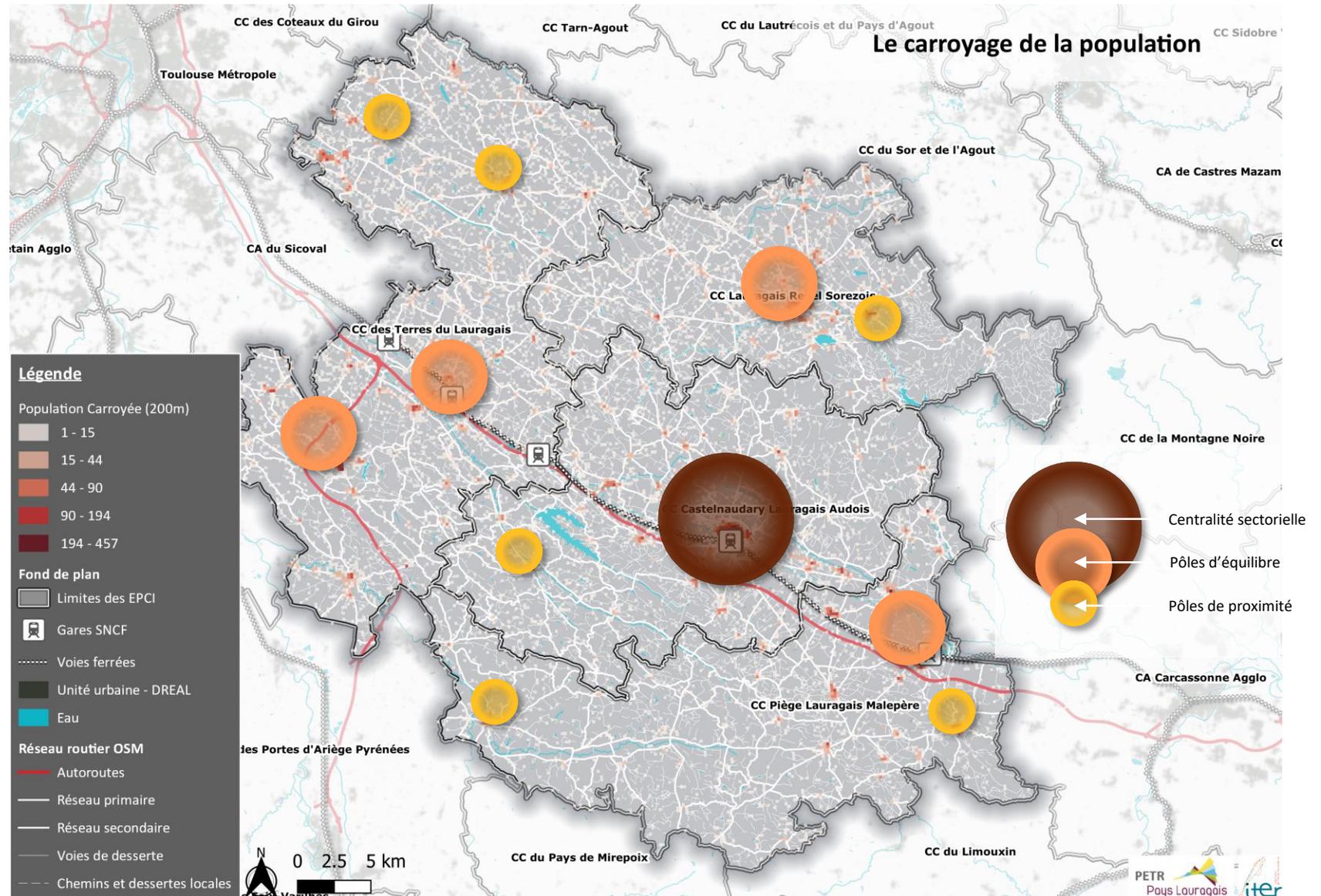
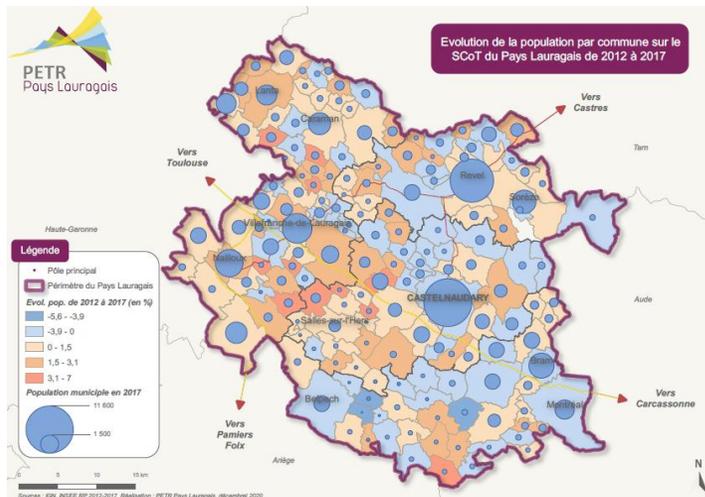
Evolution de la population entre 2007 et 2017 par intercommunalité sur le PETR du Pays Lauragais (insee)



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.



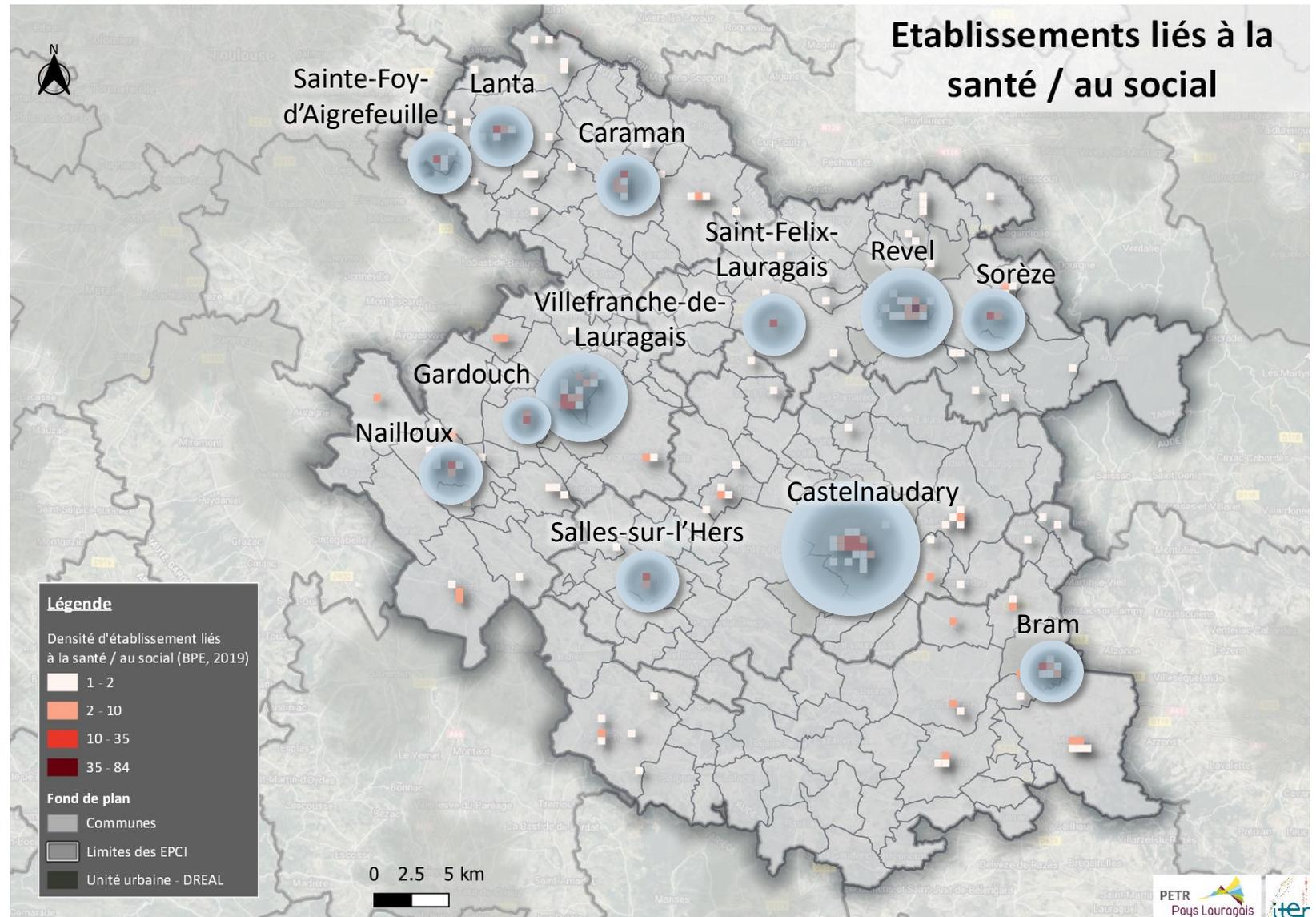


Les équipements du PETR : précisions méthodologiques

- Les cartes qui suivent ont été réalisées via les données de la Base Permanente des Equipements 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.

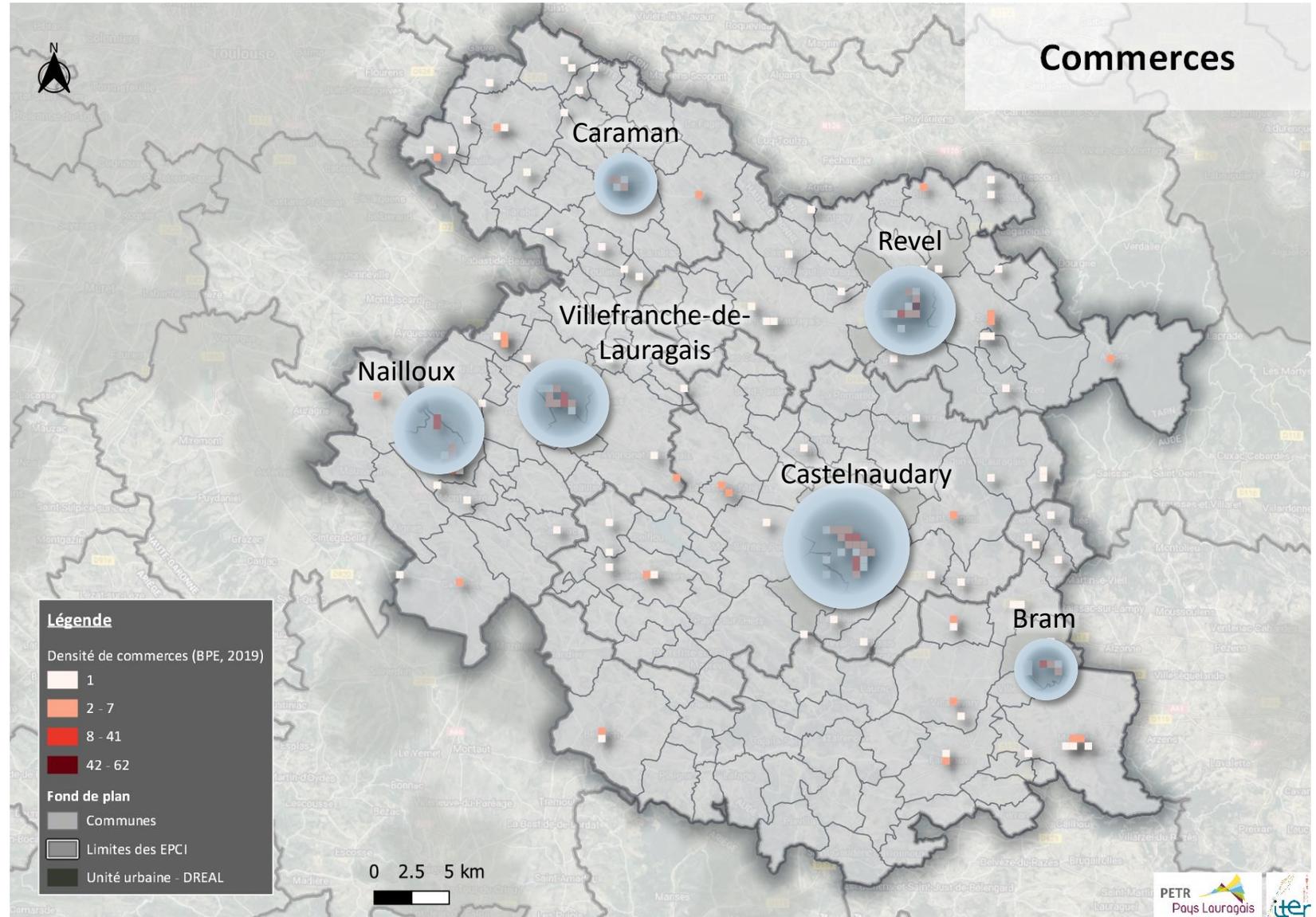
Localisation des établissements de santé / sociaux

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



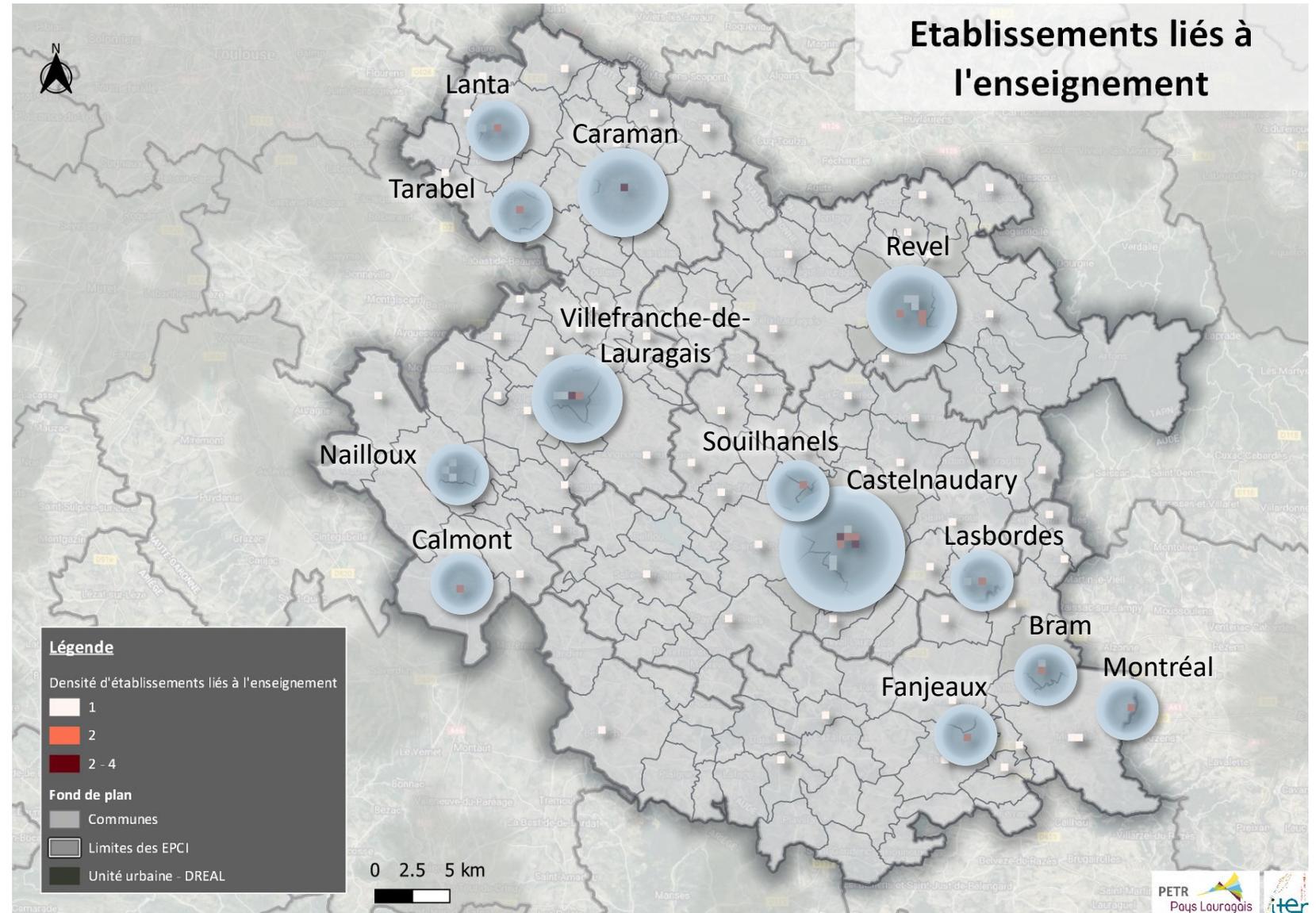
Localisation des commerces

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.



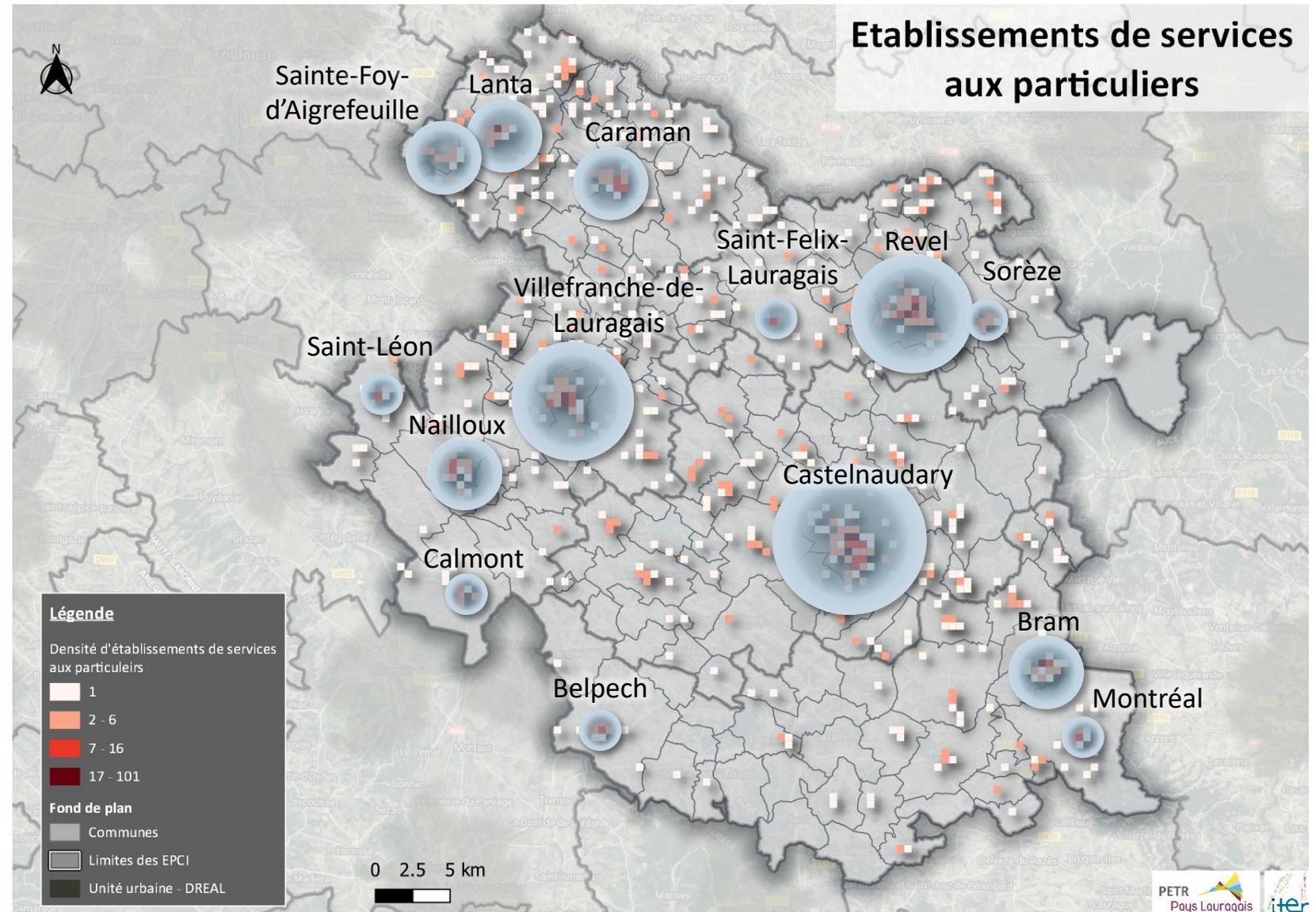
Localisation des établissements liés à l'enseignement

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.



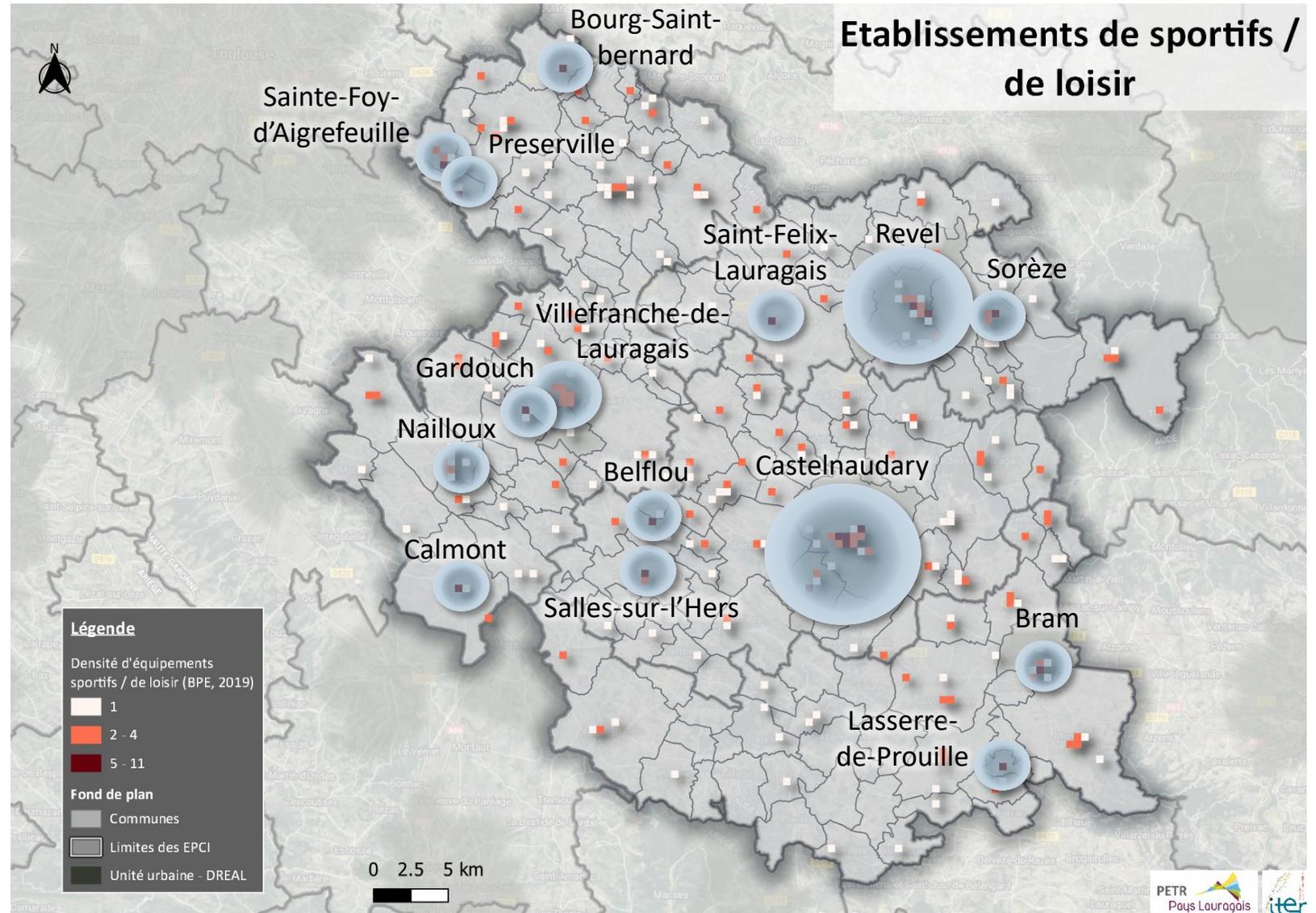
Localisation des services aux particuliers

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).



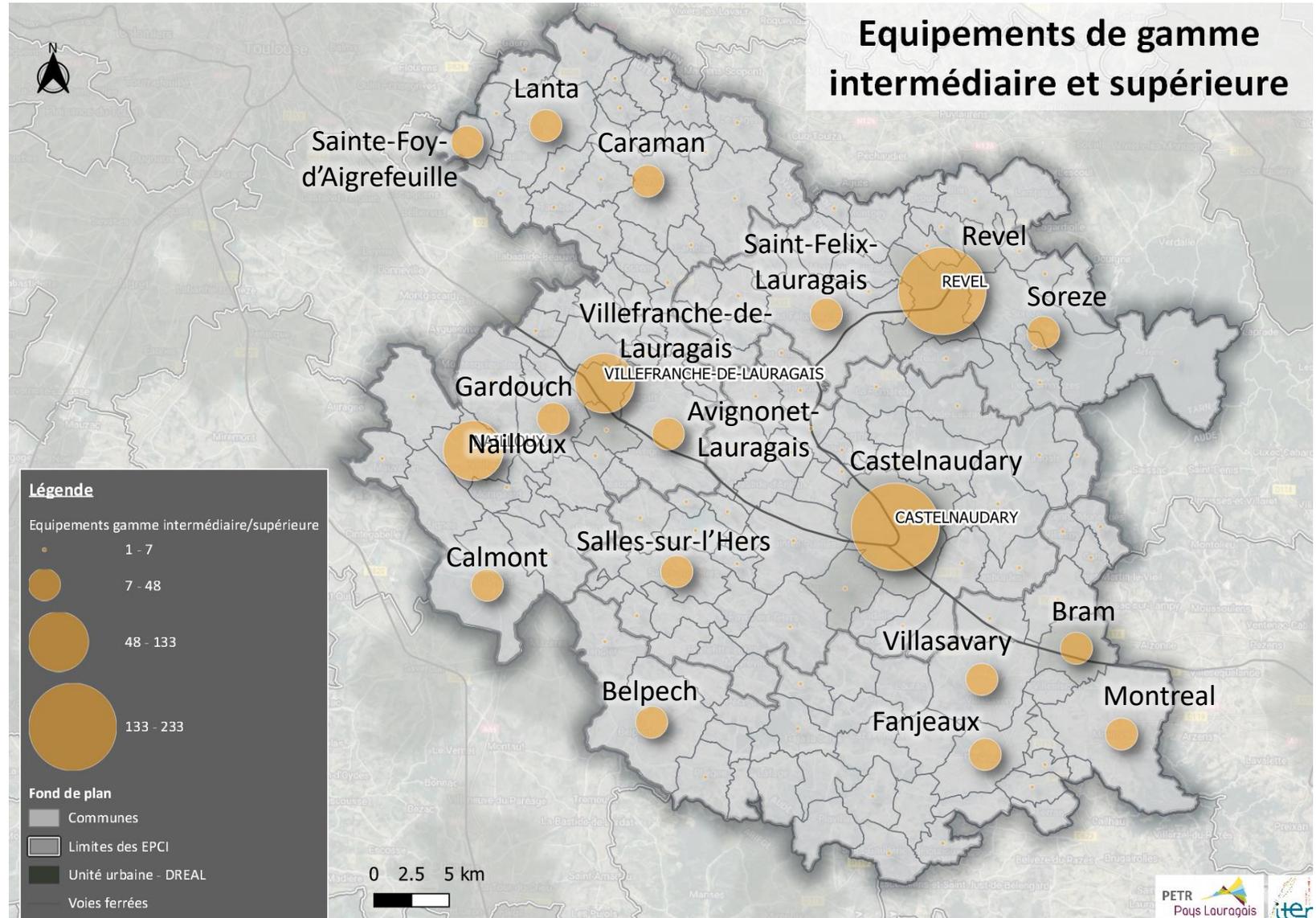
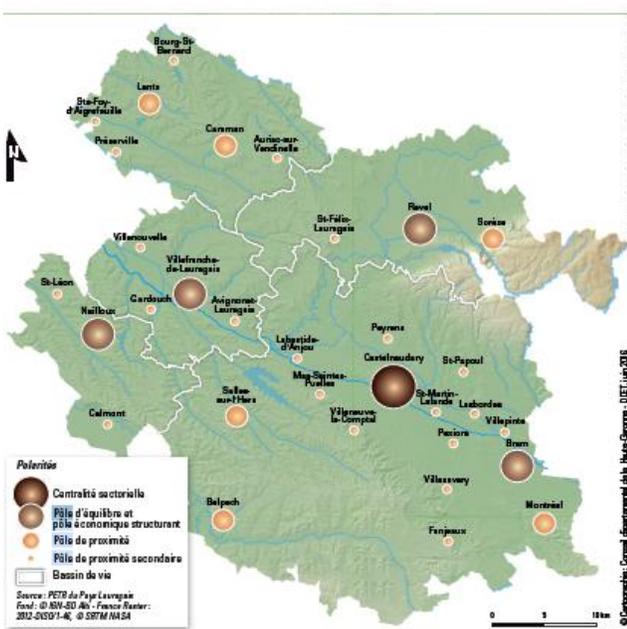
Localisation des équipements sportifs / de loisirs

Même constat pour les équipements sportifs et de loisirs.



Pôles intermédiaires et supérieurs

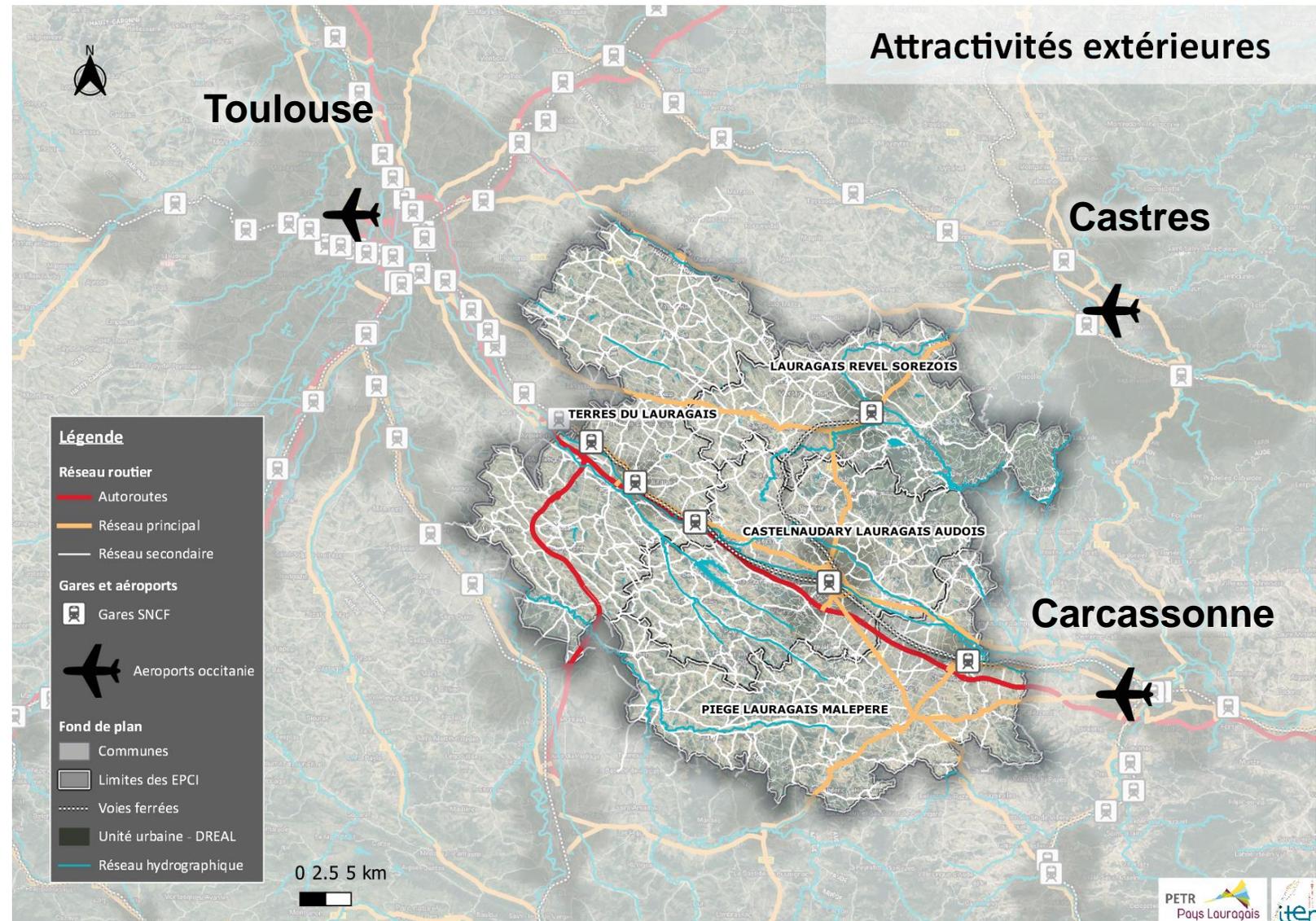
La cartographie du nombre d'équipements de gamme intermédiaire et supérieur par commune donne à voir une « armature territoriale » assez similaire avec celle établit par le SCoT en 2018 :



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).

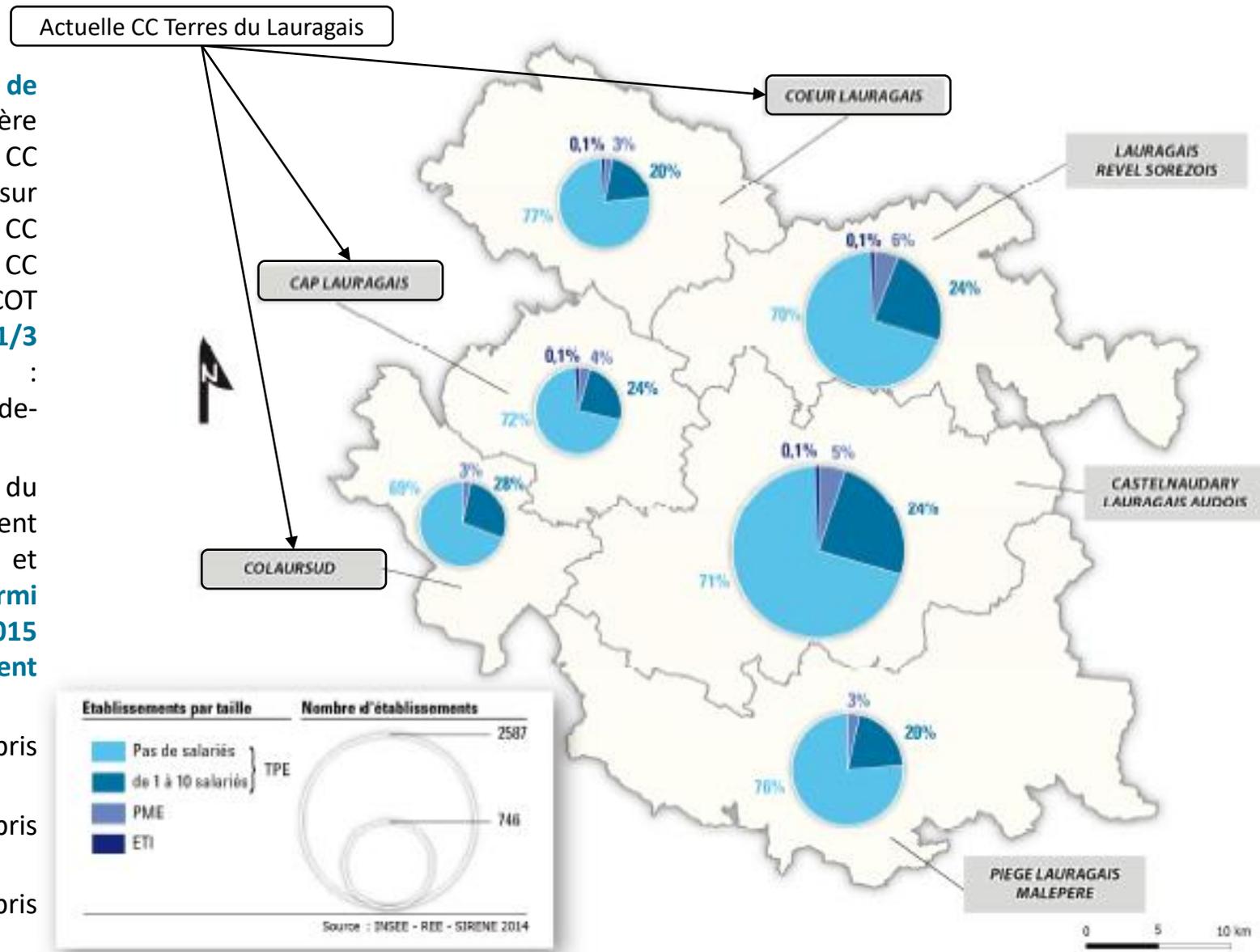


Les emplois à l'échelle du PETR : un nombre important de TPE

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.



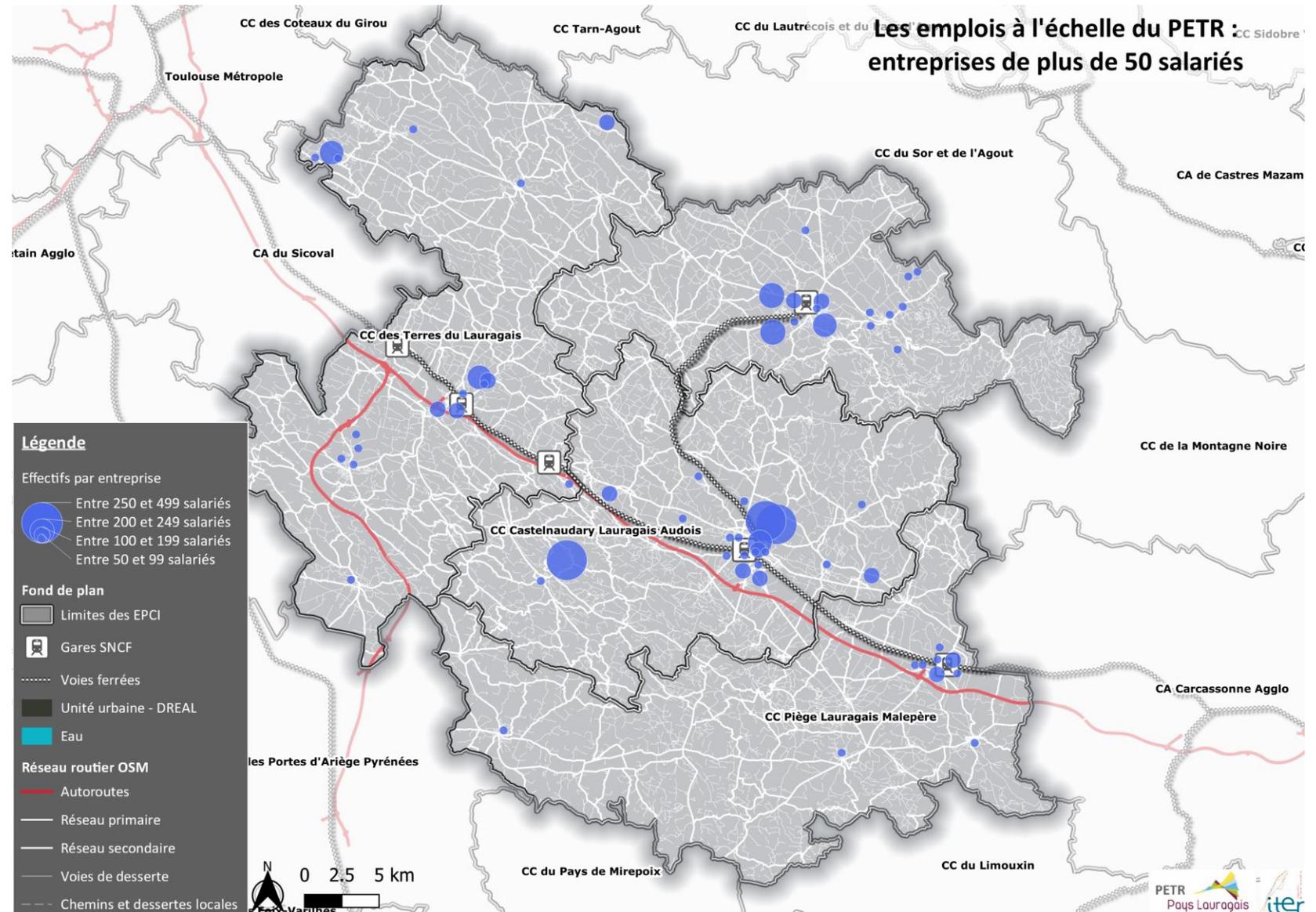
Les emplois à l'échelle du PETR : zoom sur les établissements de plus de 50 salariés

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.**

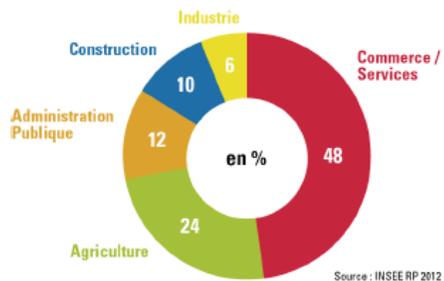
Les données de cette carte sont issues de la base geo Sirene.



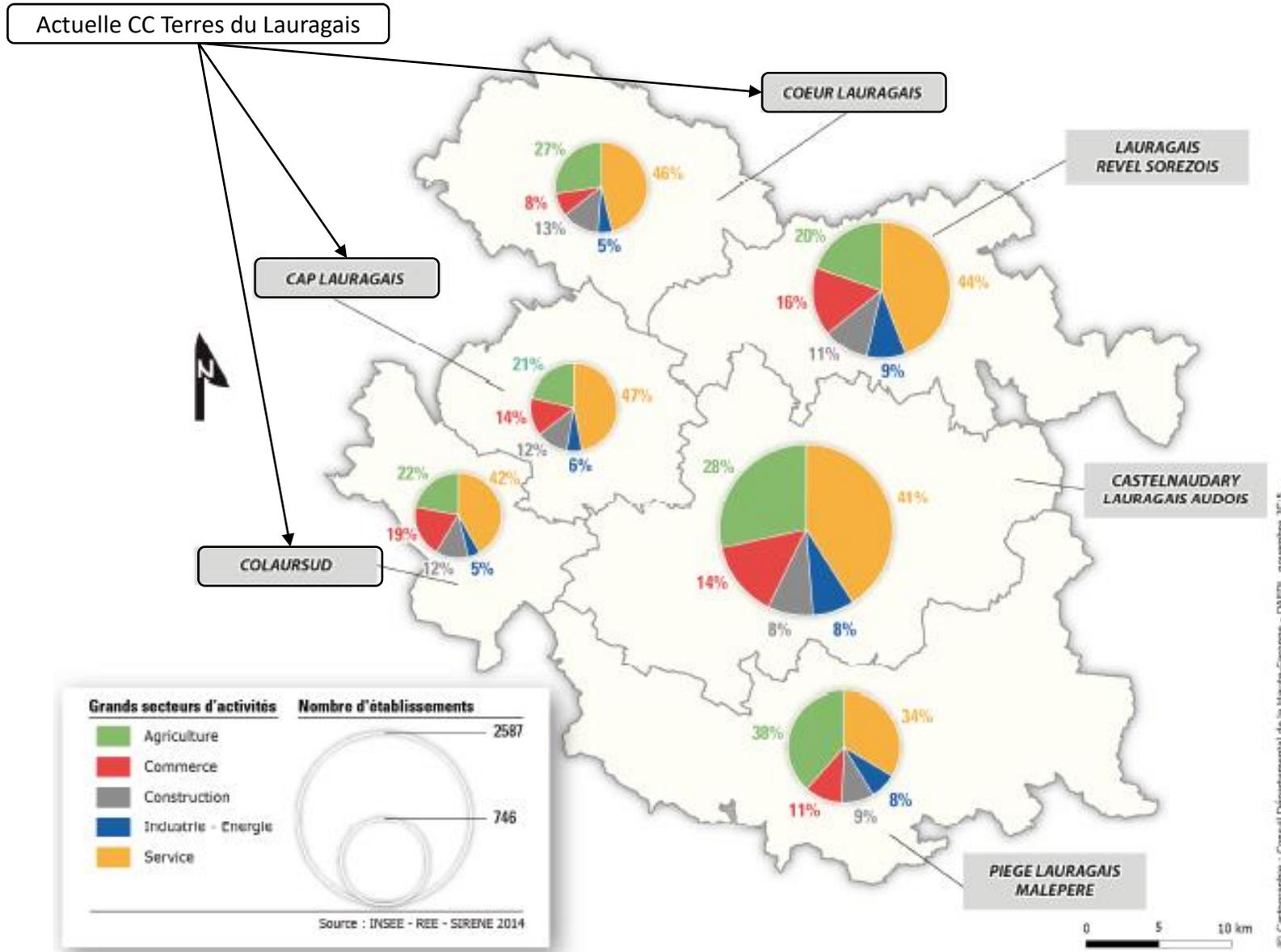
Les emplois à l'échelle du PETR : le secteur des services domine

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.

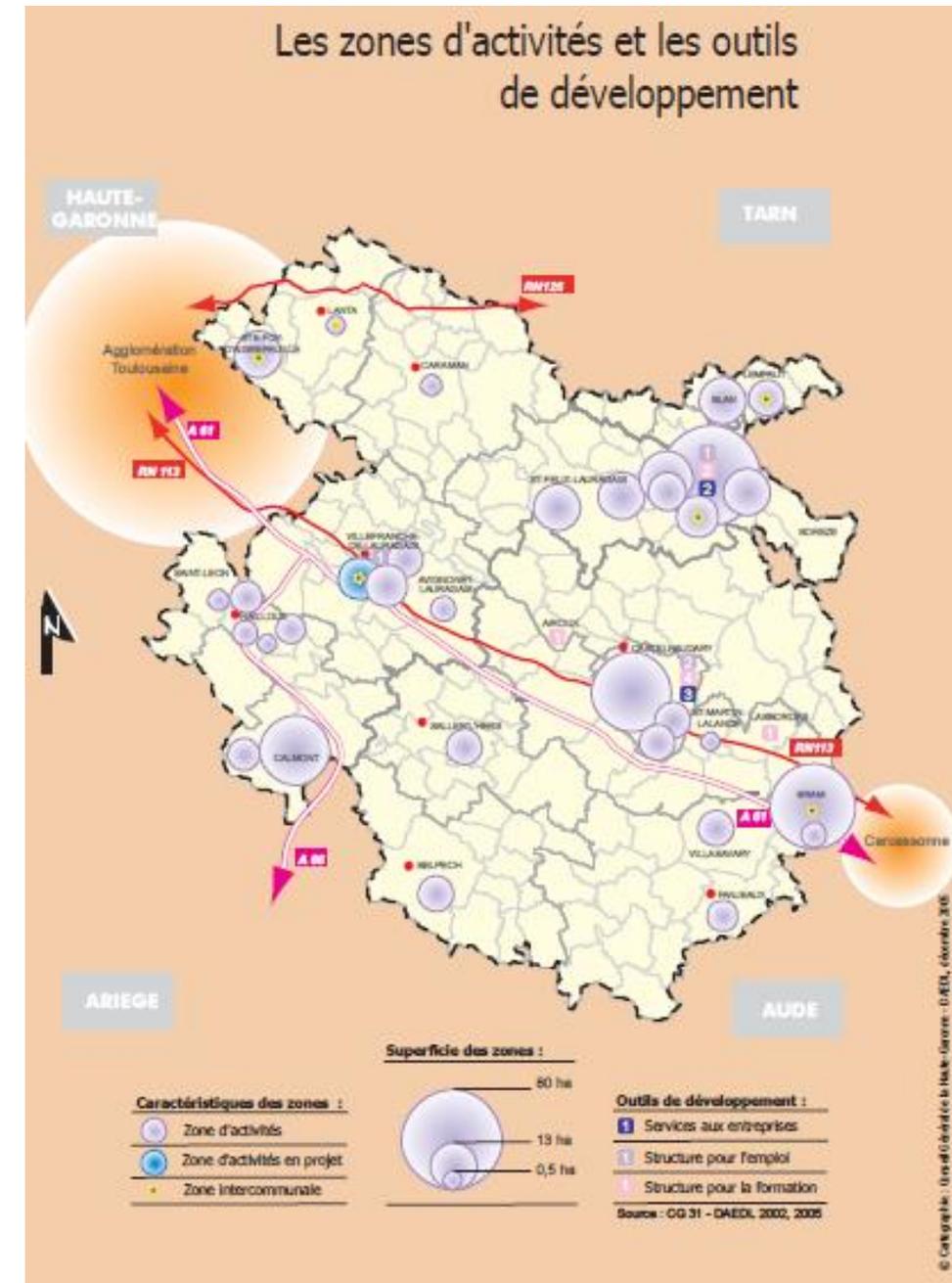
Les zones d'activités sur le PETR du Pays Lauragais

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

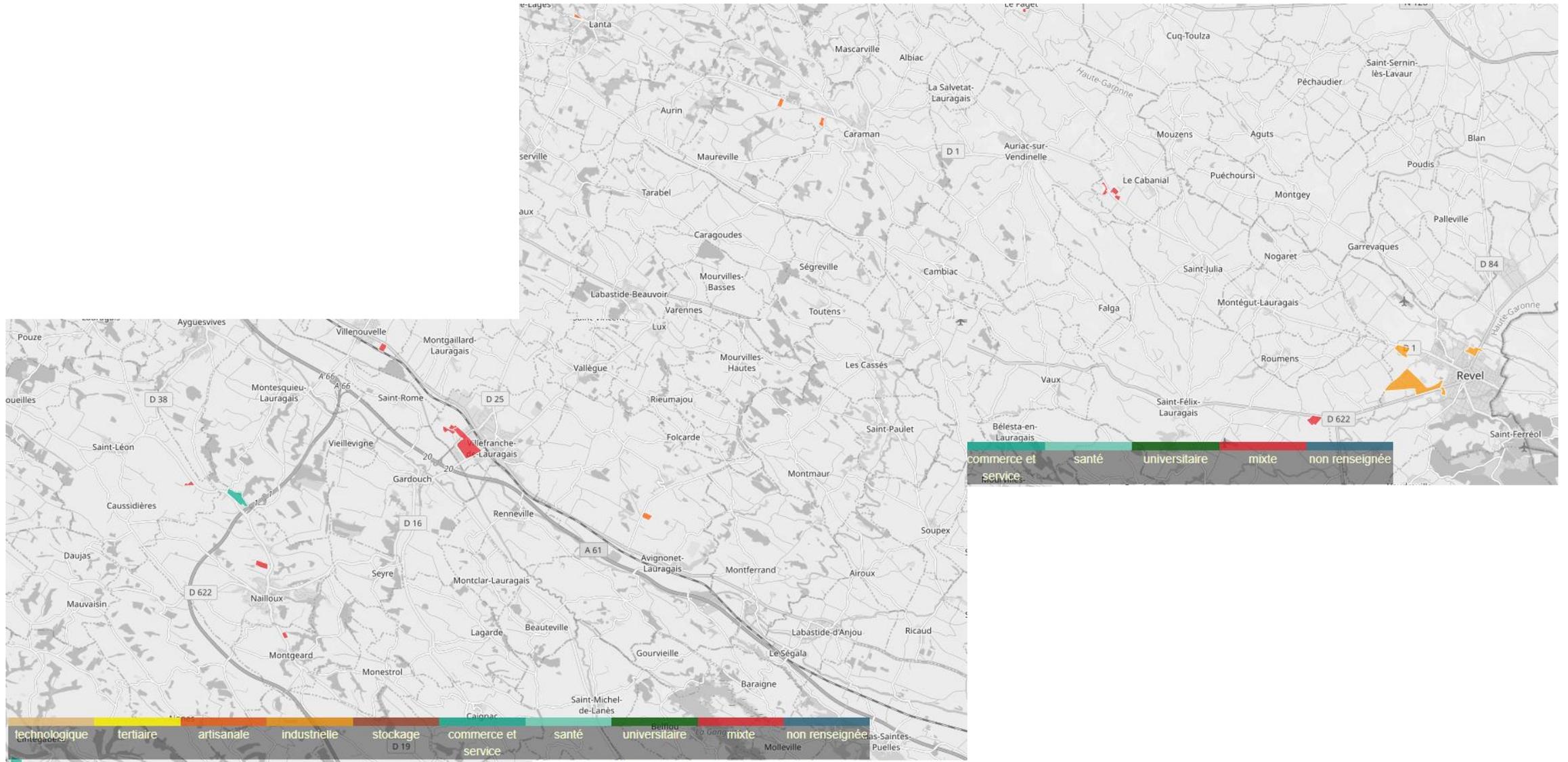
D'après l'Atlas réalisé par l'AUAT sur la partie Haute-Garonne, on recense :

- 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.

Les parcs d'activités sur la partie Haute-Garonnaise



Source : <http://map.aua-toulouse.org/AtlasZa/#>

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

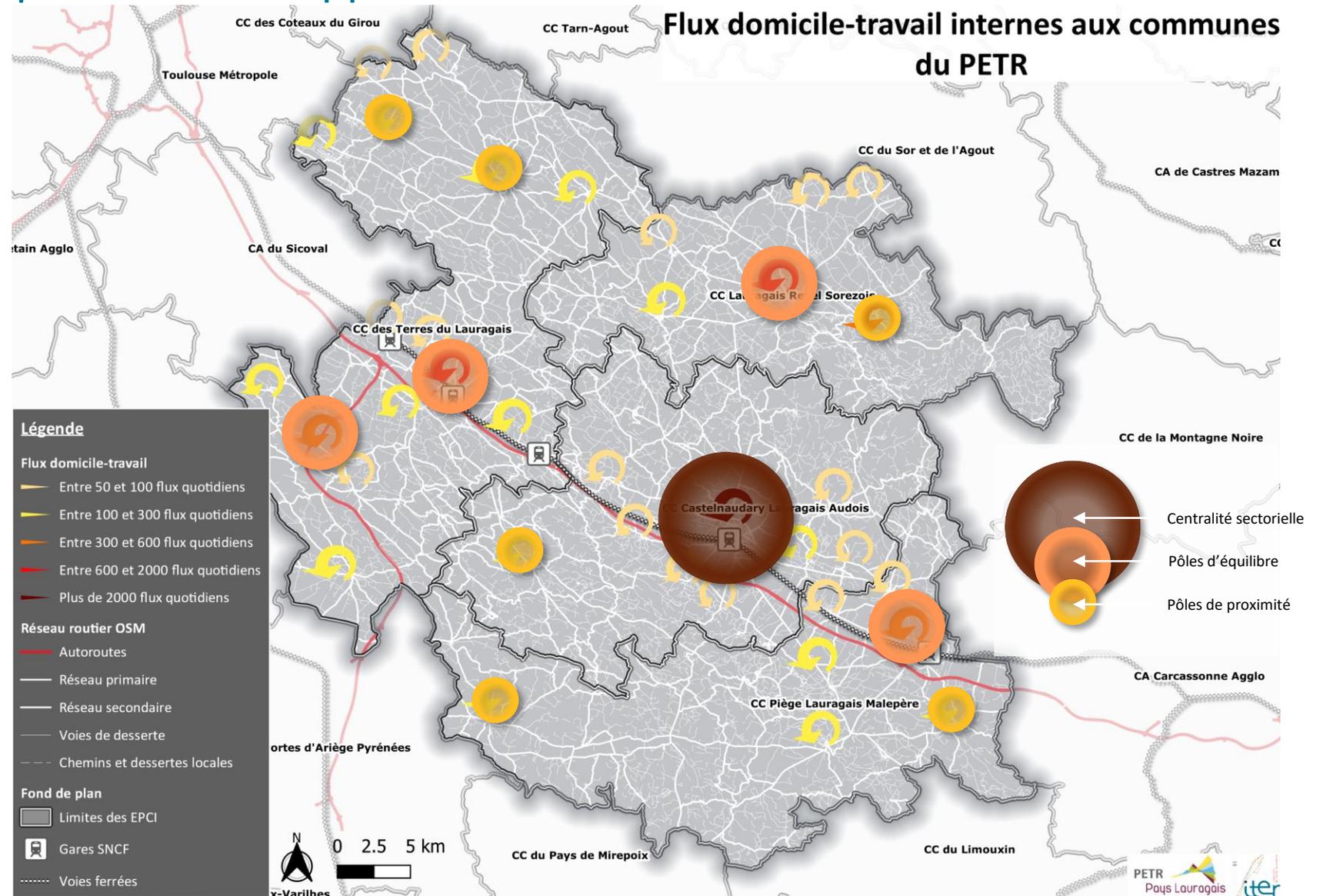
Cette carte représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 50) qui ont lieu à l'intérieur des communes du territoire.

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 déplacement internes importants qui se caractérisent généralement par des courtes distances propices au développement des modes actifs.



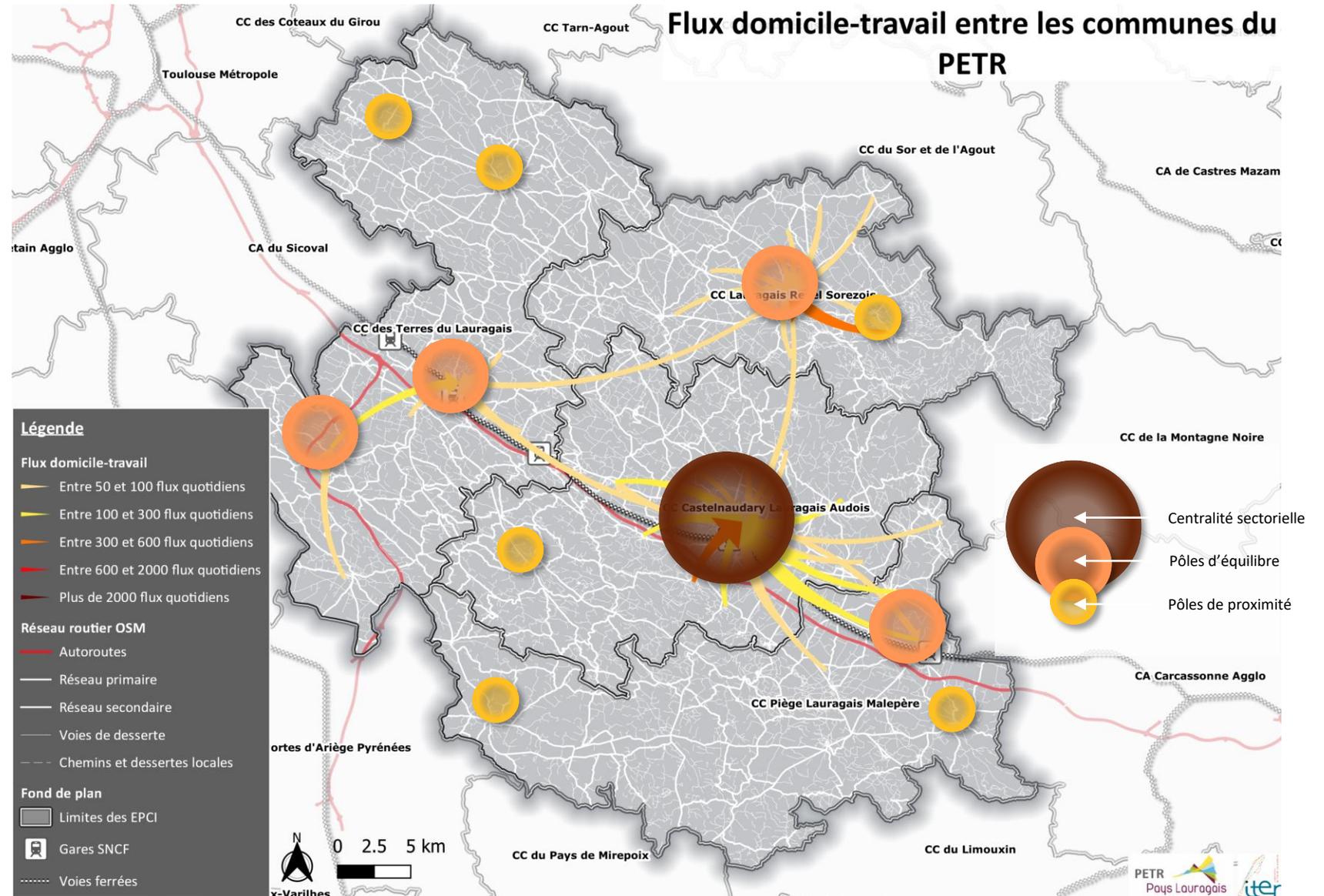
Les flux domicile-travail entre les communes du PETR : des polarités attractives

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.**



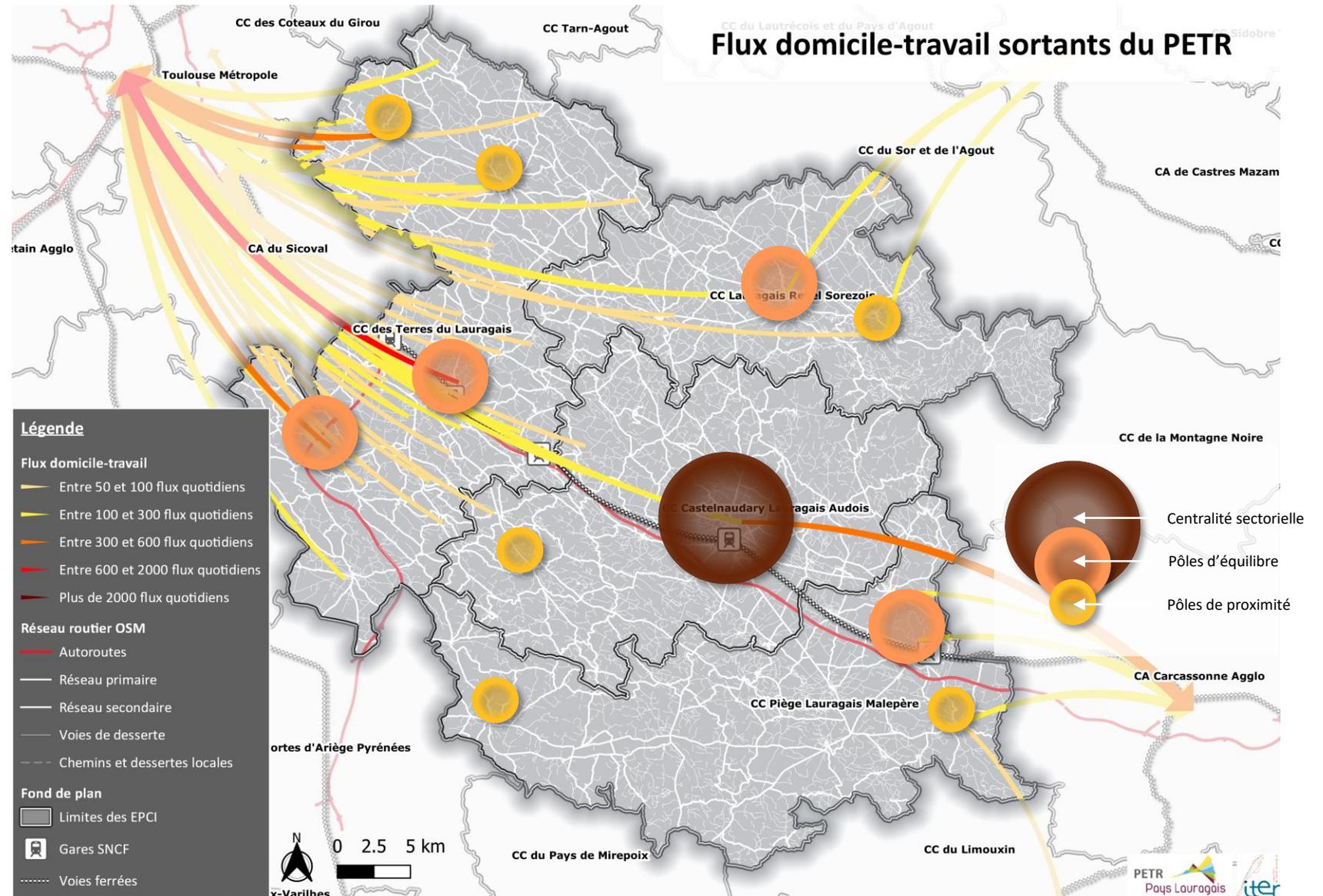
Les flux domicile-travail sortants du PETR : un territoire soumis à l'influence de la métropole toulousaine

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.



Equipelement 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).

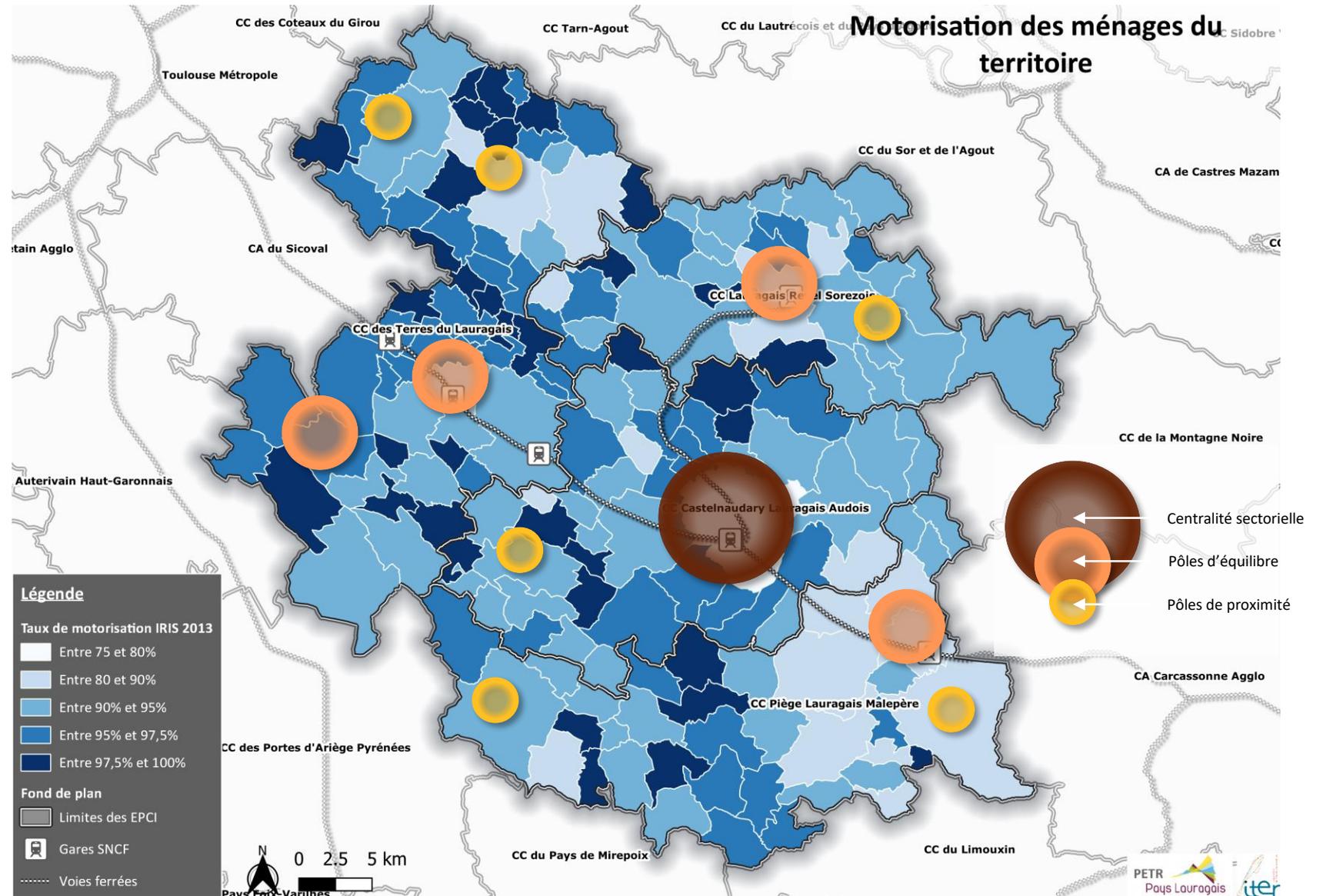
L'enjeu du territoire est double, à savoir réussir malgré un taux de multimotorisation élevé à augmenter la part modale des modes alternatifs à la voiture individuelle notamment sur les motifs de déplacements obligés (domicile-travail/ domicile-études) et de proposer des solutions de mobilité pour les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

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

Equipelement 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.

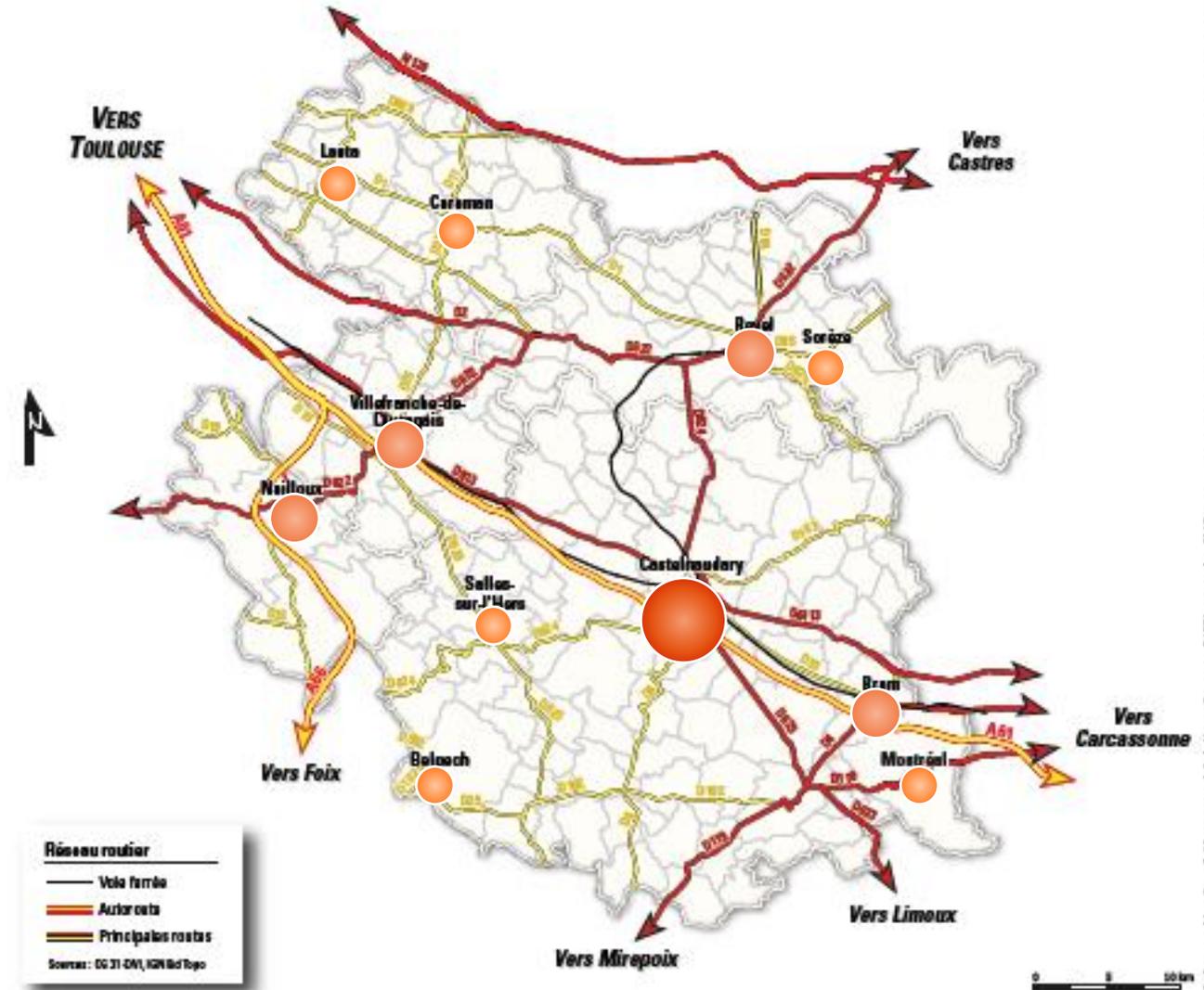
II - La voirie et la circulation

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, ...).



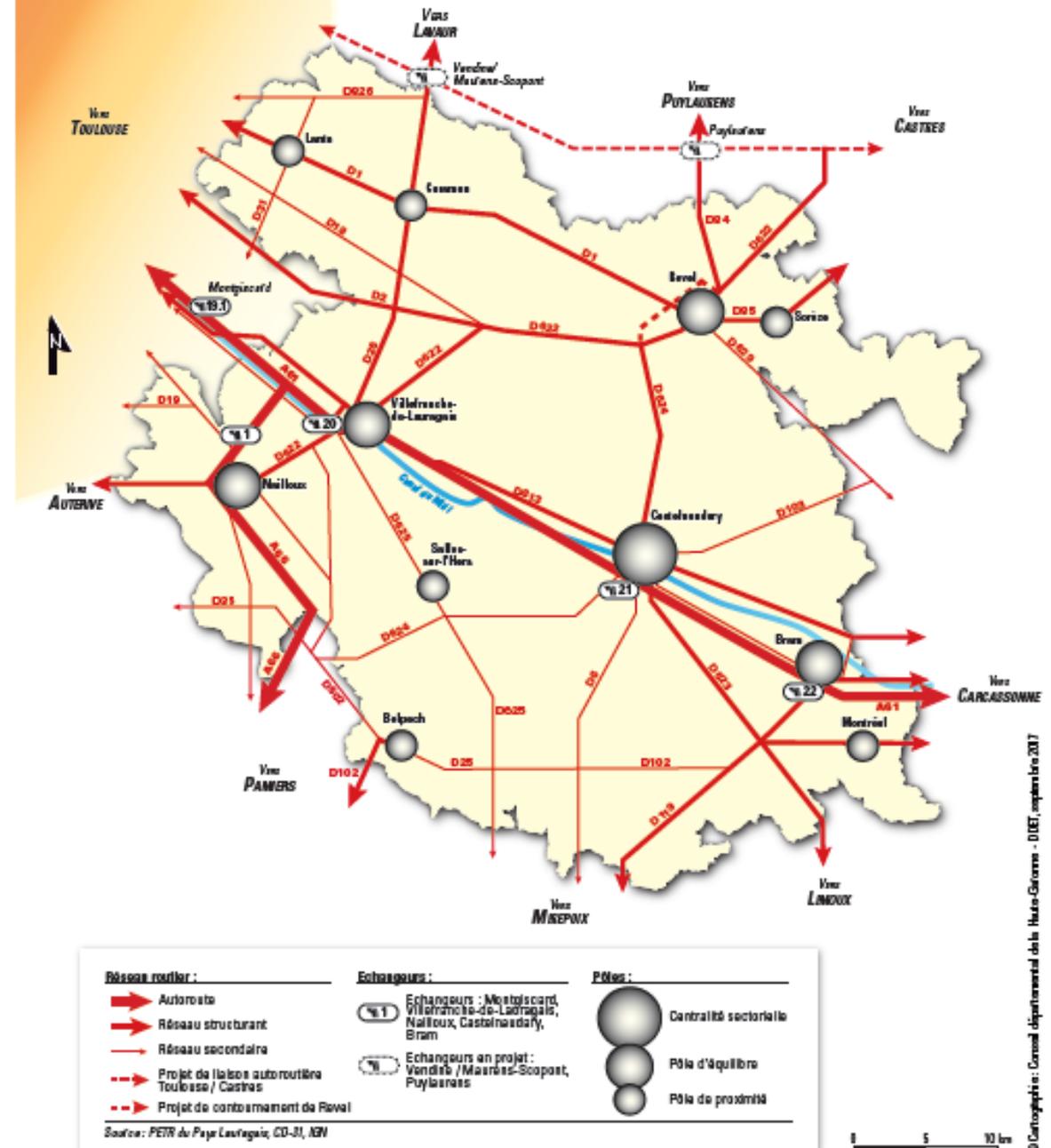
Source : Diagnostic SCOT Lauragais version approuvée, page 232.

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 apparaît 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.

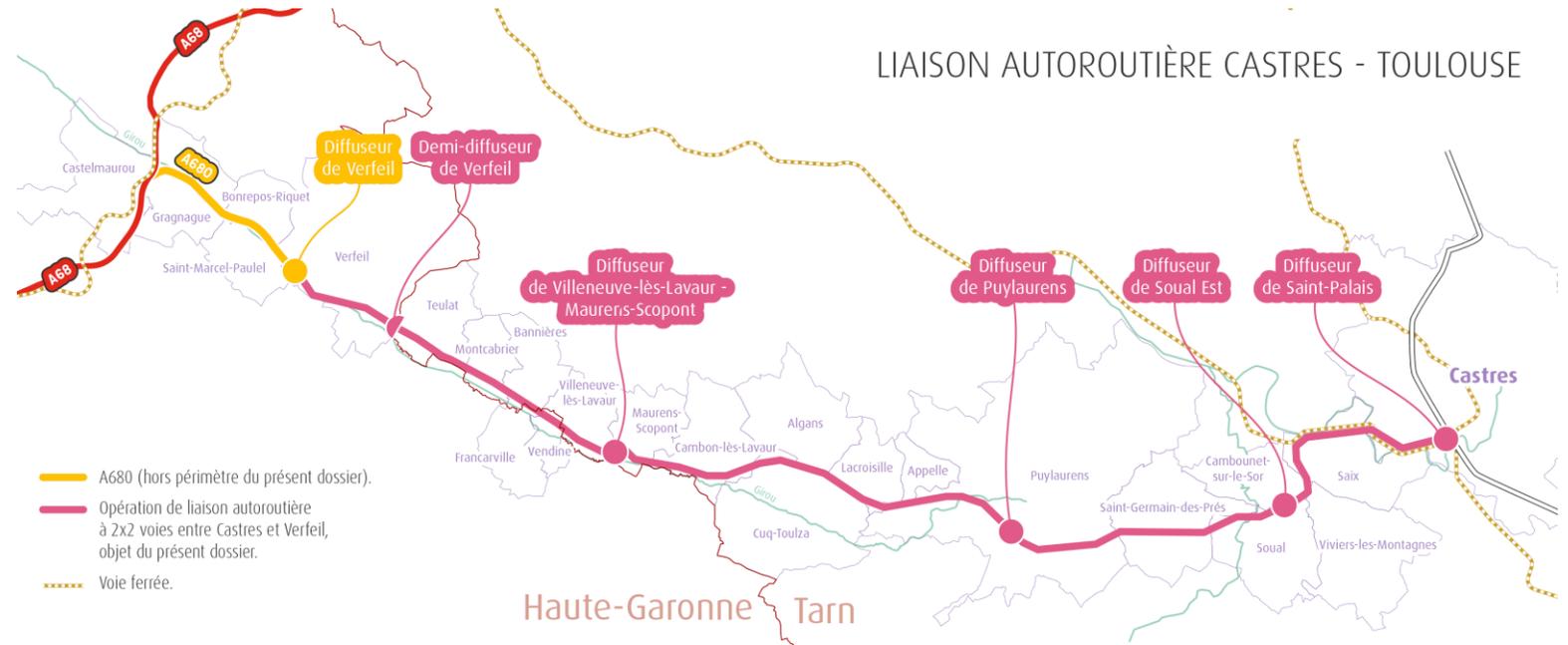


Source : Lauragais DOO Révision SCOT approuvé 12 novembre 2018, page 82.

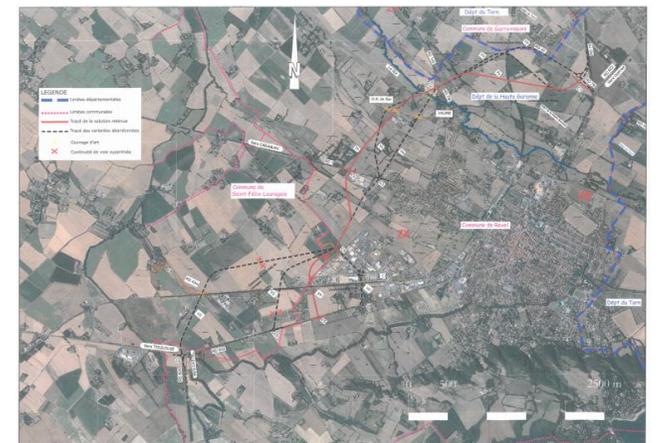
Les projets en cours

Plusieurs projets d'amélioration de l'accessibilité du territoire sont en cours sur ou en lien avec le territoire :

- **Le projet d'autoroute à 2x2 voies entre Toulouse et Castres** dont l'objectif est de désenclaver et accompagner le développement économique du bassin de Castres - Mazamet. En 2020, un avis d'appel public à candidature a été lancé pour « la mise en concession de la conception, du financement, de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance de l'A69. »
- **Contournement de la commune de Revel** est un projet en lien avec le projet de liaison autoroutière entre Toulouse et Castres. La commune de Revel se situe en effet sur un axe structurant du territoire, la RD622 permettant de rejoindre Castres et la future autoroute A69. Ce projet a pour objectif de soulager la traversée de la commune du trafic des poids lourds notamment. Le début des travaux est prévu pour 2025.

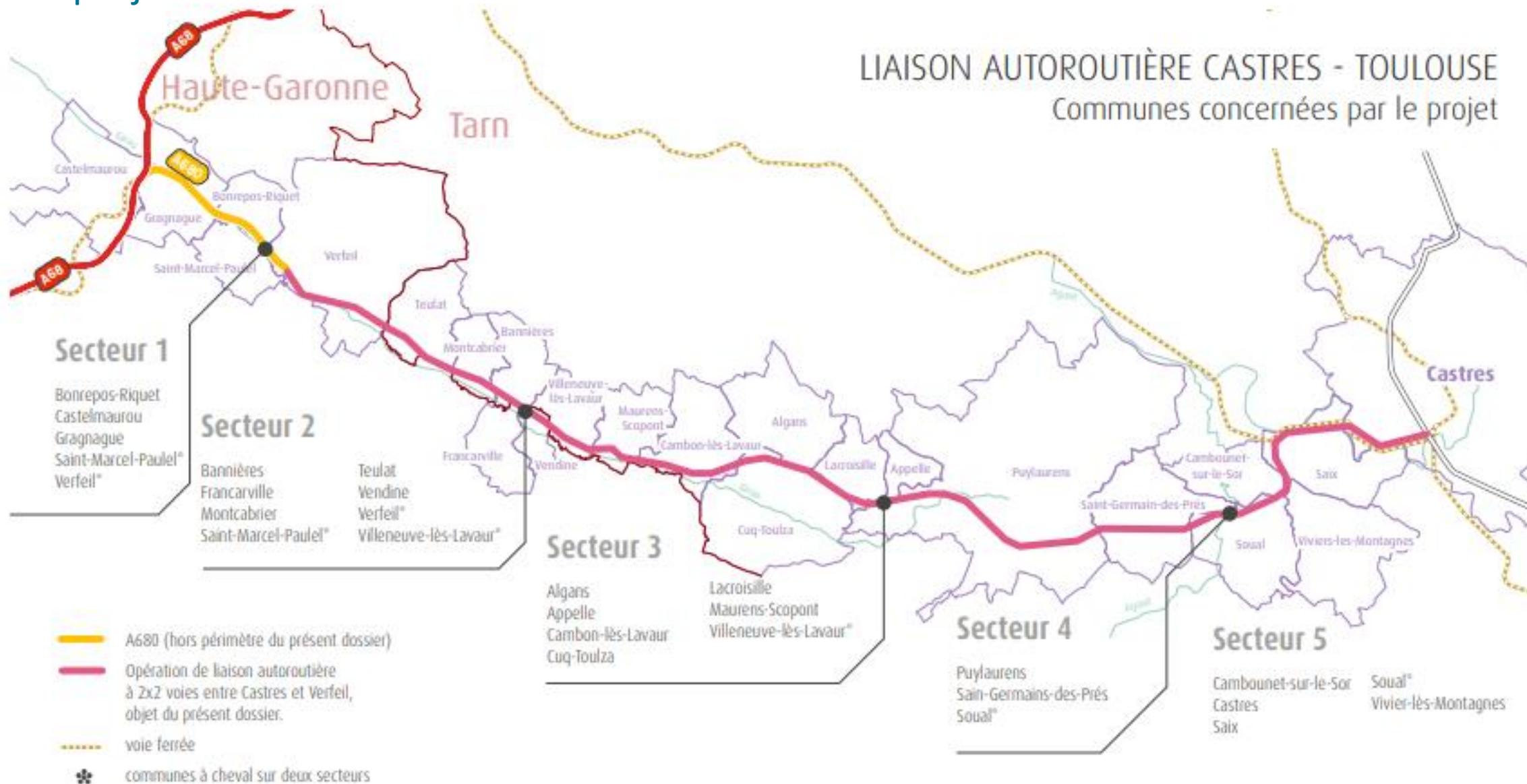


Source : <http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/>



Source : <https://www.haute-garonne.fr/>

Les projets en cours



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

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.

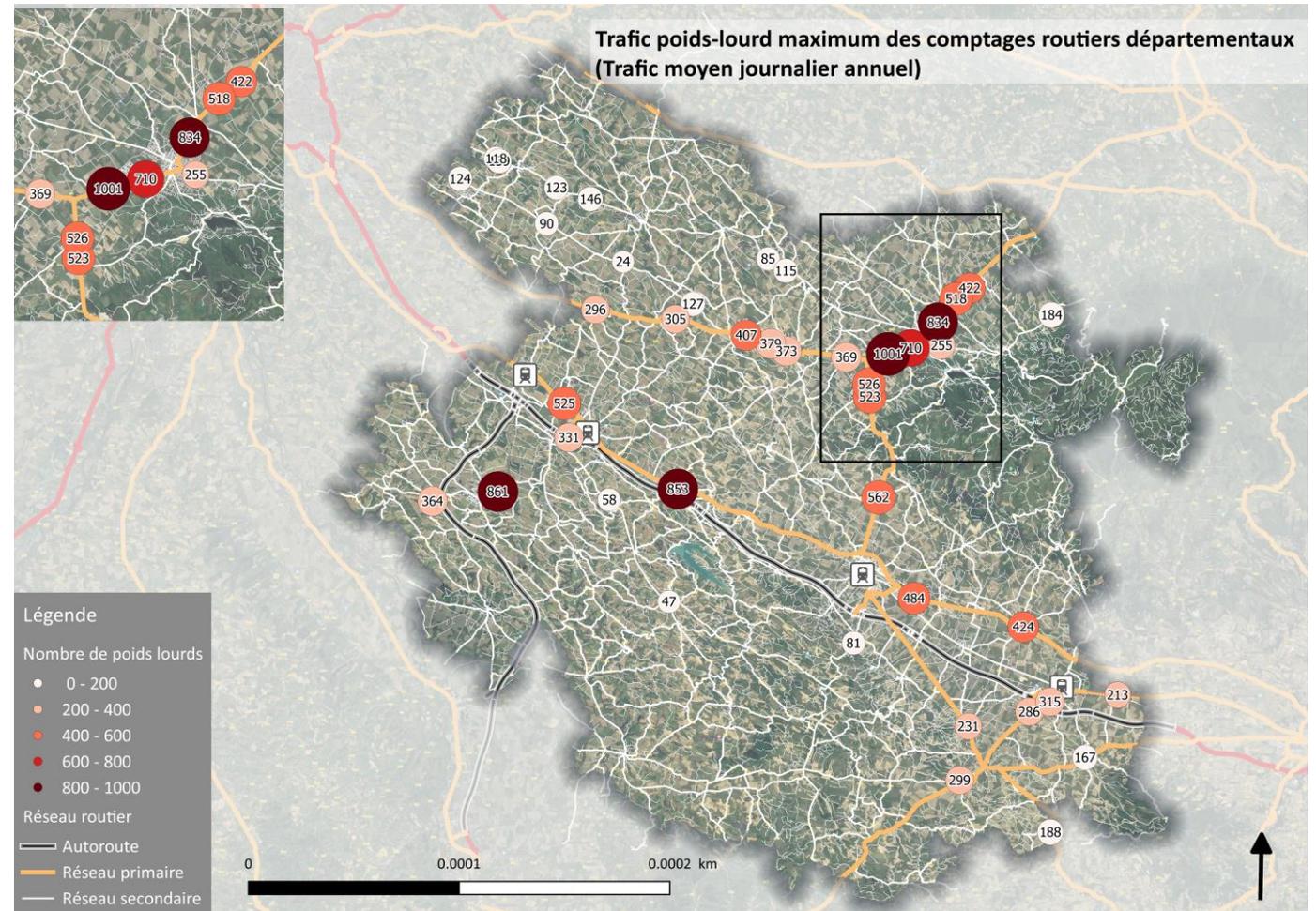


La gestion de la circulation des poids-lourds

1/ D'un point de vue méthodologique, l'étude du trafic poids-lourds se base les compteurs routiers du département (données recueillies entre 2010 et 2019).

Parfois, plusieurs compteurs ont été positionné au même endroit avec des valeurs différentes. Quand plusieurs points se superposent sur un même axe, le choix a été fait de prendre les comptages permanent par rapport aux comptages temporaire pour un soucis de précision. Quand le choix été entre deux comptages éphémères, la valeur la plus haute a été choisie.

La densité de trafic poids-lourds journaliers, se basant sur les comptages existants, fait apparaître **une forte densité sur le secteur de Revel** avec une convergence de trafic sur les RD 622 et 624, une forte densité de trafic poids-lourds sur la **RD622 entre Villefranche et Nailloux** et une densité non négligeable sur la RD813 **le long de l'axe autoroutier**. La densité de poids lourds affecte plus moins différemment les communes situées sur les itinéraires routiers. A titre d'exemple, la commune d'Avignonet-Lauragais est impactée directement par le trafic poids-lourds ce qui n'est pas le cas de la commune de Labstide d'Anjou qui bénéficie d'un contournement routier.



La gestion de la circulation des poids-lourds

2/ Sans être exhaustif, des mesures de restriction de circulation des poids lourds locales ont pu être recensées sur le territoire et visent à permettre la sécurisation des zones urbaines et la bonne cohabitation des différents modes de déplacement pour assurer la sécurité des usagers.

Deux secteurs ont mis en place des mesures pour répondre au besoin de sécurité routière.

- Secteur de Nailloux

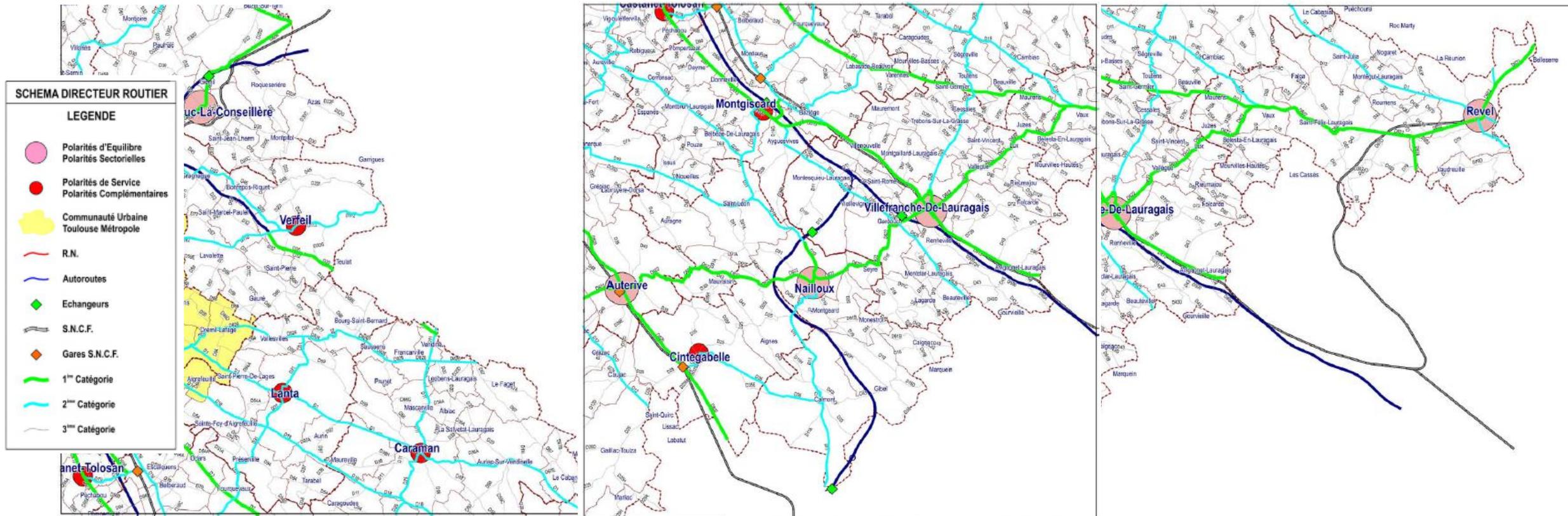
Le long de la D622, de Capens à Villefranche-de-Lauragais, 6 communes dont Nailloux (Capens, Saint-Sulpice-sur-Lèze, Lagrace-Dieu, Auterive, Nailloux et Gardouch) interdisent la circulation des camions de plus de 7,5t en traversée de villages pendant 8 heures par jour: ils sont interdits de 7 h à 10 h, de 11 h 30 à 14 h et de 16 h à 19 h. L'arrêté précisant ces dispositions est en vigueur depuis 2018.

- Ville de Villefranche de Lauragais

La commune de Villefranche du Lauragais connaît une grande convergence de flux de toute nature (flux locaux, de transit, d'échange, véhicules légers, poids-lourds) qui cohabitent avec la vie locale (déplacement de proximité tous modes). La municipalité souhaite améliorer la sécurité routière (avec un fort degré d'urgence suite aux accidents déplorés sur la commune) en interdisant la circulation des poids lourds en transit dans le centre ville (RD813). Elle est confrontée à une problématique de classement de cet axe de grande circulation et dispose de marges de manœuvre réduites (réflexion autour d'un arrêté municipal). La commune souhaite également engager une réflexion plus globale de plan de mobilité local afin d'apporter des réponses globales aux déplacements sur la commune et plus particulièrement sur son cœur de bourg.

La gestion de la circulation des poids-lourds

- La hiérarchisation de la voirie départementale permet d'évaluer les secteurs à enjeu en terme de densité de trafic de façon générale et en terme de trafic poids-lourds en particulier (axes de première catégorie). Le besoin va être de canaliser les flux sur des périodes horaires avec une restriction d'accès lorsque cela est possible (en cas de contournement), ou encore l'adaptation des aménagements de sécurité et de voirie, voire de plan de circulation, pour assurer la sécurité routière en zone urbaine.



Source: Schéma Directeur Routier de Haute Garonne. Entretien, Exploitation et Gestion 2014 – 2024

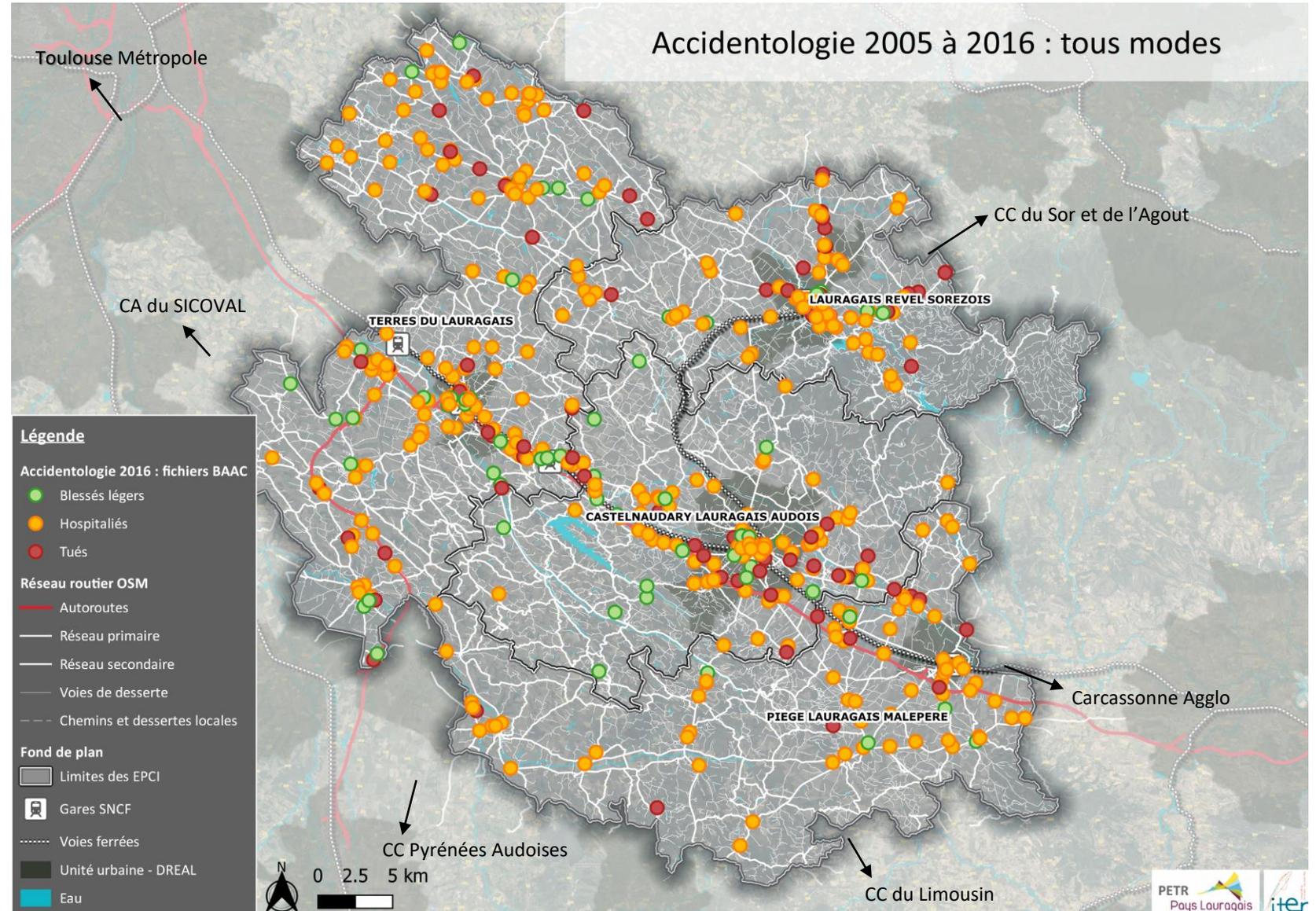
Accidentologie tous modes

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 blessés 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

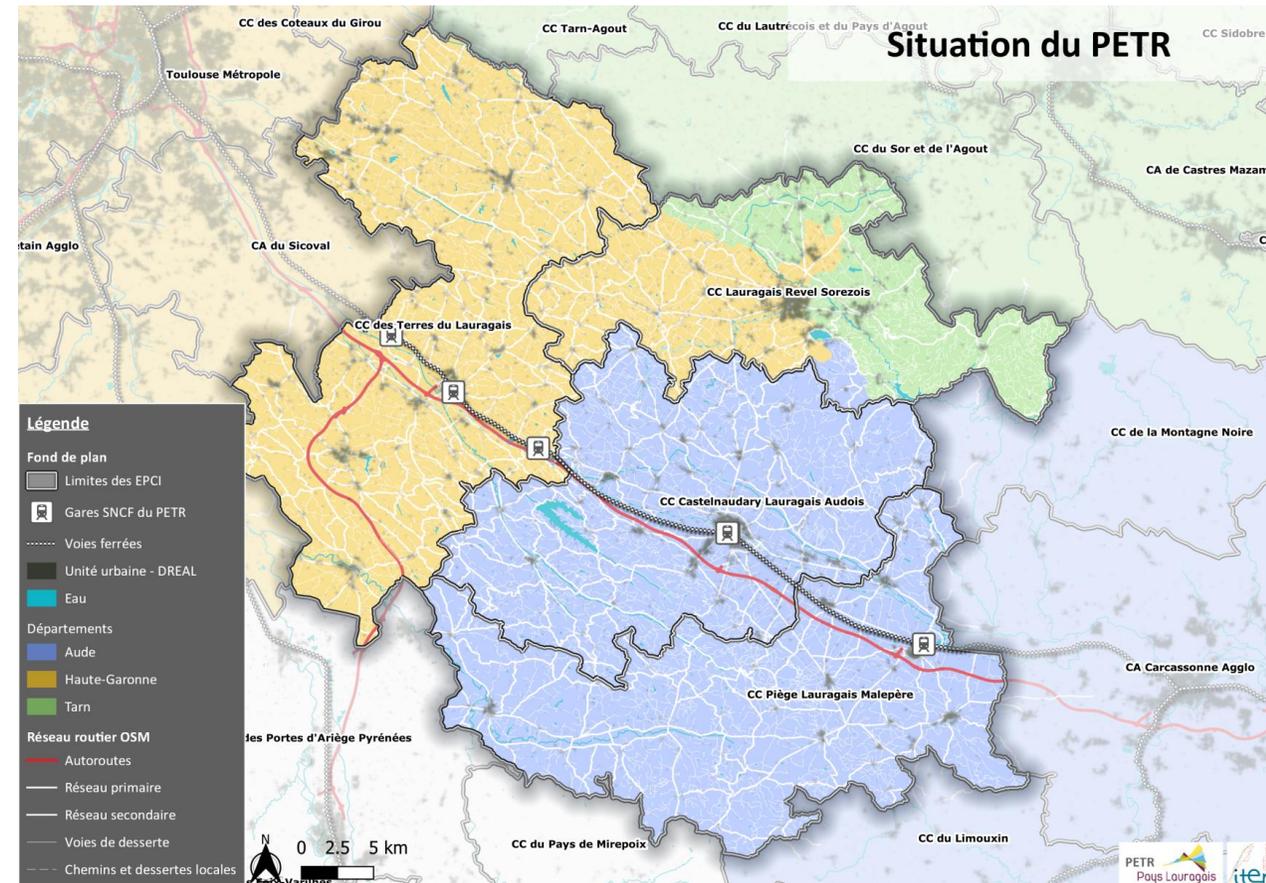
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">▪ Un réseau d'infrastructures Est-Ouest et Nord-Sud, structurant autour des axes autoroutiers, doublés de voies départementales de premier niveau qui assurent une desserte efficiente du territoire.▪ Un projet autoroutier qui va conforter un troisième 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).

III - Les transports collectifs

Etat des lieux des transports collectifs sur le territoire

Le PETR du Pays Lauragais bénéficie d'une offre en transports collectifs constituée :

- D'une desserte ferroviaire attractive sur l'axe Toulouse – Narbonne. Cette ligne dessert cinq communes du territoire : Villeneuve, Villefranche-de-Lauragais, Avignonet-Lauragais, Castelnaudary et Bram.
- Le PETR se situe également à proximité de trois aéroports : Toulouse-Blagnac, Carcassonne-Salvaza et Castres-Labruguière.
- De lignes régulières routières interurbaines issues des réseaux départementaux du Tarn, de la Haute-Garonne et de l'Aude.
- D'une offre locale de transport à la demande.



Desserte ferroviaire : les gares du territoire

Villeneuve

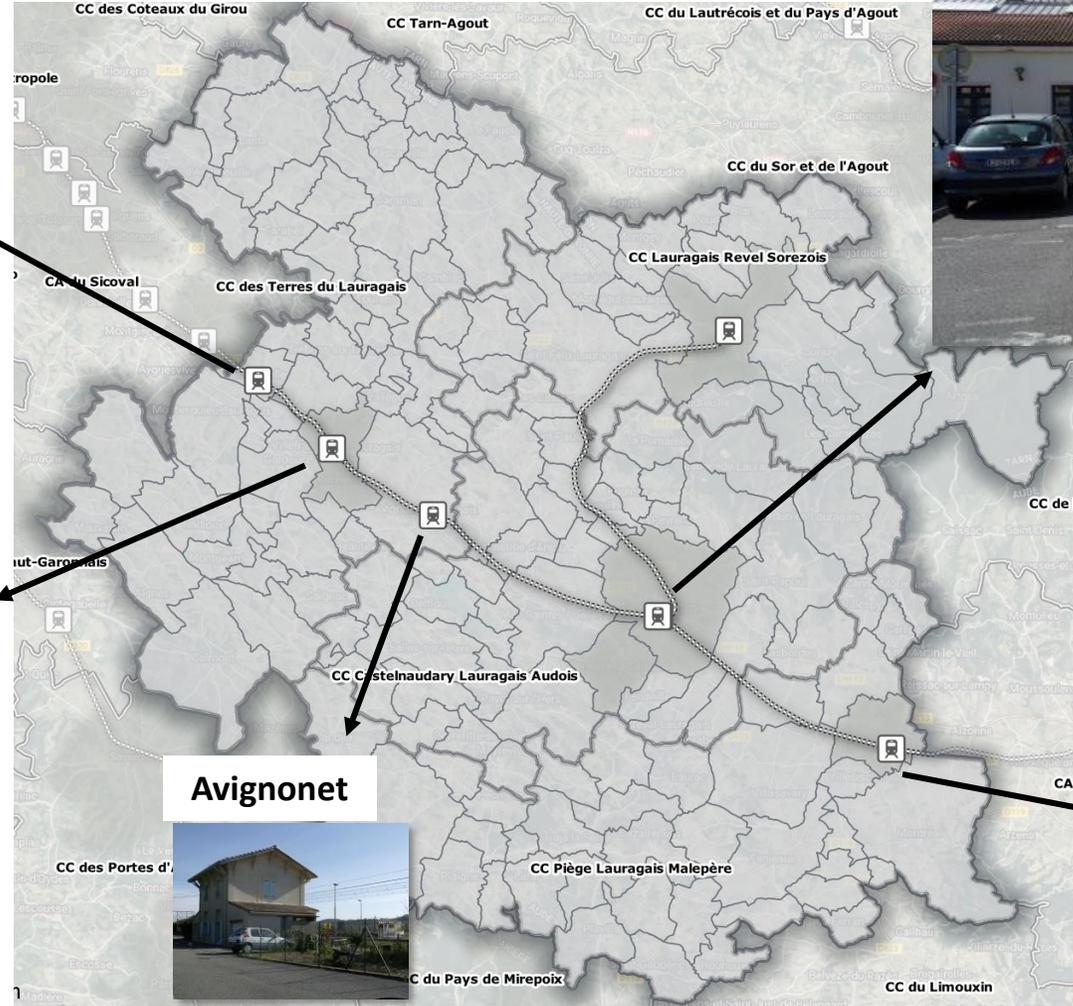


Fréquentation (=) : 17 963 (2015)
 → 17 338 (2019)

Villefranche du Lauragais



Fréquentation (+3%) : 219 910 (2015)
 → 226 072 (2019)



Avignonet



Fréquentation (-27%) : 28 221 (2015)
 → 20 463 (2019)

Castelnaudary



Fréquentation (-4%) : 294 644 (2015)
 → 281 801 (2019)

Bram

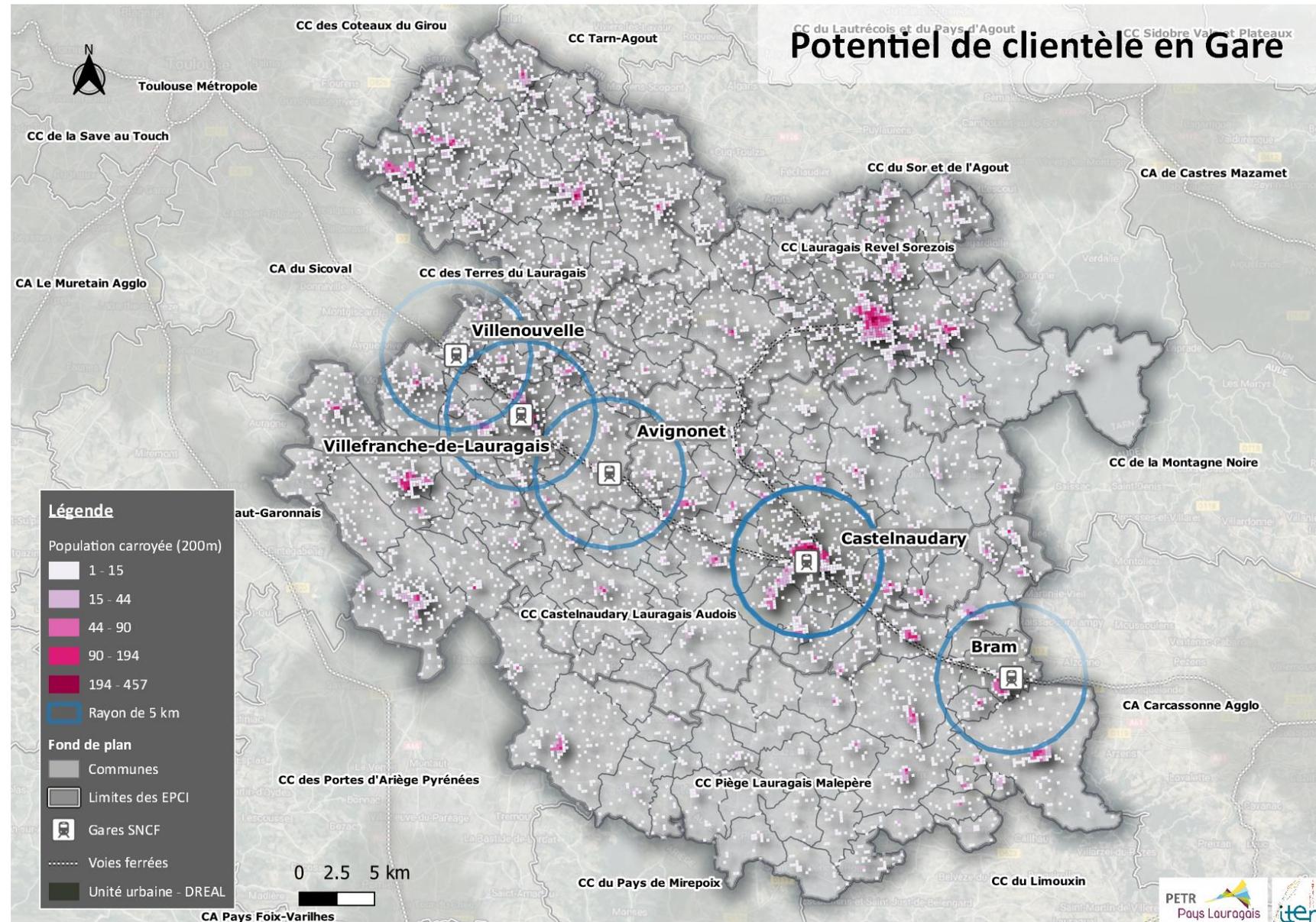


Fréquentation (+27%) : 60 963 (2015)
 → 77 466 (2019)

SNCF, open data

Potentiel de clientèle en Gare

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



La desserte ferroviaire : ligne TER Toulouse <-> Narbonne

La ligne TER Toulouse <-> Carcassonne <-> Narbonne :

Vers Toulouse :

- Gare de Castelnaudary : 19 services en JOB (13 au départ de Narbonne et 6 de Carcassonne), dont 8 en HP*
- Gare de Bram : 19 services en JOB (13 au départ de Narbonne et 6 de Carcassonne), dont 8 en HP
- Gare d'Avignonet-Lauragais : 11 services en JOB (5 au départ de Narbonne et 6 de Carcassonne), dont 4 en HP
- Gare de Villefranche-de-Lauragais : 19 services en JOB (13 au départ de Narbonne et 6 de Carcassonne), dont 8 en HP
- Gare de Villenouvelle : 10 services en JOB (4 au départ de Narbonne et 6 de Carcassonne), dont 5 en HP

Vers Narbonne :

- Gare de Castelnaudary : 21 services en JOB (12 à destination de Narbonne et 9 de Carcassonne), dont 8 en HLP
- Gare de Bram : 20 services en JOB (11 à destination de Carcassonne et 9 de Narbonne), dont 6 en HP
- Gare d'Avignonet : 13 services en JOB (4 à destination de Narbonne et 9 de Carcassonne), dont 6 en HP
- Gare de Villefranche-de-Lauragais : 20 services en JOB (11 à destination de Carcassonne et 9 de Narbonne), dont 8 en HP
- Gare de Villenouvelle : 12 services en JOB (3 à destination de Narbonne et 9 de Carcassonne), dont 5 en HP



**20 services
en JOB, 8
en HP**

- Castelnaudary
- Bram
- Villefranche-de-Lauragais

**12 services
en JOB, 5
en HP**

- Avignonet
- Villenouvelle

* HP : 7h-9h et 17h-19h

La desserte ferroviaire : autres dessertes

Le territoire est aussi desservi par la ligne TGV reliant Toulouse à Marseille et la ligne TER Port-Bou <-> Toulouse permettant un accès direct sur Perpignan :

- **La ligne TGV Toulouse <-> Marseille qui passe par la gare de Castelnaudary :**
 - . Aucuns trains à destination ou au départ de Marseille ne s'arrête à la gare de Castelnaudary
 - . 3 trains au départ de Nîmes en HP (7h-9h et 17h-19h) et 2 à destination de Nîmes en HC

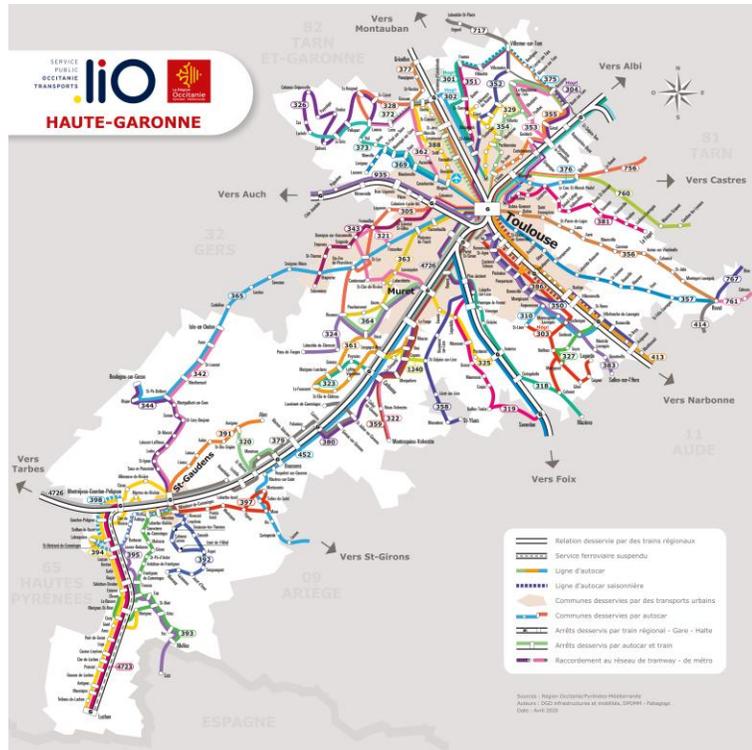
- **La ligne Port-Bou <-> Perpignan <-> Toulouse**
 - . 7 services en JOB vers et de Perpignan aux gares de Castelnaudary, Bram et Villefranche-de-Lauragais
 - . Aucun train venant ou à destination de Perpignan dessert les gares de Villeneuve et Avignonet

* HP : 7h-9h et 17h-19h

Les lignes régulières : le réseau régional liO

- Trois réseaux hérités, qui desservent le territoire :

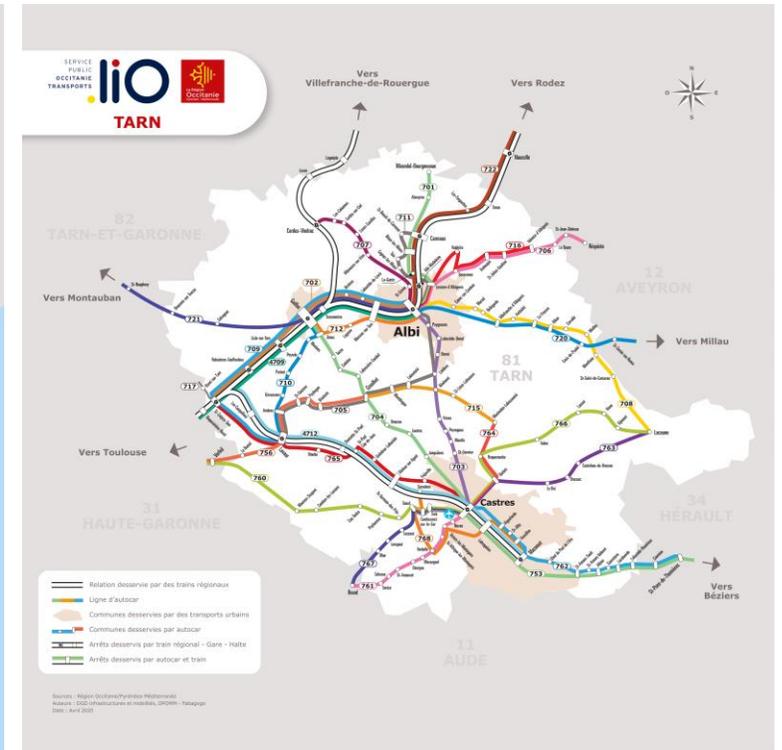
Réseau « Arc-en-Ciel »



Réseau « Audelignes »



Réseau « Tarn Bus »



- L'offre proposée a souvent une double vocation, scolaire et commerciale. La plupart des lignes fonctionnent toute l'année (hors vacances d'été) mais proposent un service dégradée 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 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 : le réseau régional liO

Réseau Audelignes :

- Ligne 403 Castelnaudary <-> Bram <-> Carcassonne
- Ligne 405 Fanjeaux <-> Montreal <-> Carcassonne
- Ligne 411 Castelnaudary <-> Limoux <-> Axat
- Ligne 413 Castelnaudary <-> Toulouse
- Ligne 414 Revel <-> Castelnaudary

Lignes à vocation scolaire prioritairement et mixte

Réseau Tarn Bus :

- Ligne 761 Revel <-> Dourgnès <-> Castres
- Ligne 767 Revel <-> Soual <-> Castres

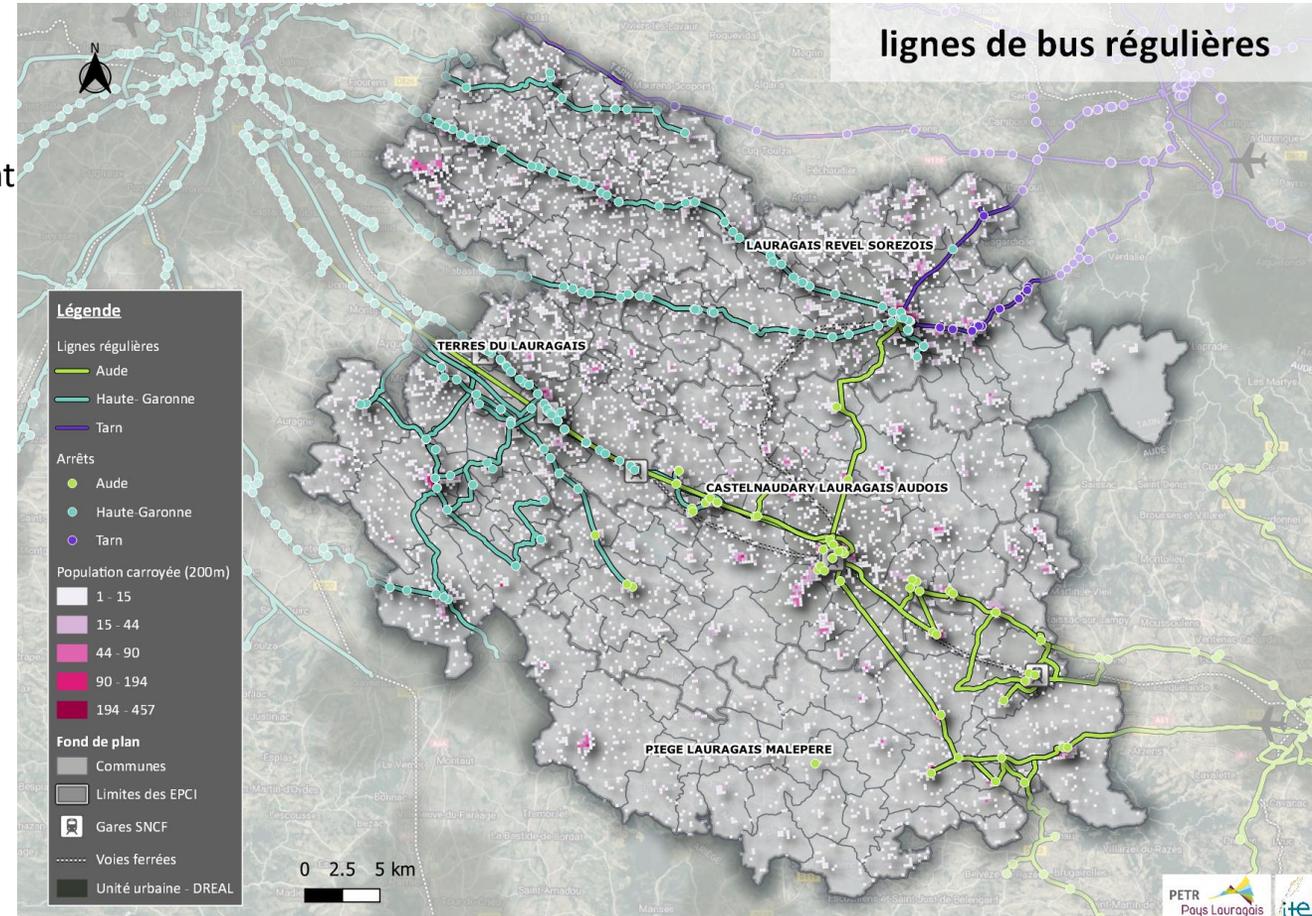
Lignes mixtes

Réseau Arc-en-Ciel :

- Hop! 303 Nailloux <-> Ramonville-Saint-Agne <-> Toulouse
- Ligne 318 Mazères <-> Auterives <-> Toulouse
- Ligne 350 Avignonet <-> Villefranche <-> Toulouse
- Ligne 356 Revel <-> Caraman <-> Toulouse
- Ligne 357 Revel <-> Fourquevaux <-> Toulouse
- Ligne 381 Le Faget <-> Balma
- Ligne 386 : Villefranche <-> Belberaud <-> Toulouse

Lignes mixtes (commerciales / scolaires)

Ligne commerciale



+ lignes B et D du réseau Carcassonne Agglo

Les lignes régulières : le réseau régional liO

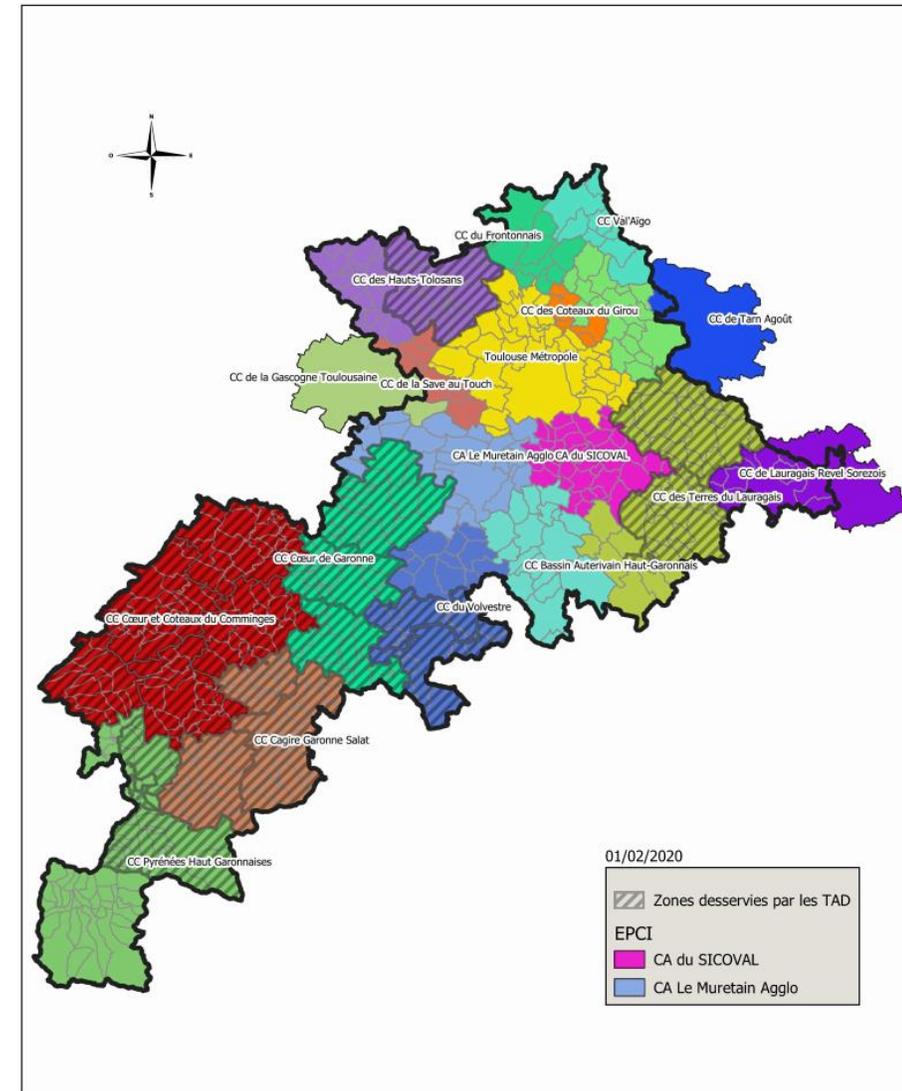
Réseau	Intitulé ligne	Amplitude	Fréquence en HP	Périodicité	Période de vacances scolaires	Service	Communes desservies	Principaux pôles desservis	Observations	Typologie de desserte
Réseau Audeignes	Ligne 403 Castelnaudary <-> Bram <-> Carcassonne	6h45 <-> 18h15	/	lu à Sa	Offre réduite (3 trajets quotidiens)	5A/5R	Carcassonne, Bram, Castelnaudary	Lycée/ Collège, pôle scolaire, gare SNCF, hôpital	Fonctionne dans les deux sens vers Castelnaudary et vers Carcassonne	Mixte (desserte établissements scolaires, gare et équipement comme hôpital, mairie...)
	Ligne 405 Fanjeaux <-> Montréal <-> Carcassonne	6h45 <-> 19h10	/	lu à sa	Offre réduite (2 trajets quotidiens)	3A/4R	Fanjeaux, Montréal, Carcassonne	Lycée, collège	Offre orientée vers Carcassonne pour les scolaires et actifs (+ offre demi-journée)	Mixte scolaire/ actif/ tout public
	Ligne 411 Castelnaudary <-> Limoux <-> Axat	/	/	lu à ve	Fonctionne uniquement à la demande	2AR par destination	Montréal, Fanjeaux, Castelnaudary	Lycée, pôle scolaire, hôpital	Ne fonctionne pas en dehors de la période scolaire, sauf à la demande	Essentiellement scolaire + santé
	Ligne 413	7h00 <-> 18h30	120'	lu à ve	Offre réduite	5AR	Toulouse, Auzeville, Castanet-Tolosan, Villenouvelle, Villefranche-de-Lauragais, Avignonet, Castelnaudary	Lycée/ Collège, gare SNCF, mairie		Mixte mais fortement orientée scolaire
	Ligne 414 Revel <-> Castelnaudary	6h50 <-> 19h15	/	lu à Sa	Offre présente	5A/6R	Revel, Castelnaudary	Lycée/ Collège, gare SNCF, hôpital	Desserte de plusieurs établissements sur Castelnaudary	Mixte (fonctionne toute l'année)
Réseau Tarn Bus	Ligne 761	6h10 <-> 19h24	30'	lu à Sa	Offre présente	15A/14R	Castres, Sorèze, Revel, Saint Ferréol		Offre moins dense les samedis en période de vacances estivales	Vocation commerciale (tous publics) fonctionne toute l'année avec nombreux trajets possibles en journée
	Ligne 767	6h40 <-> 20h	20 à 60'	lu à ve	Offre réduite	11A/12R	Castres, Blan, Revel	Lycée, gare et aire de covoiturage	Fonctionne de façon symétrique dans les deux sens	Mixte mais fortement orientée scolaire

Les lignes régulières : le réseau régional liO

Réseau	Intitulé ligne	Amplitude	Fréquence en HP	Périodicité	Période de vacances scolaires	Service	Communes desservies	Principaux pôles desservis	Observations	Typologie de desserte
Réseau Arc-en-Ciel	Hop! 303 Nailloux <-> Ramonville-Saint-Agne <-> Toulouse	6h25 <-> 19h47	30' (au départ/ arrivée Nailloux)	lu à ve	Offre quasi identique	10A/11R	Nailloux, Ramonville, Toulouse	Collège/ faculté, métro B	Vers Toulouse (enseignement supérieur surtout) et vers Nailloux)	Mixte scolaire/ enseignement et actifs
	Ligne 318 Mazères <-> Auterive <-> Toulouse	6h00 <-> 19h47	/	lu et sa (1 service le samedi)	Offre quasi identique	4A/3R	Dessert Calmont (Mazères) puis Cintegabelle, Auterive, Vernet, Roques et Portet jusqu'à Toulouse	Mairies, commerces et gare SNCF Toulouse	Fonctionne uniquement vers vallée Ariège et Toulouse gare le matin/ retour en soirée (avec séjour de demi journée grâce à un trajet midi dans les deux sens): desserte des commerces et cœur de bourg	Mixte actifs, démarches et commerces
	Ligne 350 Avignonet <-> Villefranche <-> Toulouse	6h05 <-> 19h55	15 à 20'	lu à ve + quelques services le sa	Offre dégradée (moitié moins de services)	Des services de Castelnaudary à Villefranche-de-Lauragais ou Avignonet ou Ramonville: 10A/7R Des services d'Avignonet à Ramonville/ Toulouse (principalement orienté vers Toulouse: le matin vers Toulouse et le soir en retour de Toulouse): 8A/11R	Castelnaudary, Labastide d'Anjou, Avignonet-Lauragais, Villefranche-de-Lauragais, Villenouvelle, Ramonville, Toulouse	Faculté, lycée, collège et école, mairie et centre-bourg, métro B	Une offre réduite en période de vacances scolaires	Mixte
	Ligne 356 Revel <-> Caraman <-> Toulouse	6h00 <-> 20h08	40'	lu au ve (+ offres spécifiques le samedi et le dimanche)	Offre réduite	10A/R	Revel, Montaigut-Lauragais, La Cabanial, Caraman, Lanta, Dremil-Lafage, Quint-Fonsegrives, Balma, Toulouse	Centre-bourg, espaces commerciaux, Métro A	offre qui fonctionne dans "les deux sens"	Mixte
	Ligne 357 Revel <-> Fourquevaux <-> Toulouse	6h20 <-> 20h40	40 à 60'	lu au ve (+ offres spécifiques le samedi et le dimanche)	Offre réduite	6A/7R	Revel, Saint-Felix-du-Lauragais, Saint-Orens, Toulouse	Centre-bourg, lycée, gare	offre qui fonctionne dans "les deux sens". Desserte de villages	Mixte
	Ligne 381 Le Faget <-> Balma	6h25 <-> 19h10	/	lu au ve	Offre présente	4AR	Vendine, Bourg-Saint-Bernard, Drémil-Lafage, Balma	Centre-bourg/ Mairie/ Métro A	offre qui fonctionne dans "les deux sens". Retour le mercredi midi uniquement donc pas de séjour de demi-journée possible	Actifs
	Ligne 386 : Villefranche <-> Belberaud <-> Toulouse	6h45 <-> 19h05	/	lu à ve	Offre présente	1A/ 3R	Villefranche de Lauragais, Labège, Toulouse	Centre-bourg/ Mairie/ Métro A	Fonctionne vers Labège et Toulouse uniquement avec retour possible le midi.	Actifs

Le transport à la demande (TAD)

- Le Transport à la demande sur le territoire du PETR est organisé à l'échelle des EPCI par la Région Occitanie (parfois en délégation de compétence). 3 EPCI dispose d'une offre de transport à la demande, seule la CC de Lauragais Revel Sorezois n'en bénéficie pas même si un besoin s'est déjà fait ressentir par les habitants.
 - Ainsi l'offre proposée est uniforme et est adaptée pour des déplacements dits « non obligés » offrant une solution de déplacement peu coûteuse pour les publics les plus dépendant notamment.
 - La tarification est unique pour l'ensemble des TAD : 1€ le trajet et 2€ l'aller-retour.
- La CC des Terres du Lauragais est couverte par 3 lignes de TAD :**
- TAD de Lanta du lundi au vendredi de 6h45 à 19h15, qui permet de desservir 5 communes (Saint Anatoly, Vallesvilles, Saint Pierre de Lages, Lanta, Sainte Foy d'Aigrefeuille, Quint- Fonsegrives, Balma)
 - TAD « marché » de Caraman, disponible les jeudi matin pour 26 communes du territoire
 - TAD « marché » de Villefranche-de-Lauragais, disponible les vendredis matin pour 20 communes du territoire
- Ce sont donc 3 des principaux pôles de l'EPCI qui sont desservis. Seuls Nailloux ne bénéficie pas d'une desserte en TAD, puisque le TAD organisé sur ce territoire n'émarge pas sur la partie Sud-Ouest de l'EPCI.



Le transport à la demande (TAD)

- La CCPLM bénéficie d'un transport à la demande organisé selon trois 3 lignes virtuelles, correspondant à 3 destinations: Castelnaudary, Bram et Fanjeaux (seul pôle desservi sur le territoire de la CCPLM). Le service proposé est organisé sur un jour par semaine et une demi journée: il apparaît donc bien adapté pour les motifs de démarches, courses, RDV médicaux...

LE TRANSPORT À LA DEMANDE MODE D'EMPLOI !



Pour mieux répondre à vos besoins, la Région en partenariat avec votre intercommunalité, améliore le service de transport à la demande. Vous appelez, vous réservez votre trajet pour le lendemain et vous vous rendez où vous voulez !

COMMENT ÇA MARCHE ?

- Grâce au transport à la demande, vous pouvez vous rendre dans les communes desservies en réservant votre place la veille de votre déplacement.
- Il existe 3 lignes de transport à la demande dans votre intercommunalité. Chacune circule certains jours de la semaine. Pour connaître les jours, consultez la carte ci-contre.
- Avec les lignes de transport à la demande, vous pouvez :
 - vous rendre dans une autre commune desservie par la ligne, par exemple avec la ligne 1200, vous pouvez aller de Plavilla à Fanjeaux.
 - rejoindre la ligne régulière la plus proche de chez vous.

1 POUR RÉSERVER

- 1- Vous devez vous enregistrer en ligne ou sur papier (voir formulaire) pour disposer d'un numéro d'adhérent.
- 2- La veille du déplacement, avant midi, vous appelez la plateforme de réservation au 04 68 72 83 49 et vous indiquez votre trajet. Le soir même, des horaires, pour l'aller et le retour, vous sont communiqués. Le jour J, le bus vous récupère à l'arrêt prévu.

2 À QUEL PRIX ?

Comme pour toutes les lignes régulières, le prix du ticket est de 1€ (2€ aller-retour) à payer directement dans le bus.

3 AVANTAGES

Vous bénéficiez d'un transport adapté à vos besoins pour un prix modique.

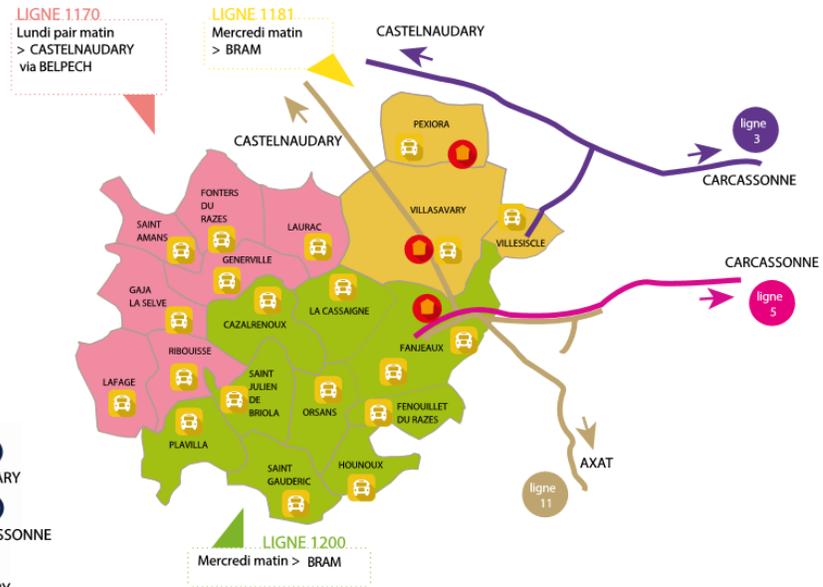
LE TRANSPORT À LA DEMANDE

LES DESTINATIONS DES LIGNES :

- 1170 Castelnaudary via Belpech
 - 1181 Bram
 - 1200 Fanjeaux
- Maison de Services au Public

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

PIÈGE-LAURAGAIS-MALEPÈRE



- ligne 3 LIGNE RÉGULIÈRE CARCASSONNE-CASTELNAUDARY
- ligne 5 LIGNE RÉGULIÈRE FANJEAUX-MONTRÉAL-CARCASSONNE
- ligne 11 LIGNE RÉGULIÈRE AXAT-LIMOUX-CASTELNAUDARY

FORMULAIRE D'INSCRIPTION AU TRANSPORT À LA DEMANDE ADHÉSION GRATUITE

DEUX POSSIBILITÉS :

1 ADHÉSION EN LIGNE

Sur la page internet de la Région lio.laregion.fr

2 ADHÉSION PAR COURRIER

Bulletin ci-dessous à compléter et à renvoyer à :

TAD
Service Régional des Transports
CCI de l'Aude
3 boulevard Camille Pelletan
11000 CARCASSONNE

Nom/Prénom

Date de naissance

Adresse

.....

.....

Commune

Code postal

Téléphone

Courriel (facultatif)

Vous êtes :

Salarié Retraité

Bénéficiaire des minima sociaux Demandeur d'emploi

.....

.....

Source: Service de transport | PIEGE - LAURAGAIS - MALEPERE (ccplm.fr); TAD-plm-2018 (laregion.fr)

Le transport à la demande (TAD)

- La CCLA 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 (matinée) du lundi au mercredi.

LE TRANSPORT À LA DEMANDE MODE D'EMPLOI !



Pour mieux répondre à vos besoins en matière de transport en commun, la Région en partenariat avec votre intercommunalité, crée un nouveau service de transport à la demande. Vous appelez, vous réservez votre trajet pour le lendemain et ... c'est tout !

COMMENT ÇA MARCHE ?

- Grâce au transport à la demande, vous pouvez vous rendre dans les communes desservies en réservant votre place la veille de votre déplacement
- Il existe 8 lignes de transport à la demande dans votre intercommunalité. Chacune circule certains jours de la semaine. Pour connaître les jours, consultez la carte ci-contre.
- Avec les lignes de transport à la demande, vous pouvez vous rendre dans une autre commune desservie par la ligne.

1 POUR RÉSERVER

- Vous devez vous enregistrer en ligne ou sur papier (voir formulaire) pour disposer d'un numéro d'adhérent.
- Pour toutes les lignes : la veille du déplacement, avant midi, vous appelez la plateforme de réservation au 04 68 72 83 49 et vous indiquez votre trajet. Le soir même, des horaires vous seront communiqués pour l'aller et le retour. Le jour J, le bus récupère les passagers sur les différents points du trajet.

2 À QUEL PRIX ?

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.

3 AVANTAGES

Vous bénéficiez d'un transport adapté à vos besoins pour un prix modique.

LE TRANSPORT À LA DEMANDE

LES DESTINATIONS DES LIGNES :

- 1500, 1510, 1520 Salles-sur-l'Hers
- 1530, 1540, 1550, 1560, 1570 Castelnaudary

Maison de Services au Public

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

CASTELNAUDARY-LAURAGAIS-AUDOIS



FORMULAIRE D'INSCRIPTION
AU TRANSPORT À LA DEMANDE
ADHÉSION GRATUITE

DEUX POSSIBILITÉS :

1 ADHÉSION EN LIGNE

Sur la page internet
de la Région :
www.lio.laregion.fr

2 ADHÉSION PAR COURRIER

Bulletin ci-dessous à compléter
et à renvoyer à :

TA D
Service Régional des Transports
3 boulevard Camille Pelletan
11 000 CARCASSONNE

Nom/Prénom

Date de naissance

Adresse

.....

.....

.....

Commune

Code postal

Téléphone

Courriel (facultatif)

- Salarié Retraité
 Bénéficiaire minima sociaux Demandeur d'emploi

Source: *Autres compétences, CCCLA; TAD COM COM CASTEL LAURAGAIS AUDOIS 2018 (laregion.fr)*

Les dessertes locales : navette Darybus

- La Mairie de Castelnaudary a mis en place une navette sur sa commune pour répondre aux besoins de ses habitants à l'intérieur de la ville.
- Cette navette fonctionne les lundis et vendredi et dessert les arrêts suivants : Laperrine, Gare, Gendarmerie, Centre aquatique, Communauté des Communes, Fontanilles, Maison des associations, Griffoul, Martin Dauch, Frédéric Mistral, Carrefour central, Monuments aux morts, Hôpital et Les Marronniers.
- Ce service permet également de récupérer les élèves du Collège et Lycée à la gare le lundi matin et de les y déposer le vendredi soir.
- Tarifification : 1€ la journée (0,5€ pour les étudiants et abonnements possibles 20€ : 30j)
- Ce service a été complété par les commerçants situés en périphérie de Castelnaudary pour assurer un service depuis le centre de Castelnaudary vers leurs enseignes (service indépendant du service de la ville financé par les enseignes et contractualisé avec la société VIDAL).



Impression du Laragais - 11400 Castelnaudary - RCSB 382426341 - 20/01/2020

Merci de ne pas jeter ce document sur la voie publique - Imprimé sur papier 100% recyclé

Pour les collégiens et lycéens		
Arrêts	Lundi	Vend.
Gare SNCF	7:40	
Collège Les Fontanilles	7:50	
Campus J. Durand - Lycée G. Tillion	8:00	16:30
Gare SNCF		16:40
Collège Les Fontanilles		17:08
Gare SNCF		17:12
Campus J. Durand - Lycée G. Tillion		17:40
Gare SNCF		17:50

• **Pour les collégiens et lycéens**
La navette va permettre notamment de récupérer les élèves internes des établissements Germaine Tillion et Collège Les Fontanilles qui arrivent ou repartent vers la gare pour les conduire vers les établissements. Un service ouvert également aux externes.

• **Tarifification :**
1 € la journée
0,50 € la journée pour les étudiants (sur présentation d'un justificatif). Les tickets en vente auprès du chauffeur.
Carte abonnement : 20 € les 30 journées.
Les cartes sont en vente auprès du Service Education Jeunesse.

La journée signifie que vous pouvez monter autant de fois que vous le souhaitez sur les directions de la navette.



Avec **DaryBus**
la ville, c'est facile !

*C'est la petite navette qui vous simplifie
la ville, la vie, le déplacement...*

Elle est votre alliée mobilité
toutes générations
confondues.



FAURE OCCITANIE

Source : <https://ville-castelnaudary.fr/>

Les projets en cours

- La portion du réseau ferroviaire entre Castelnaudary et St Félix de Lauragais est ouverte mais non exploitée. Celle entre St Félix de Lauragais et Revel fait l'objet d'une reconversion en voie verte
- Ambition d'avoir un cadencement à la demi-heure en HP et à l'heure en HC sur le réseau TER d'ici 2030 (protocole d'accord du Plan Rail de Midi-Pyrénées 2007-2013)
- Réflexion de la région pour mettre en place une LGV Toulouse <-> Narbonne
- Une réflexion régionale sur la mise en place de solution de mise en relation pour le covoiturage (basée actuellement sur 4 expérimentations de plate-forme : le haut plateau audois avec l'association La Trame, le Bassin Ouest toulousain avec l'opérateur Karos, l'axe Saint-Jean-du-Gard – Alès avec le Syndicat Mixte des Transports du Bassin d'Alès et Instant System et le Pays Cœur de l'Hérault avec le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Hérault et Mobicoop).

Les transports collectifs : synthèse

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">▪ 5 gares sur le territoire qui assurent la liaison avec les territoires voisins▪ 8 services en HP en moyenne sur la ligne Toulouse <-> Narbonne pour les gares de Castelnaudary, Bram et Villefranche-de-Lauragais▪ Des temps de trajet en train concurrentiel face à la voiture▪ Des pôles gare bien aménagés (stationnement voiture et vélo, espace d'attente, billetterie) mais avec encore des marges de manœuvre (altermobilité à développer, accessibilité douce sur les dernières centaines de mètres)▪ Une offre de transport à la demande pour les besoins de mobilité dits « non obligés »	<ul style="list-style-type: none">▪ Un manque de communication sur les offres existantes.▪ Un faible usage observé sur les offres de TAD.▪ Pas de dessertes ferroviaires ou routières Nord-Sud structurantes.▪ Une offre de lignes routières interurbaines (héritées des offres départementales) qui assurent des services à vocation scolaire principalement.▪ Un manque d'offre de rabattement en transport collectif vers les gares pour assurer une intermodalité efficiente sur cette offre majeure.▪ Une partie du territoire non couverte par une offre de transport local (la CC de Lauragais Revel Sorèzois) mais qui bénéficie d'une desserte en lignes régulières à vocation scolaire.

IV – Les modes actifs

Un contexte national favorable au développement des mobilités actives

Le 14 septembre 2018, le gouvernement a publié le « plan vélo et mobilités actives », dont l'**objectif** est de **tripler la part modale du vélo** dans les déplacements quotidiens, pour **atteindre 9%**.

Pour faciliter la mise en œuvre de ce plan, l'Etat, l'Ademe et certaines collectivités locales ont publié des **appels à projets** afin de **financer l'étude, l'aménagement** d'infrastructures et le développement des **services vélos**.

Ce plan et ses financements répondent à une **attente forte de la population**, puisque l'on considère que 50% à 60% des français sont prêts à laisser leur voiture pour se déplacer à pied ou à vélo, si les conditions s'y prêtent*. Cette demande se traduit auprès des réparateurs et des fabricants, avec des délais de réparation très longs pour réparer son vélo ou des ruptures de stocks pour acheter un vélo neuf**.

Les principaux **freins à la pratique** mettent en avant l'**insuffisance d'infrastructures sécurisées**. Il est dès lors essentiel de développer des infrastructures continues, sécurisées, homogènes et jalonnées pour permettre un fort développement de l'usage du vélo.

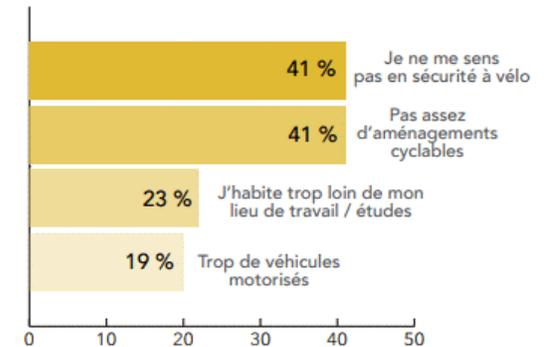
Sources :

* <https://www.citycycle.com/27993-velo-plus-de-la-moitie-des-francais-prets-a-renoncer-a-la-voiture/>

* <https://www.fub.fr/fub/actualites/loi-mobilite-reconnait-velo-mode-transport-part-entiere>

** <https://www.peuple-libre.fr/actualite-10751-rupture-de-stocks-sur-les-velos>

FREINS À LA PRATIQUE DU VÉLO POUR LES NON CYCLISTES (8% DES RÉPONDANTS)



Source : <https://www.velo-cyclisme.com/actualites-cyclisme/statistiques-velo-france-fub>



Aménagement d'une bande cyclable temporaire pour les cyclistes à Figeac .
<https://www.ladepeche.fr/2020/06/24/du-rond-point-de-nayrac-a-ratier-les-pistes-velo-fin-pretes,8946376.php>

Un contexte national favorable au développement des mobilités actives

Les politiques publiques souhaitent aujourd'hui apporter des réponses concrètes à cette augmentation de la demande : le **Plan Vélo du Ministère de la Transition Ecologique** de 20 millions d'euros au moment du déconfinement a été multiplié par trois le 29 mai 2020 pour atteindre une **enveloppe de 60 millions d'euros**. Ce programme comprend la mise en place d'une aide de 50€ pour les particuliers souhaitant réparer leur vélo, la possibilité de suivre des cours de remise en selle (1 à 2h d'apprentissage gratuites) et enfin une prise en charge jusqu'à 60% du prix d'installation de places de stationnement vélos pour les collectivités qui en font la demande. Depuis sa mise en place, ce dispositif connaît un réel succès avec plus de 500 000 demandes pour de la réparation.

Le Forfait Mobilité Durable introduit par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et initialement plafonné à 400€ pour la fonction privée a récemment été augmenté de 100€ dans le cadre d'un amendement au budget 2021 passant ce dispositif de 400 à 500€. Pour rappel, ce programme s'adresse aux salariés pour leurs trajets domicile-travail et a pour but de promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (mobilités actives, covoiturage). Il est cumulable avec la participation de l'employeur aux frais d'abonnement transports en commun ou vélos publics (à minima 50%) dans la limite du plafond fixé à 400€ puis à 500€ défiscalisé lorsqu'il aura été voté au Sénat.

Tous ces éléments concourent à montrer que des perspectives s'ouvrent et que les acteurs publics ont grand intérêt à développer des mesures en faveur des mobilités actives : déploiement d'aménagements cyclables de qualité, installation de stationnement sécurisé pour les vélos, mise en place d'une aide à l'achat pour VAE (cumulable avec l'aide de l'Etat plafonnée à 200€) et enfin le développement d'une véritable dynamique vélo (communication, animation ...).



Source : <https://www.cc37.org/>



Source : <https://www.fonction-publique.gouv.fr/>

Une fréquentation en hausse des itinéraires cyclables, un engouement pour le vélo et le VAE depuis la crise sanitaire

Avant la crise sanitaire liée à l'épidémie de la COVID-19, 60% des trajets domicile-travail des Français faisaient moins de 5km. Pourtant, la part modale du vélo pour ce même trajet était seulement de 2,7%.

Néanmoins, cette part modale pourrait avoir augmenté depuis. En effet, depuis le déconfinement, ce mode connaît un essor sans précédent avec une **augmentation de 27% de son usage en France** depuis le début de l'année 2020 selon le dernier bulletin de fréquentation publié par Vélo et Territoires*. En milieu urbain, cette augmentation est de +31%, en milieu périurbain de +18% et en milieu rural de +17%.

Par ailleurs, cet engouement pour le vélo se mesure également par l'augmentation des ventes de vélo en France : d'après l'Union Sport et Cycle **les ventes de vélos (neufs) ont progressé de 117% entre le 12 mai et le 12 juin 2020.**

Le nombre d'aménagements cyclables temporaires s'est également démultiplié depuis le déconfinement. Plus de 500 km de pistes cyclables temporaires ou « coronapistes » ont ainsi été déployées à l'échelle nationale depuis début mai**. Ces aménagements sont très souvent plébiscités et les collectivités réfléchissent désormais à les pérenniser pour la majorité d'entre elles.

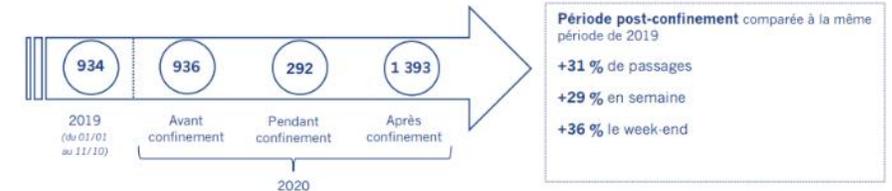
*Source : Vélo et Territoires « Fréquentation vélo et déconfinement » bulletin numéro 10 (182 compteurs répartis sur le territoire national).

**Source : Le Parisien - Valentin Desfontaines, responsable de la mobilité durable du Réseau Action Climat (RAC).

Suivi de la fréquentation cyclable en milieu urbain

Évolution de la fréquentation moyenne journalière

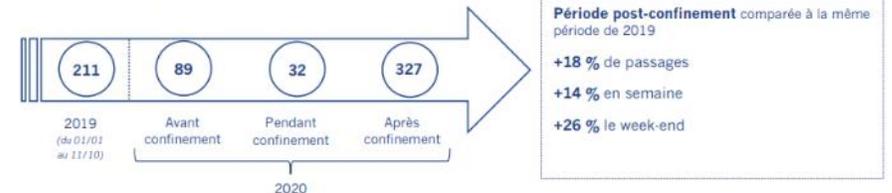
(nombre moyen de passages par compteur - période d'étude du 1^{er} janvier au 11 octobre 2019 et 2020)



Suivi de la fréquentation cyclable en milieu périurbain

Évolution de la fréquentation moyenne journalière

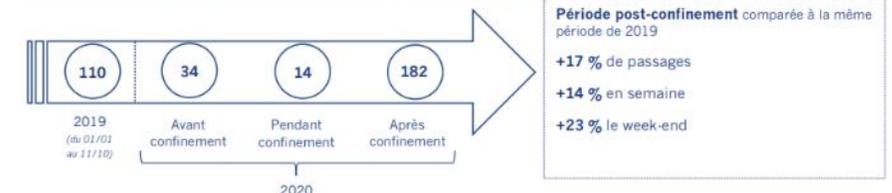
(nombre moyen de passages par compteur - période d'étude du 1^{er} janvier au 11 octobre 2019 et 2020)



Suivi de la fréquentation cyclable en milieu rural

Évolution de la fréquentation moyenne journalière

(nombre moyen de passages par compteur - période d'étude du 1^{er} janvier au 11 octobre 2019 et 2020)



Source : Vélo et Territoires « Fréquentation vélo et déconfinement » bulletin numéro 10

Les aides à l'achat de vélo/ vélo à assistance électrique (VAE)

A l'échelle nationale et régionale

Des aides financières existent actuellement pour permettre de financer l'achat d'un vélo :

- **Une aide nationale de l'Etat « bonus vélos à assistance électrique »** : cette subvention est versée en complément d'une aide locale avec un plafond fixé au plus faible des deux montants suivants : soit 20% du coût d'achat TTC du vélo soit à **200€**. Pour obtenir cette aide, il est nécessaire d'être majeur, de vivre en France et des conditions de ressources sont applicables.
- **Une aide de la Région Occitanie « Eco-chèque mobilité - achat d'un vélo à assistance électrique »** : cette aide peut être cumulable avec l'aide de accordée par l'Etat et est plafonnée à **200€**. De la même manière, cette aide est versée sous plusieurs conditions (majorité, résidence principale en Occitanie et conditions de ressource).

Pour ces deux subventions, le vélo doit avoir été acheté après le 1^{er} juillet 2020 et la demande envoyée dans les 6 mois suivants l'acquisition.

- Pour compléter son « éco-chèque mobilité – achat d'un vélo à assistance électrique », la Région Occitanie a mis en place un « **Bonus forfait mobilité durable** » (pour les salariés dont l'entreprise a mis en place le forfait mobilité durable) et qui **prend en charge 50 à 80% de l'achat d'un vélo** selon plusieurs conditions.

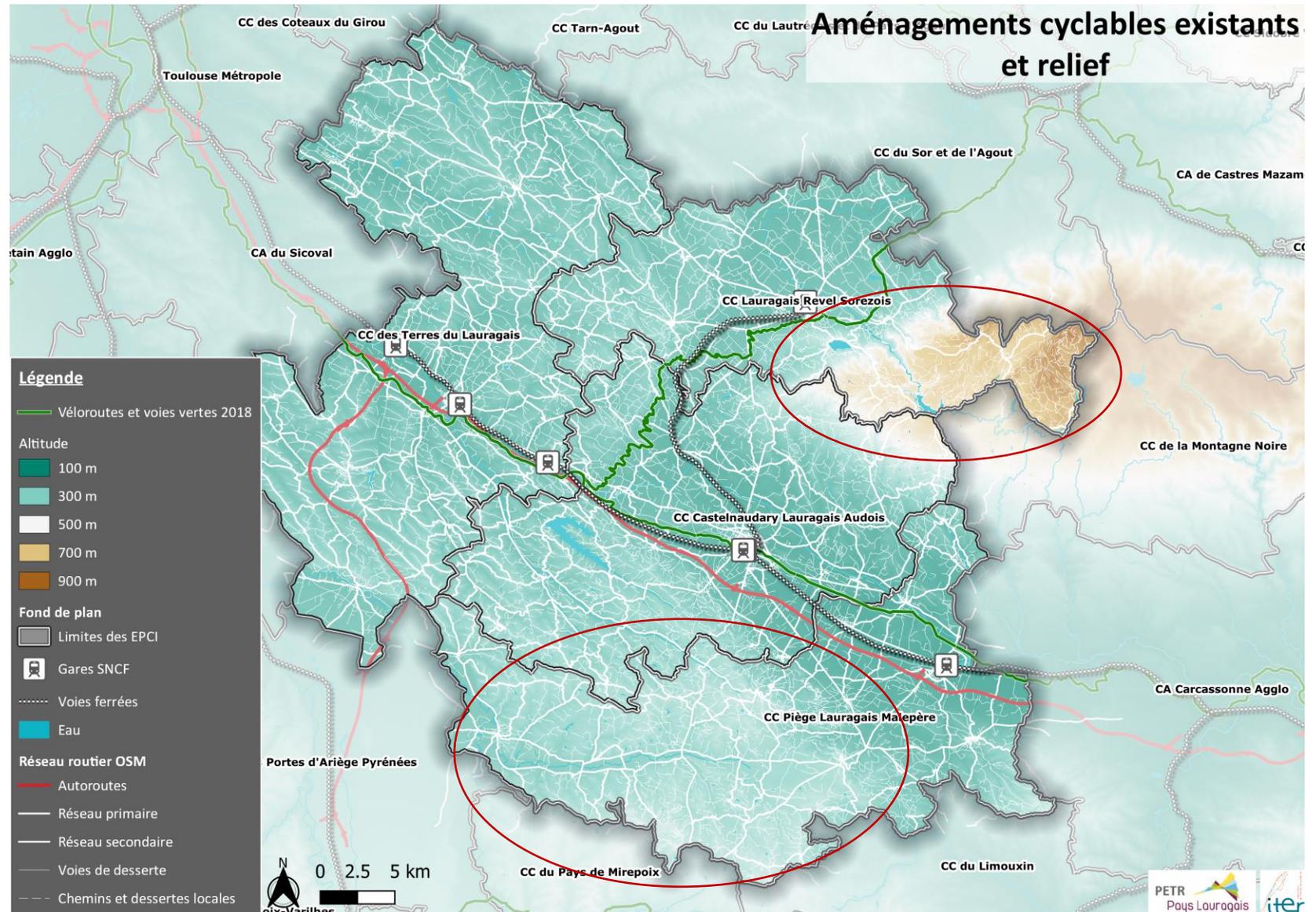
Le bonus forfait mobilité durable de la Région Occitanie est cumulable avec l'aide accordée par l'Etat et avec le forfait mobilité durable versé par l'employeur au salarié dans le secteur privé (initialement plafonné à 400€ et récemment passé à 500€).

Une topographie globalement favorable à la pratique du vélo le long du canal du midi

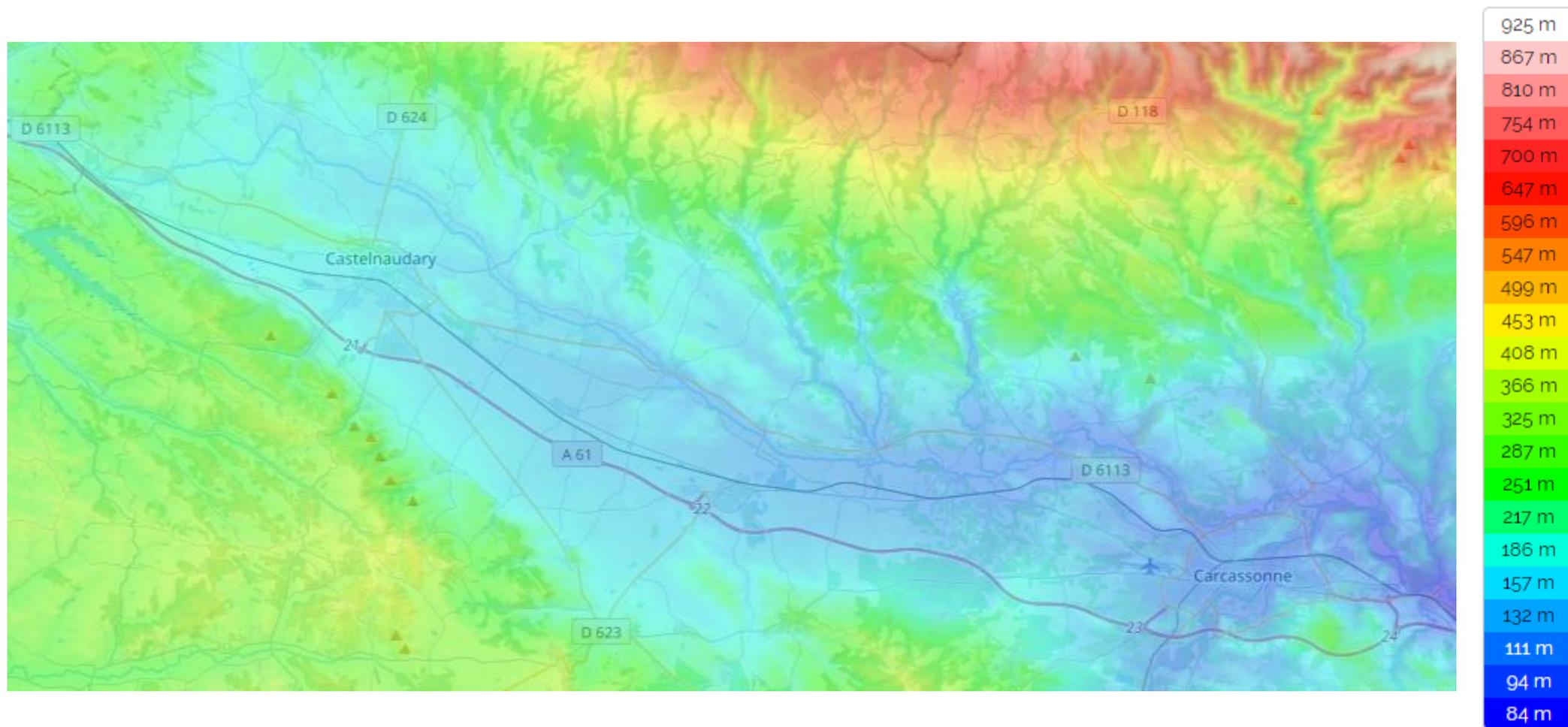
Certaines parties du territoire présentent des conditions topographiques parfois contraignantes pour la pratique du vélo, c'est notamment le cas de :

- La partie Ouest à partir de Nailloux / Montgeard et qui s'accroît davantage sur la partie sud du PETR (CC Piège Lauragais Malepère par exemple : Plavilla - 400m)
- La partie Est de la CC Lauragais Revel Sorézois où l'altitude peut aller jusqu'à près de 800 mètres (commune d'Arfons par exemple).

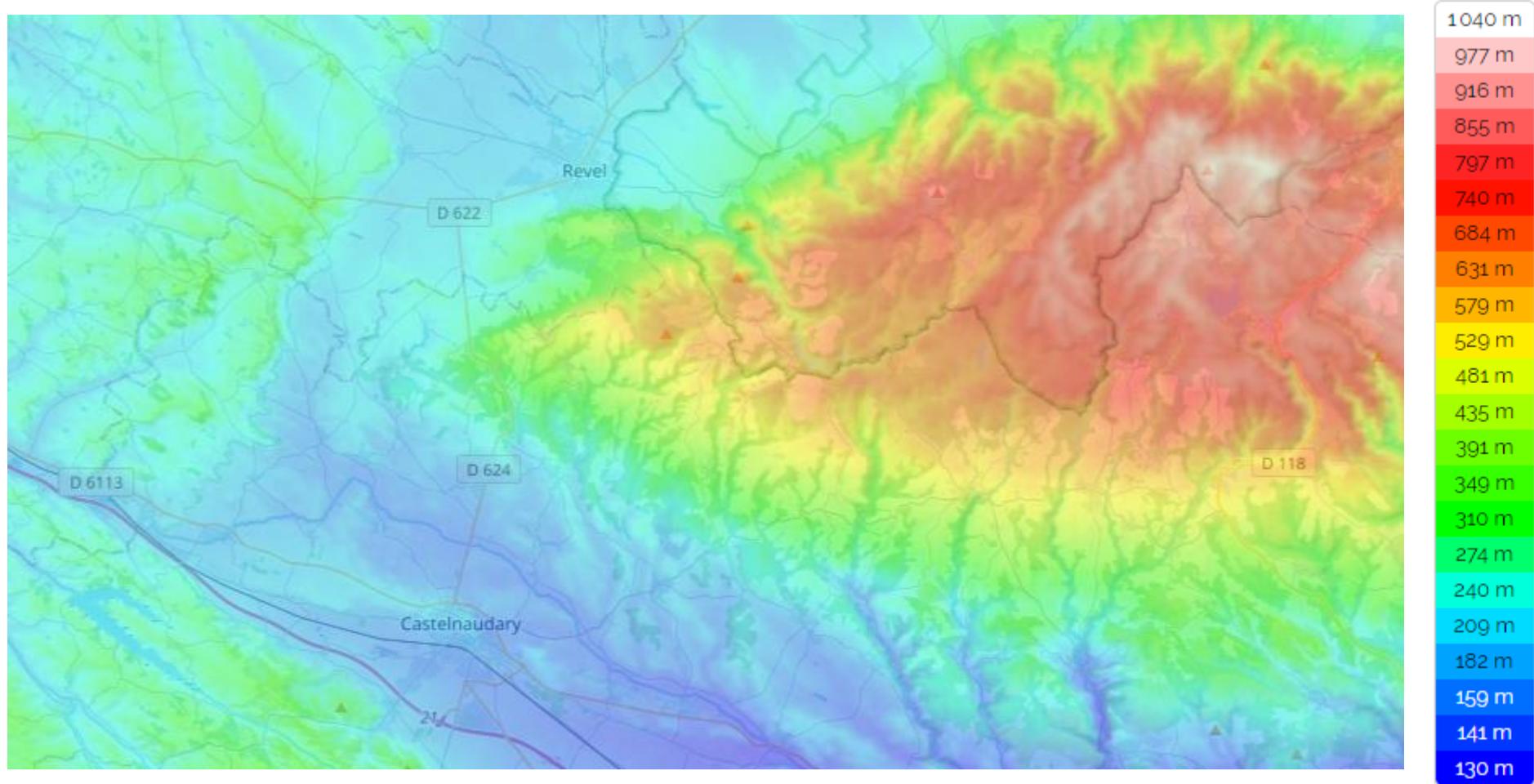
Toutefois, l'axe le long du canal du midi entre Castelnaudary et Carcassonne est un axe où l'on observe très peu de dénivelé comparativement au reste du territoire.



Une topographie plutôt favorable sur l'axe Castelnaudary <> Carcassonne



Une topographie favorable autour de Revel et Castelnaudary



Les aménagements existants : valorisation du canal du midi, un véritable atout touristique pour le PETR

Il existe trois parcours cyclables principaux et structurants sur le territoire du Pays Lauragais :

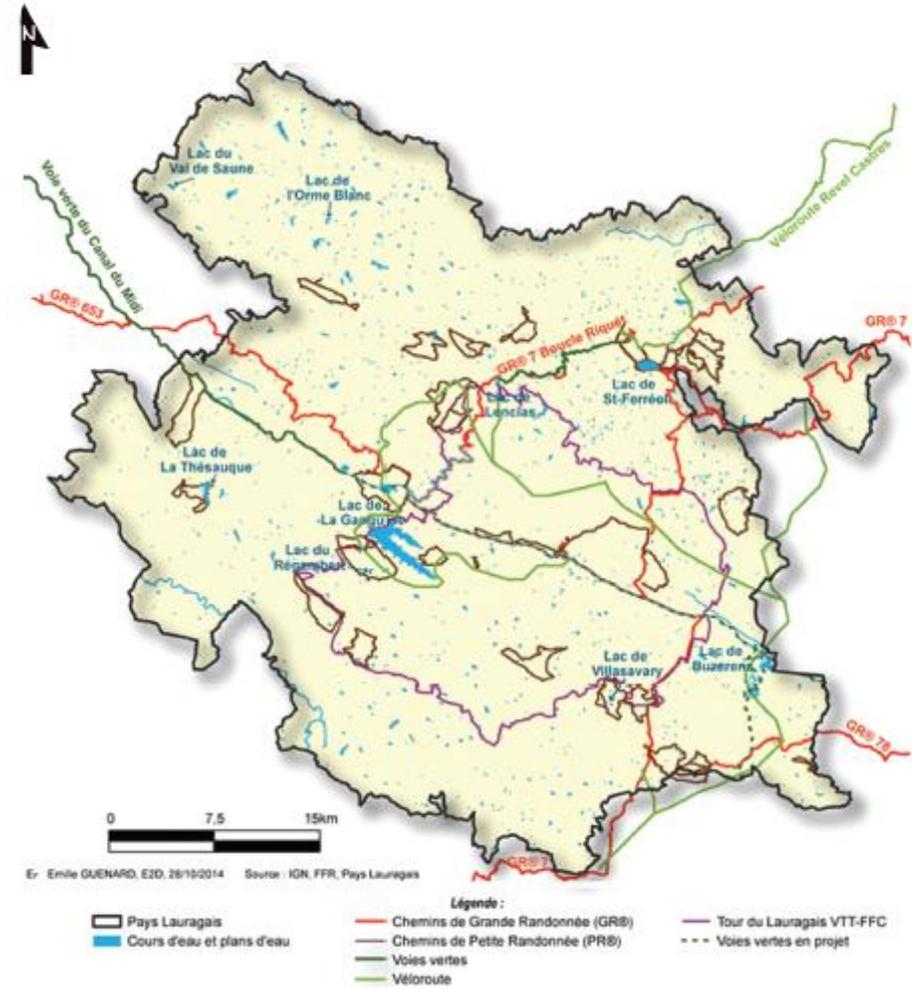
- Le parcours du Canal du Midi dont l'aménagement est très qualitatif,
- Le Parcours Cyclable de la Rigole de la Plaine, qui permet de rejoindre le lac de Lenclas depuis Revel,
- La vélo route Revel-Castres.

Voie verte Castelnaudary et parcours du Canal du midi. Source : Iter, 2021.



Parcours Cyclable de la Rigole de la Plaine. Source : Iter, 2021.

Les itinéraires doux les plus structurants au sein du Pays Lauragais



Source : Diagnostic SCOT Lauragais version approuvée, page 243.

Les projets en cours à l'échelle « supra »

En complément de ces trois itinéraires structurants, un certain nombre de projets sont en cours de réflexion, de réalisation ou de finalisation sur le périmètre du PETR Pays Lauragais. Les projets présentés dans ce document ne constituent pas une liste exhaustive des projets du territoire (notamment à l'échelle locale où certains projets n'ont pas forcément été recensés).

Echelle / porteur de projet	Description synthétique
Nationale / Vélo et territoires	Schéma national des vélos routes (approuvé en 2010) : la V80 (Canal des 2 mers à vélo) et la V84 (PassaPaïs qui reliera à termes, Avignonet-Lauragais jusqu'à Béziers) sont en cours de réalisation/finalisation.
Région Occitanie	Plan vélo de la Région approuvé en 2020 qui met notamment en exergue les financements disponibles à l'échelle régionale pour réaliser des aménagements cyclables.
CD Haute Garonne / Tisséo / Région Occitanie / Toulouse Métropole	Le projet de Réseau Express Vélo (REV) ne desservira pas directement le territoire (arrêt en marge du PETR) mais semble être une opportunité pour le territoire (continuité à créer ?)
Département de l'Aude	Schéma/Plan départemental vélo (2018-2022) : identification de plusieurs liaisons à aménager sur ou en lien avec le PETR : V84 rigole de la plaine, V81 piémont pyrénéen, la rigole de la montagne noire, voie verte canal du midi de Bram à Montségur. Ce dernier projet touristique porté par les départements de l'Aude et de l'Ariège vise à relier Bram au site du Pays Cathare Montségur en mobilité douce via la création d'une voie verte en partie sur une ancienne voie ferrée désaffectée, les travaux de cette liaison ont débuté. Ce Plan Vélo met également en exergue plusieurs actions sur les services, la communication, etc.
Département de la Haute Garonne	Le schéma directeur des itinéraires cyclables avec notamment la réalisation du canal des deux mers (V80)
Département du Tarn	Le schéma départemental des itinéraires cyclables (2010)

Les projets en cours à l'échelle « supra »

Canal des deux mers – V80



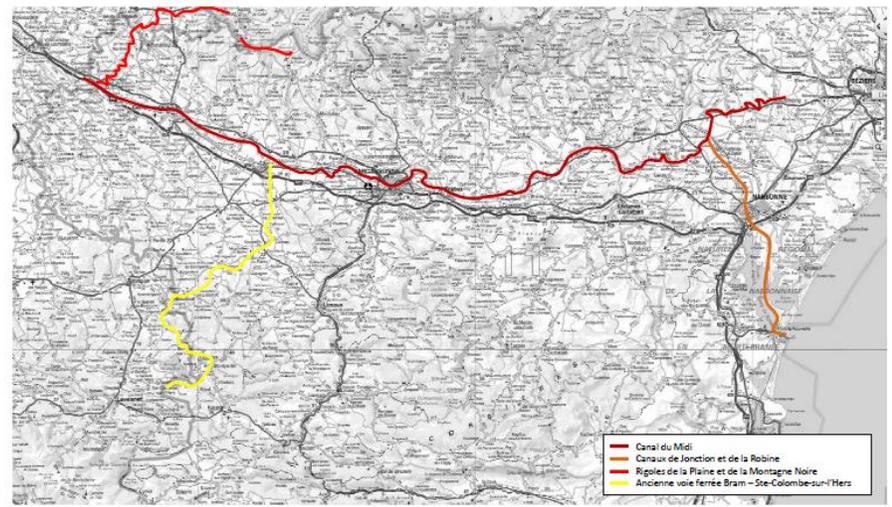
**DÉCOUVREZ
LES 13 LIGNES
DU PROJET**

rev
RÉSEAU EXPRESS VÉLO



- 13** lignes vélo structurantes
- 54** communes desservies
- 500 000** emplois accessibles en vélo
- 370** km d'aménagements cyclables
- 4** habitants sur 5 à moins d'1 km du Réseau Express Vélo

Région Occitanie – Dispositif régional en faveur des mobilités cyclables - Règlement d'intervention - Page 3 / 18



Tracé des itinéraires longues distances du département

Les projets en cours à l'échelle du PETR

- En 2015, le PETR du Pays Lauragais a mené une **étude « Plans d'eau et liaisons douces »** qui a permis de définir une stratégie de développement touristique via la création d'itinéraires de randonnée pédestre, cyclo, équestre permettant de relier les différents sites touristiques du territoire. 26 fiches actions portées par les EPCI ont émergés de cette étude. Cette étude a également permis de lancer une réflexion avec le GAL pour aménager des haltes de repos le long du canal du midi (une charte de préconisation a été rédigée).
- Dans le cadre du CTO 2018-2021, le PETR a souhaité accompagner les EPCI à travers un projet en trois phases :
 - Phase 1 (réalisée) : achat de 5 VAE pour mise à disposition des administrations de chaque Communauté de communes du territoire et du PETR pour inciter aux changements de pratiques. (cf slide suivante).
 - Phase 2 (à engager) : travailler avec chaque Communauté de communes pour déployer la démarche auprès de la population.
 - Phase 3 (en cours) : accompagner les collectivités dans l'aménagement du territoire associé aux modes doux et le développement de la mobilité alternative.



Source : Plan d'eau et liaisons douces – plan d'actions, page 6.

Zoom sur l'initiative du PETR de mise à disposition de VAE

Dans le cadre de son programme d'actions PCAET et en partenariat avec l'ADEME, le PETR du Pays Lauragais a acquis 5 vélos à assistance électrique (VAE) en 2019 qu'il a mis à disposition dans les administrations de chacun des 4 EPCI (1 VAE par EPCI) et au sein du PETR (avec l'équipement complet : casques, gilets et bandes réfléchissantes de sécurité, antivol, kit de réparation, etc). Le but étant de **promouvoir la pratique de ce mode pour les trajets du quotidien et engager un changement des comportements.**

Le vélo du PETR a récemment été mis à disposition de la commune de Molandier.



Source : <http://www.payslauragais.com/>

Les projets et initiatives en cours à l'échelle des EPCI et communes

Echelle / porteur de projet	Description synthétique
CC Lauragais Revel et Sorézois	Projet de valorisation de sa filière vélo/VTT avec la mise en place d'un réseau de sentiers avec un degré de difficulté variable, pour un public familial et sportif, proposant des boucles à la journée ou sur plusieurs jours sur l'ensemble du territoire. Dans le cadre de cette étude, plusieurs circuits existants présentant un intérêt pour la découverte du territoire ont été audités et analysés (cf illustration de droite). Mise en place d'une commission de travail mobilité.
CC Castelnaudary Lauragais Audois	Dans le cadre de sa labélisation TEPCV (Territoire à énergie positive pour la croissance verte) en 2017, la CC prévoit plusieurs actions en matière de mobilité sur la ville de Castelnaudary.
Commune de Revel	Le programme Action Cœur de Ville : plusieurs réflexions sont en cours notamment le projet de création d'une voie verte entre Revel et Castelnaudary sur l'ancienne voie ferrée. Une réflexion sur l'implantation de racks à vélo. Un Plan vélo avec enquête auprès des habitants.
Castelnaudary	Organisation d'une fête du développement durable à Castelnaudary : prévue pour le mois d'avril 2021.
Labordes	Réflexion pour relier le centre-ville au canal du Midi par une voie de mobilité douce
Laurabuc	Réflexion pour rénover un local pour mettre des vélos/VAE en location aux habitants.
Belpech (sur PETR)	Une réflexion en cours pour relier à vélo la commune de Belpech à Mazères via Molandier.
Bram, Castelnaudary, Nailloux, Revel, Sorèze, Fanjeaux, Belpech, Montréal, Villefranche de Lauragais, Lanta, Caraman, Salles-sur-l'hers	communes du PETR engagées ou en phase de candidature dans le programme bourg-centre de la Région.
	Projet de liaisons douces Villesisclè – Bram et Castelnaudary – Villeneuve-la-Comptal (CTO et projets innovations du département de l'Aude).
Nailloux	Projet de liaison douce entre les communes de Montgeard et Nailloux, jusqu'à St-Léon en passant par le village des marques.

Les projets et initiatives en cours à l'échelle des EPCI et communes

Toutes ces initiatives sont le reflet d'une **réelle prise de conscience de l'intérêt de ces mobilités actives.**

Dans le cadre du **programme LEADER** (Liaison entre actions de développement de l'économie rurale) lancé par la Région Occitanie en 2014, plusieurs projets ont également été accompagnés sur le territoire :

- CC Piège Lauragais Malepère, CC Lauragais Revel Sorézois et CC Terres du Lauragais : étude de faisabilité et réalisation de sentiers pédestres et/ou cyclables.
- Sur la commune de Sorèze, des liaisons douces sont en projet pour sécuriser les déplacements à l'intérieur de la commune et en liaison avec le site de Saint-Ferréol et la commune de Revel.
- Un projet permettant de faciliter les mobilités fluviales avec hydrogène et visant le « zéro émission du transport fluvial sur le canal du Midi » est en cours et porté par le Gal Est-Audois.



UNION EUROPÉENNE

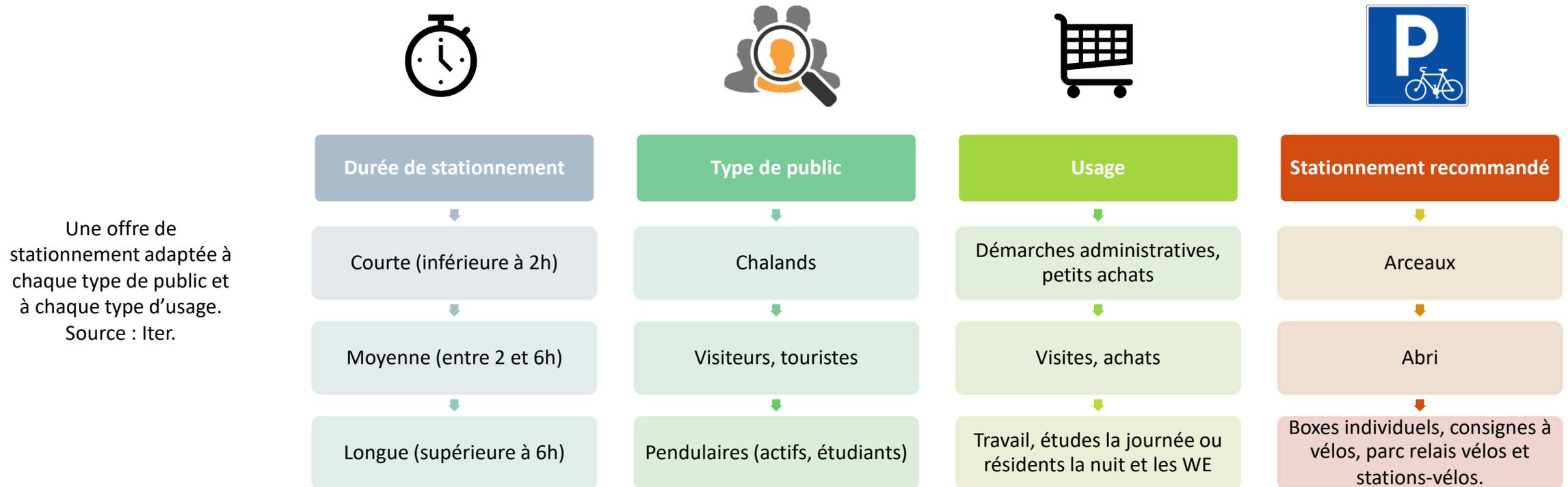


PROJET COFINANCÉ PAR LE FONDS EUROPÉEN AGRICOLE POUR LE DÉVELOPPEMENT RURAL
L'EUROPE INVESTIT DANS LES ZONES RURALES



Un déficit en stationnement pour les vélos / VAE en dehors des gares sur le PETR

- Globalement sur le PETR du Pays Lauragais, on observe un **déficit en stationnement pour les vélos**. En effet, en dehors des gares, des lieux touristiques (parcours du canal du midi, parcours cyclable de la Rigole de la Plaine...), des centres commerciaux et de certains ERP (mairie de Bram par exemple) peu de stationnement pour les vélos / VAE sont proposés.
- Toutefois, **le type de mobilier proposé aujourd'hui pour stationner son vélo / VAE en gare semble tout à fait satisfaisant** (box sécurisé, arceaux abrités ou non). On observe d'ailleurs globalement sur toutes les gares du territoire un grand nombre de vélos / VAE stationnés qui montre déjà une certaine pratique de l'intermodalité avec le train.



Un déficit en stationnement pour les vélos / VAE en dehors des gares sur le PETR



Stationnement qualitatif en gare de Villefranche-de-Lauragais. Source : Iter, 2021.



Stationnement qualitatif en gare de Bram. Source : Iter, 2021.



Stationnement qualitatif en gare de Castelnaudary. Source : Iter, 2021.

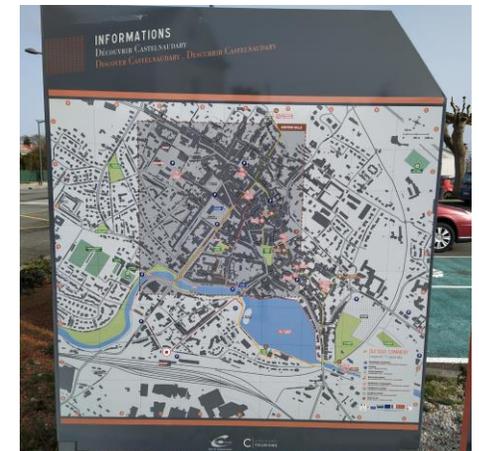


Stationnement au niveau du Centre Commercial ÔCastel et au niveau du Canal du Midi à Castelnaudary. Source : Iter, 2021.



Une signalétique qualitative

Sur certains centres bourgs (Salles sur l'Hers par exemple) et sur certains points de passages, points touristiques du territoire (entrée de voie verte) on constate un **travail intéressant sur la signalétique** permettant de guider et d'informer les usagers.



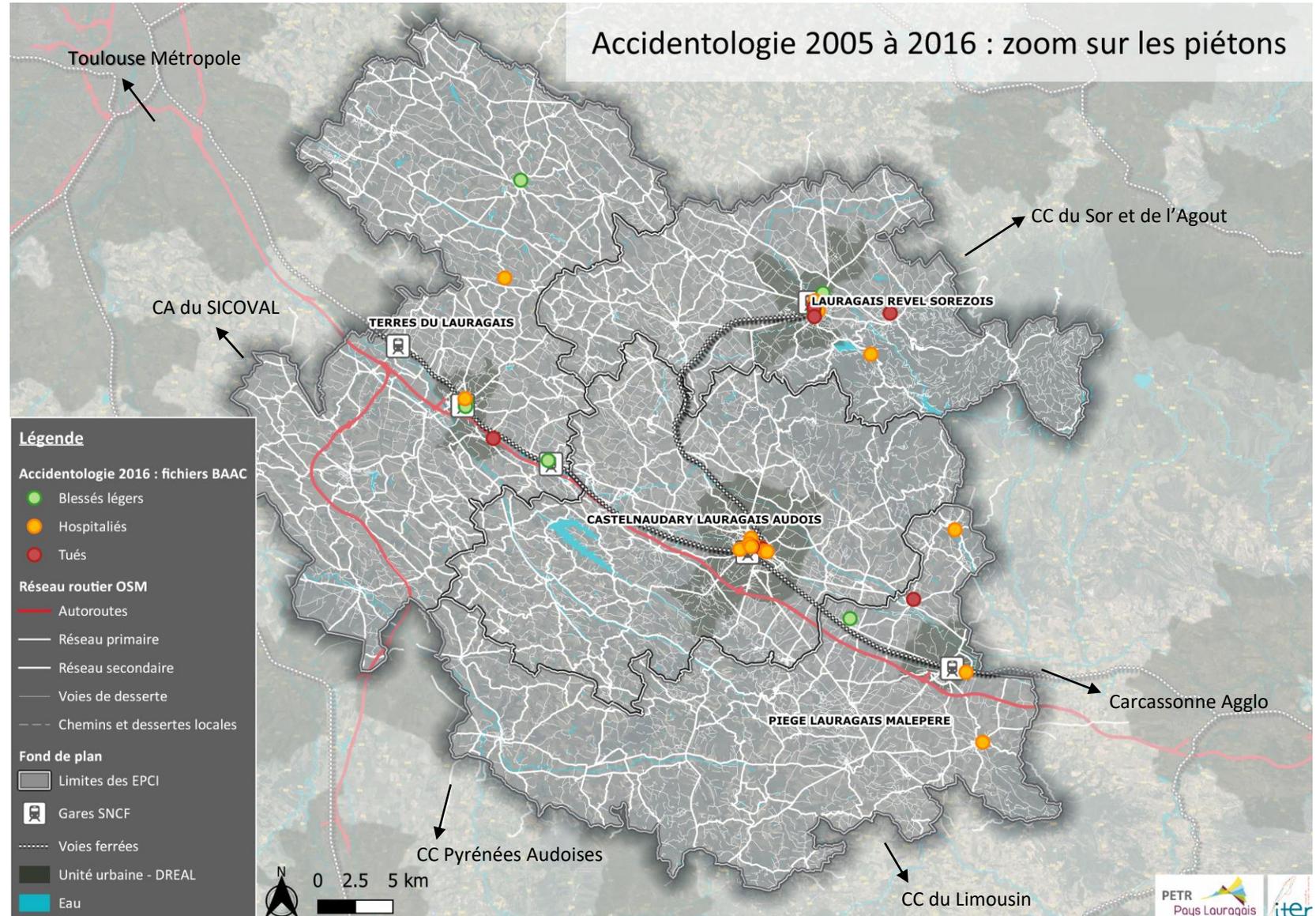
Accidentologie : zoom sur les piétons

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.

Bien que ces données restent les plus fiables qu'il existe aujourd'hui, cette carte est à nuancer car le nombre d'accidents des personnes utilisant le vélo ou la marche comme moyen de déplacement semble très faible sur une période de 10 ans.

Au total de 2005 à 2016, 36 accidents ont été répertoriés en lien avec des piétons sur le territoire (sur 519 tous modes au total). Parmi ces accidents :

- 8 ont créé des blessures légères aux personnes impliquées,
- 21 ont engendrés une hospitalisation.
- 7 personnes sont décédées suite à l'accident.



Accidentologie : zoom sur les cyclistes

Le nombre d'accidents recensés semble très faible et peut s'expliquer de plusieurs manières :

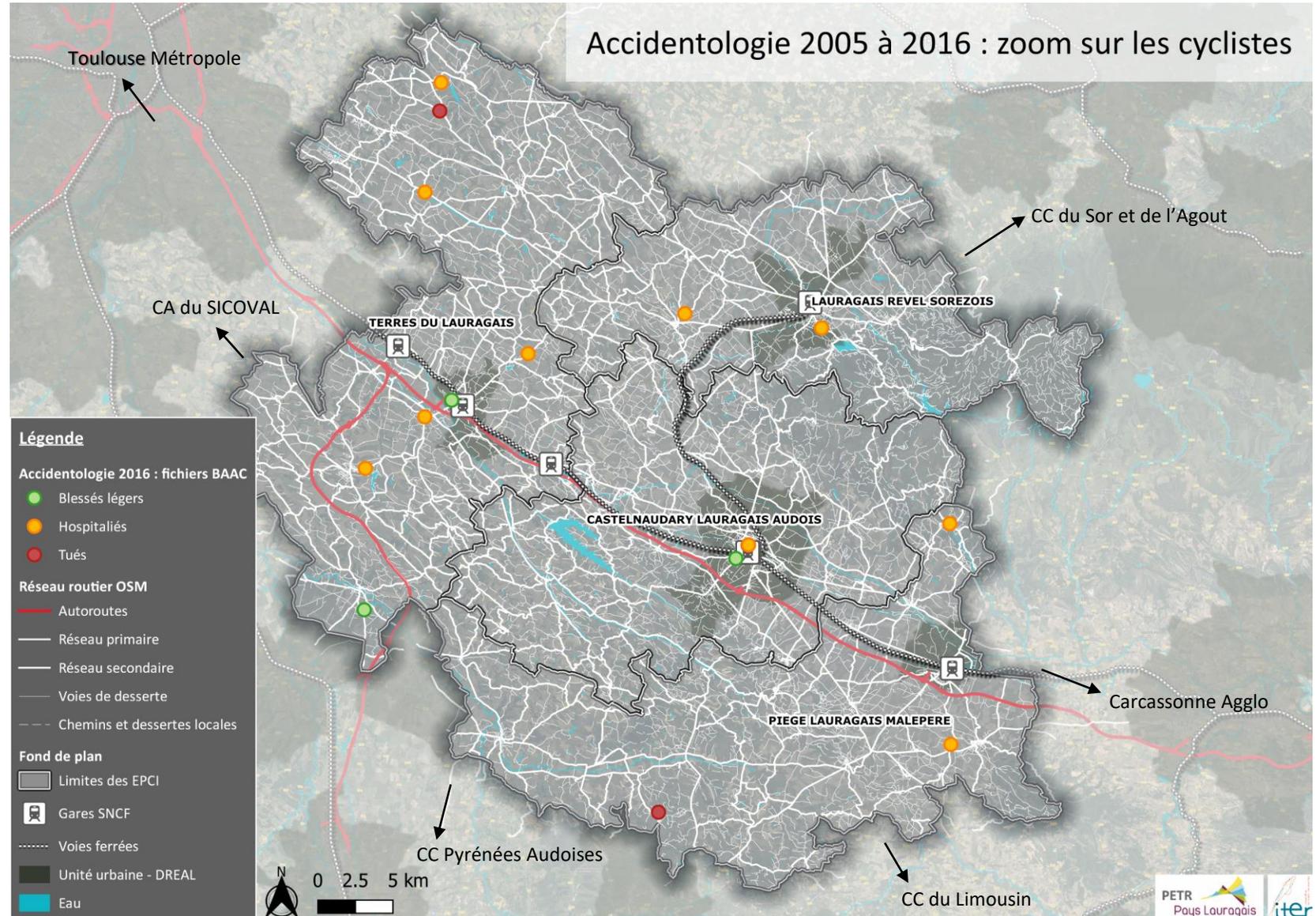
- Soit, les accidents n'ont pas entraîné de dommages corporels et n'ont donc pas été pris en compte par les forces de l'ordre : le nombre réel d'accidents serait donc sous-évalué.
- Soit, le faible nombre d'accidents est lié à une faible pratique cyclable sur le territoire.

Au total de 2005 à 2016, 16 accidents ont été répertoriés en lien avec des cyclistes sur le territoire (sur 519 tous modes au total).

Parmi ces accidents :

- 3 ont créé des blessures légères aux personnes impliquées,
- 10 ont engendrés une hospitalisation.
- 3 personnes sont décédées suite à l'accident.

Ce qu'il est important de remarquer, qu'il s'agisse d'accidents impliquant des piétons ou des cyclistes, les « grands axes » (départementales) constituent les principaux pôles accidentogènes du territoire. Par ailleurs, on remarque que ces accidents sont très souvent impactant puisqu'ils provoquent une hospitalisation ou un décès dans plus de 80% des cas sur ce territoire.



Accessibilité et pertinence des modes actifs : les isochrones de temps de trajet

Avec des logiciels spécifiques, nous avons généré des cartes « isochrones » avec la marche à pied, le vélo et le VAE (vélo à assistance électrique). Il s'agit **d'aires géographiques correspondant à des temps de trajets** donnés, à partir de l'adresse précise d'un point de rattachement. Ici, nous avons choisi de réaliser ces « isochrones » à partir des 5 polarités principales définies dans le SCOT :

- Castelnaudary,
- Villefranche-de-Lauragais,
- Bram,
- Nailloux,
- Revel.

Par défaut la Mairie est le point pris en compte pour les centres urbains. Pour Castelnaudary il est apparu nécessaire d'analyser les temps de trajet en modes actifs à partir d'un second point : le PEM (pôle d'échange multimodal).

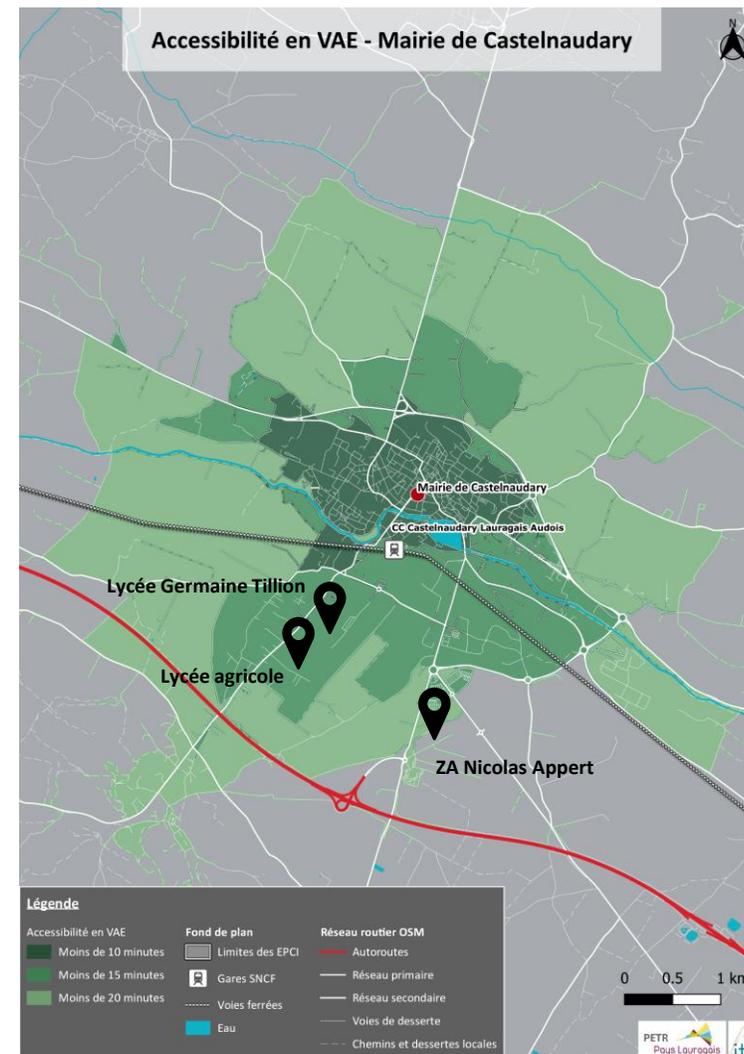
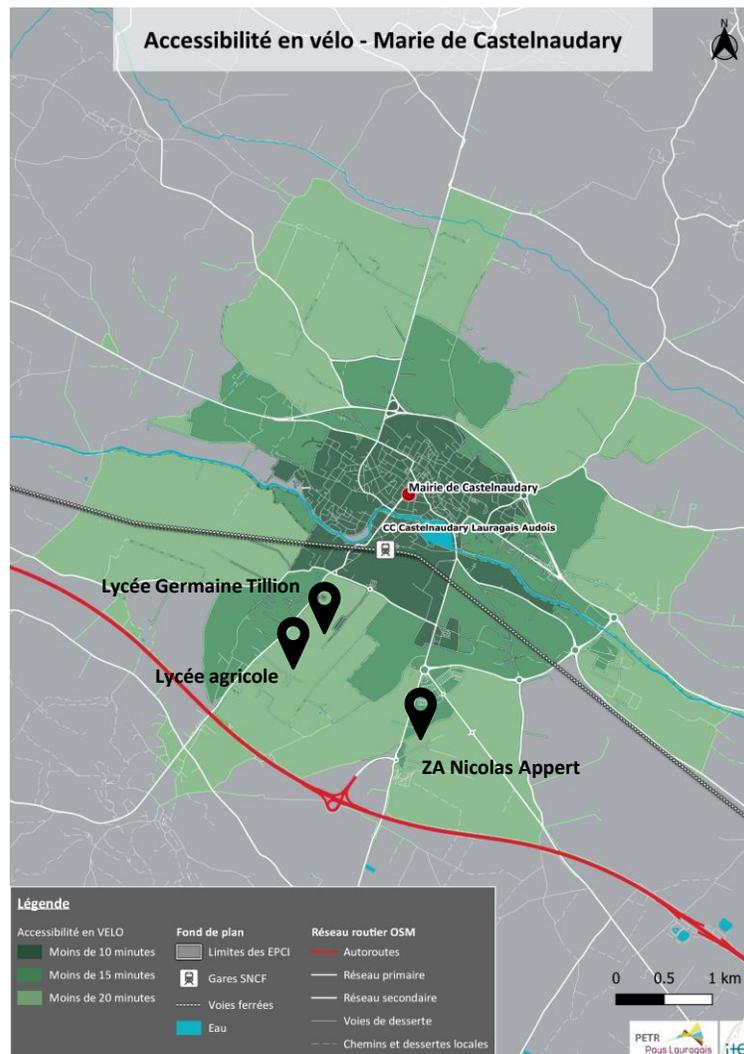
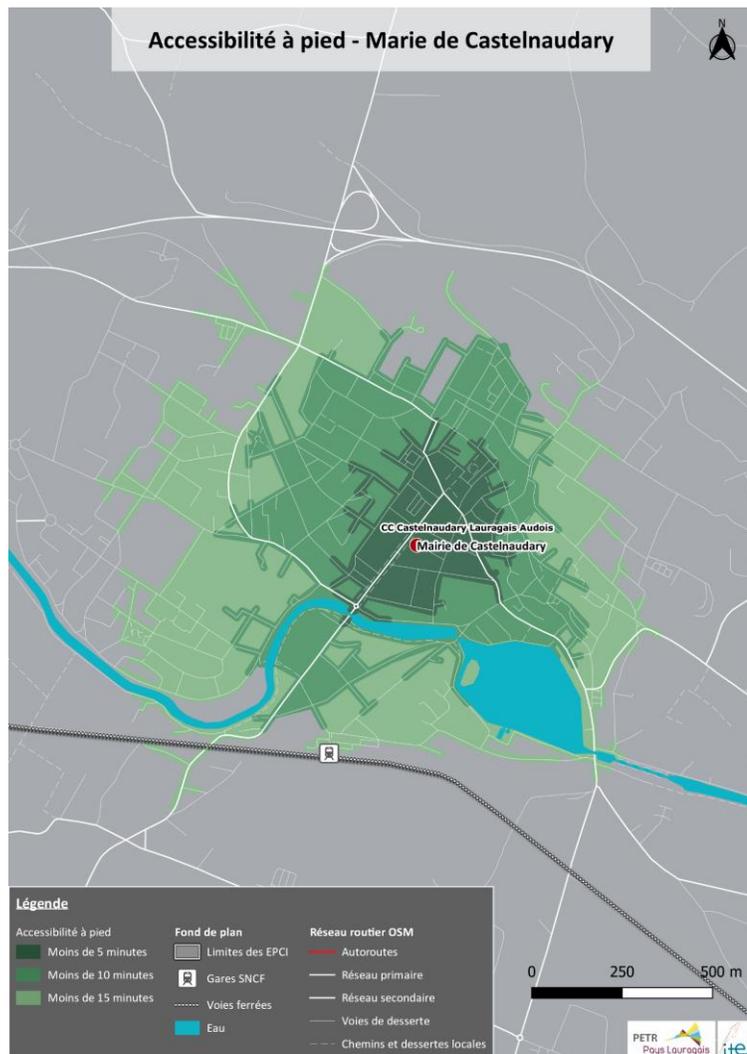
Ces cartes isochrones **théoriques** prennent la forme de 3 aires concentriques de couleurs différentes correspondant aux durées de trajet choisies :

- 5/10/15 minutes pour la marche à pied,
- 10/15/20 minutes pour le vélo et le VAE.

Les isochrones présentées sur les pages suivantes correspondent à une analyse théorique, indépendamment de toute contrainte liée à l'environnement urbain, la météorologie, etc.

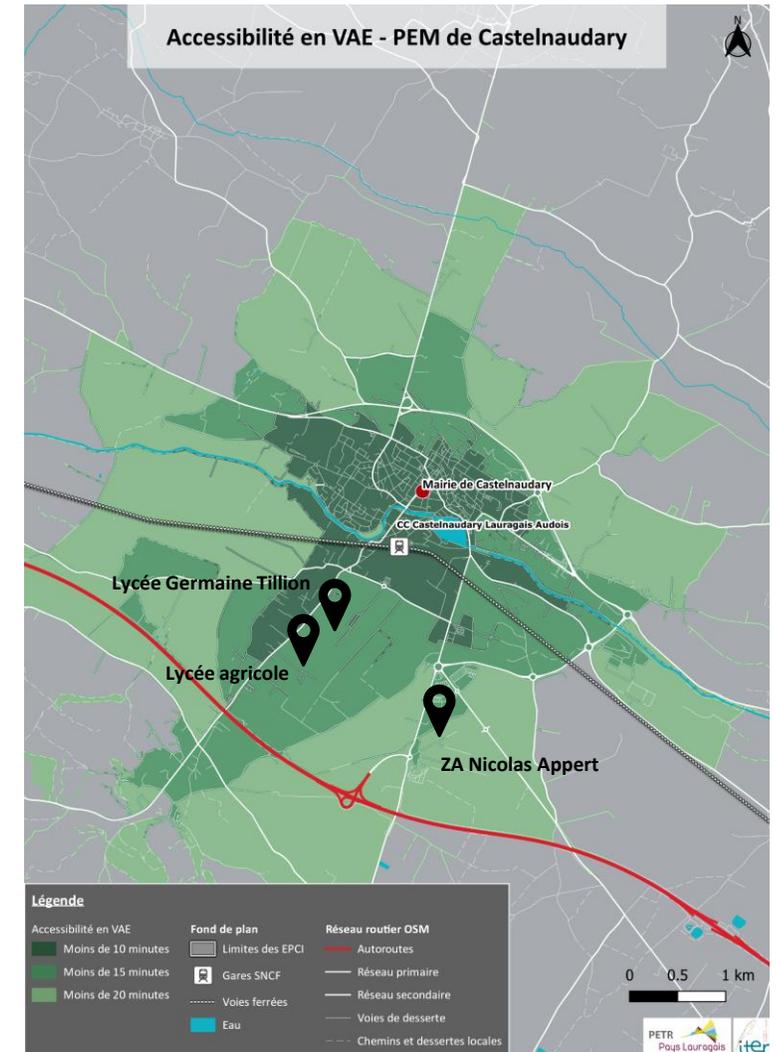
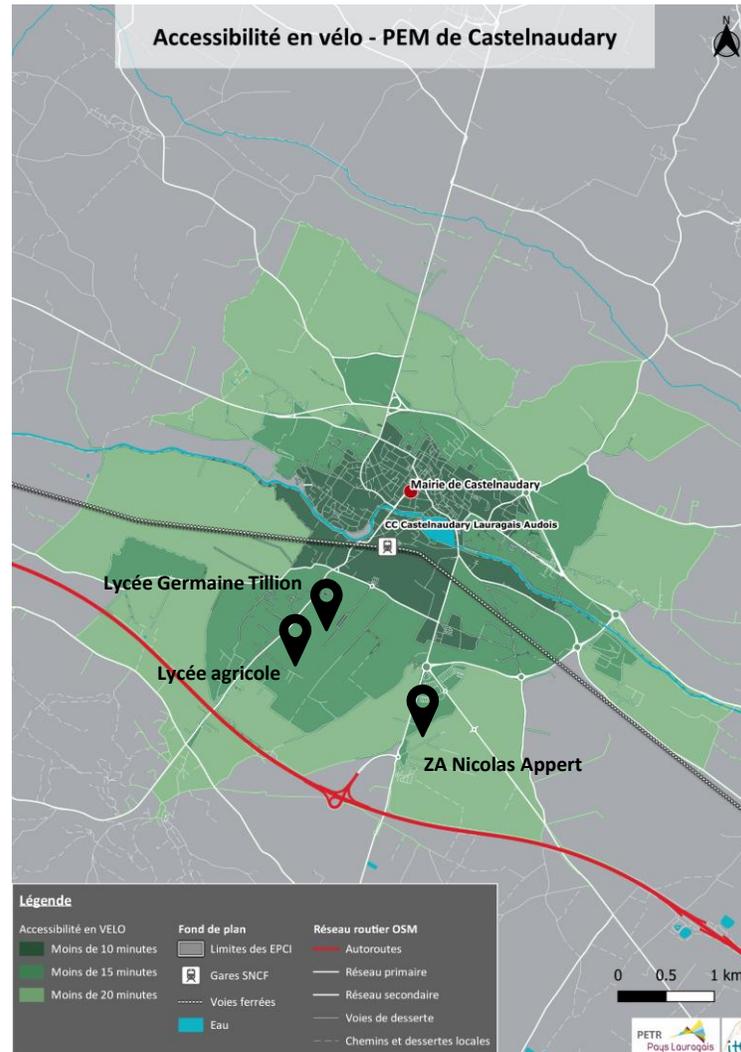
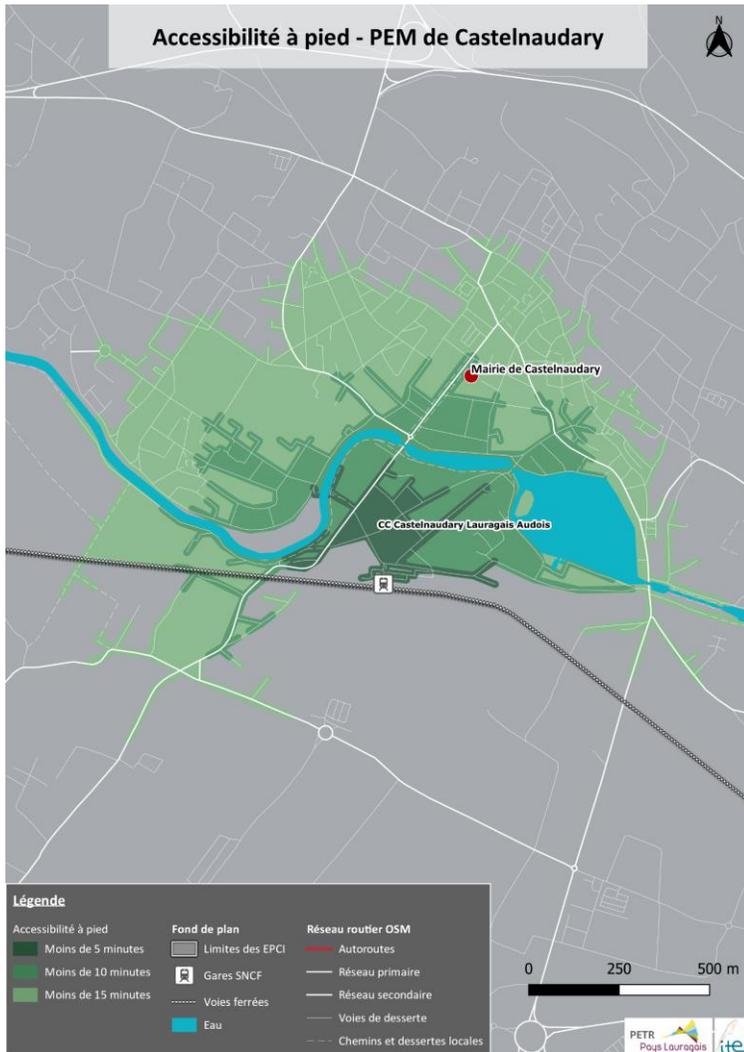


Accessibilité et pertinence des modes actifs : Mairie de Castelnaudary



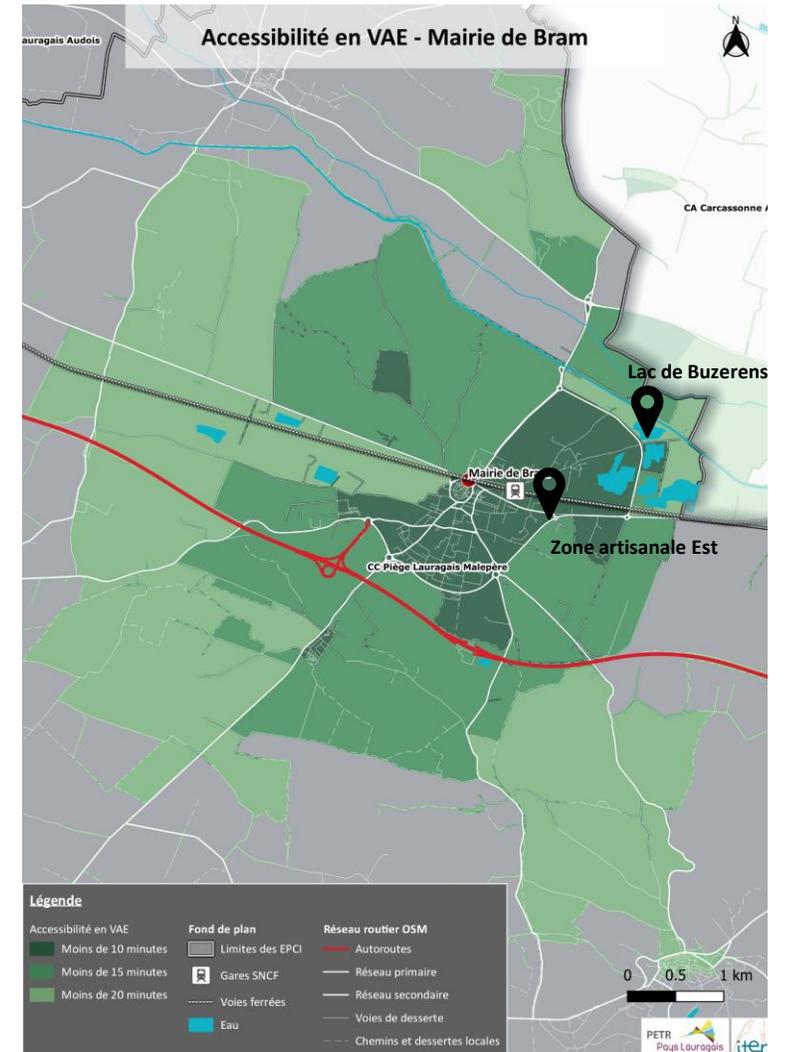
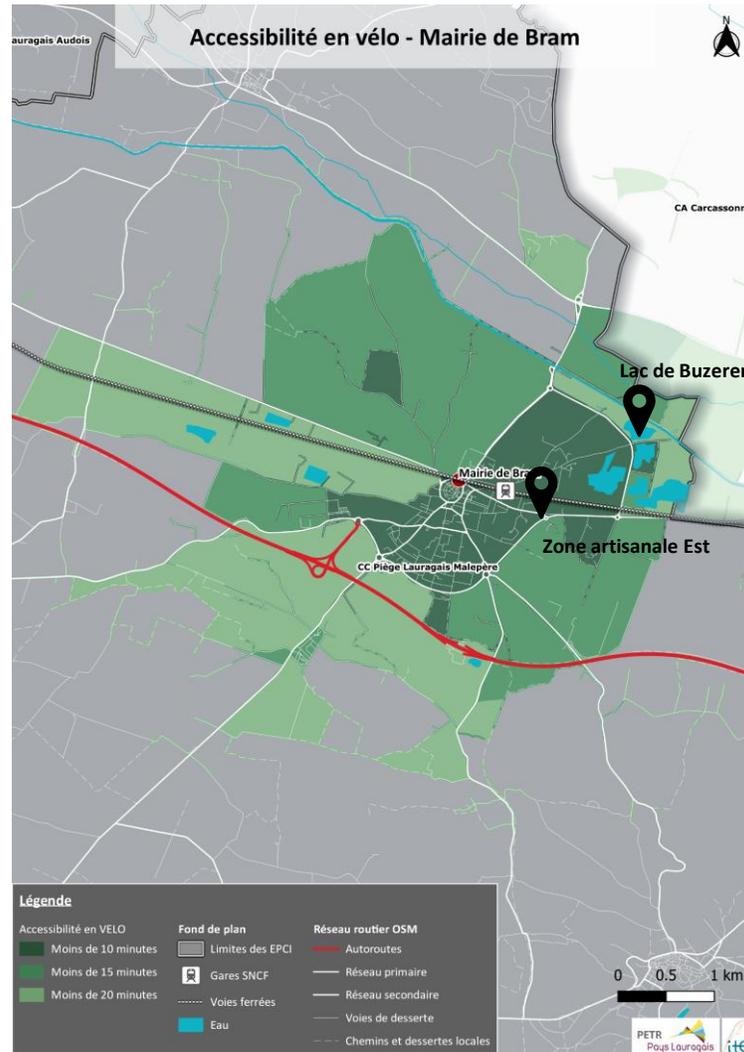
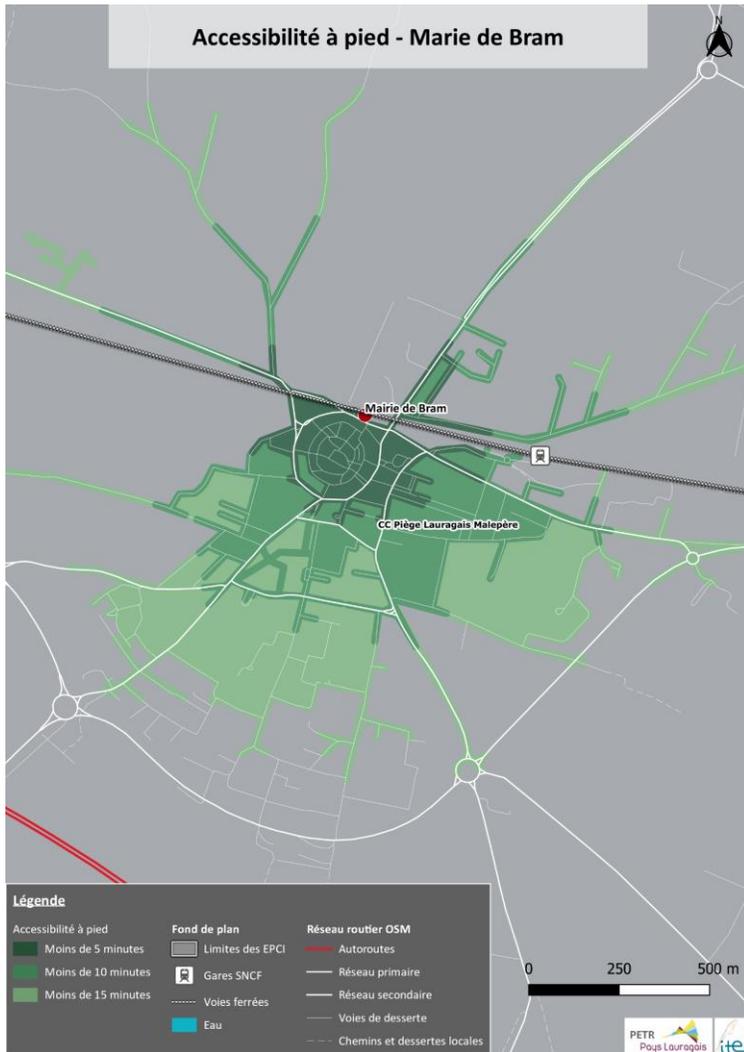
A partir de la Mairie de Castelnaudary et en se déplacement à pied, il est **possible de parcourir l'ensemble du cœur historique en moins de 15 minutes**. Le vélo et le vélo à assistance électrique permettent quant à eux d'élargir la distance parcourue jusqu'à la Zone d'activités Nicolas Appert au sud par exemple ou encore les établissements scolaires situés le long de l'avenue du Docteur René Laennec.

Accessibilité et pertinence des modes actifs : PEM de Castelnaudary



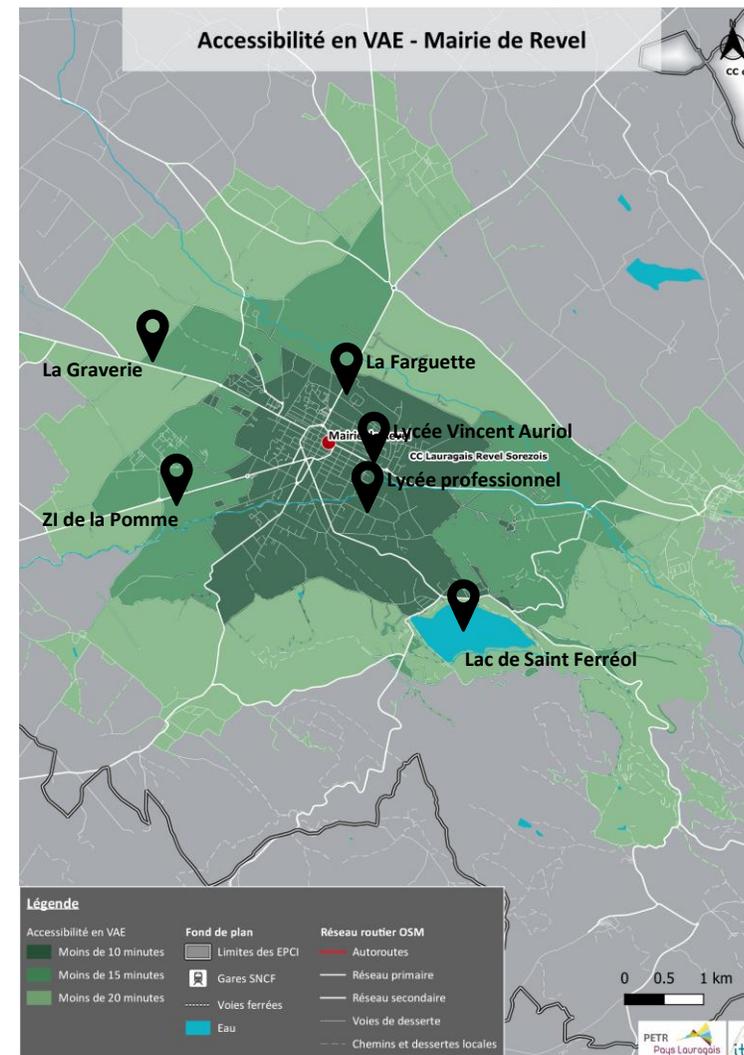
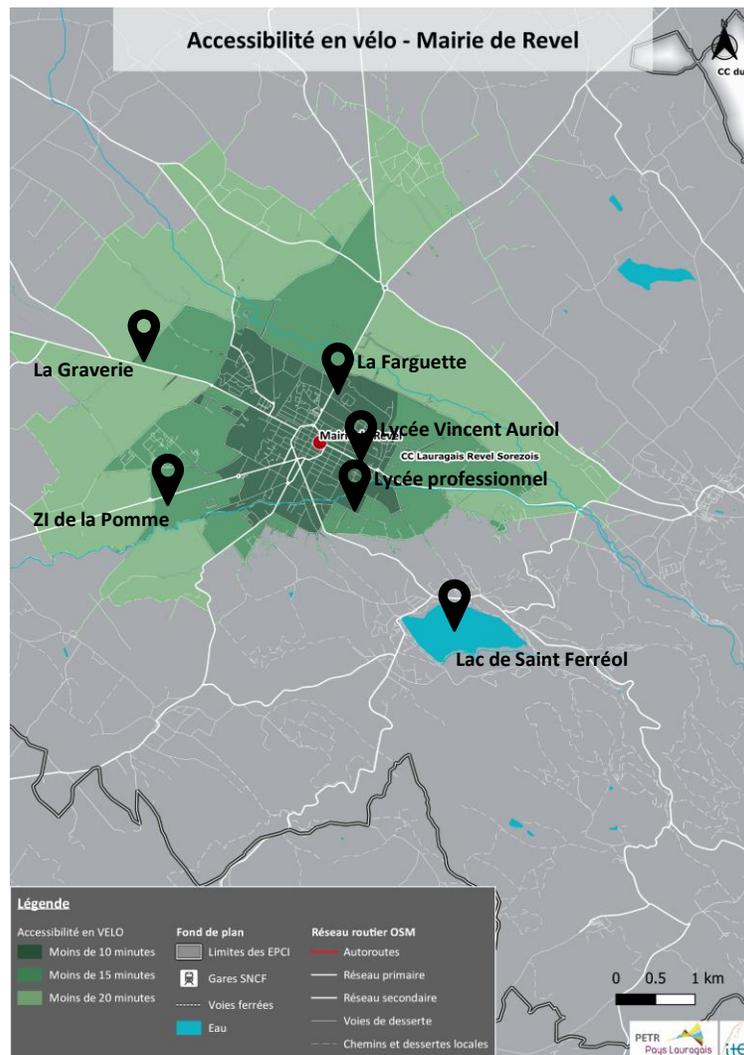
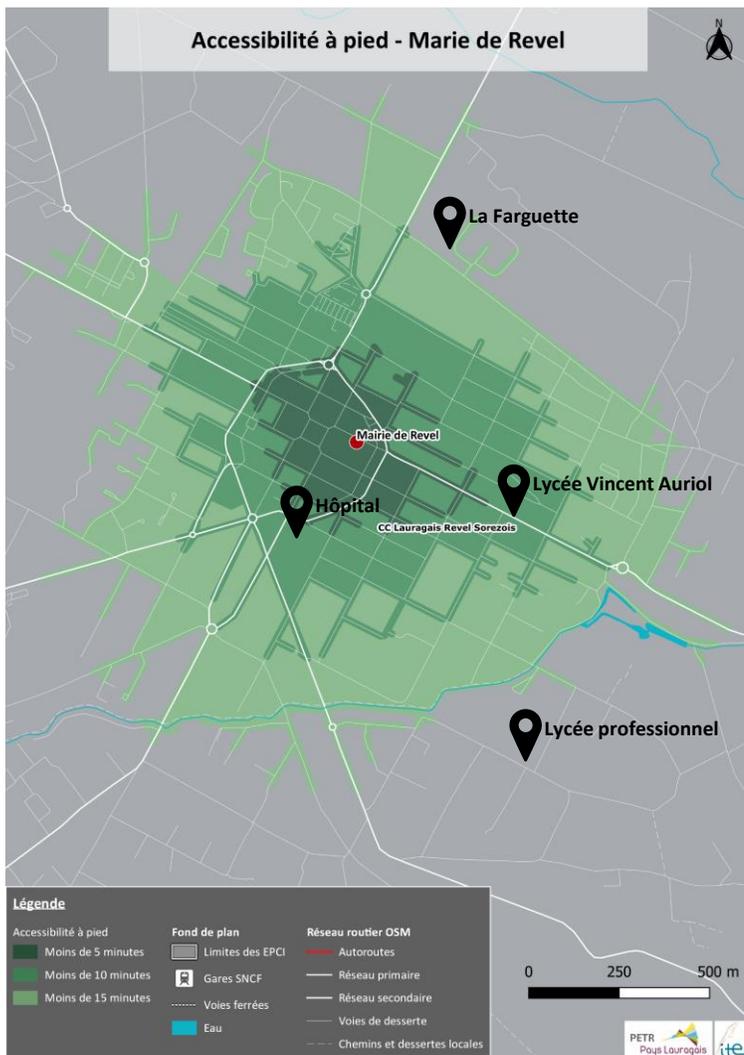
De la même manière et de manière **théorique**, à partir de la Gare de Castelnaudary, il est tout à fait possible de rejoindre le centre-ville en moins de 10 minutes à pied et la zone d'activités Nicolas Appert en moins de 15 minutes en vélo ou vélo à assistance électrique.

Accessibilité et pertinence des modes actifs : Mairie de Bram



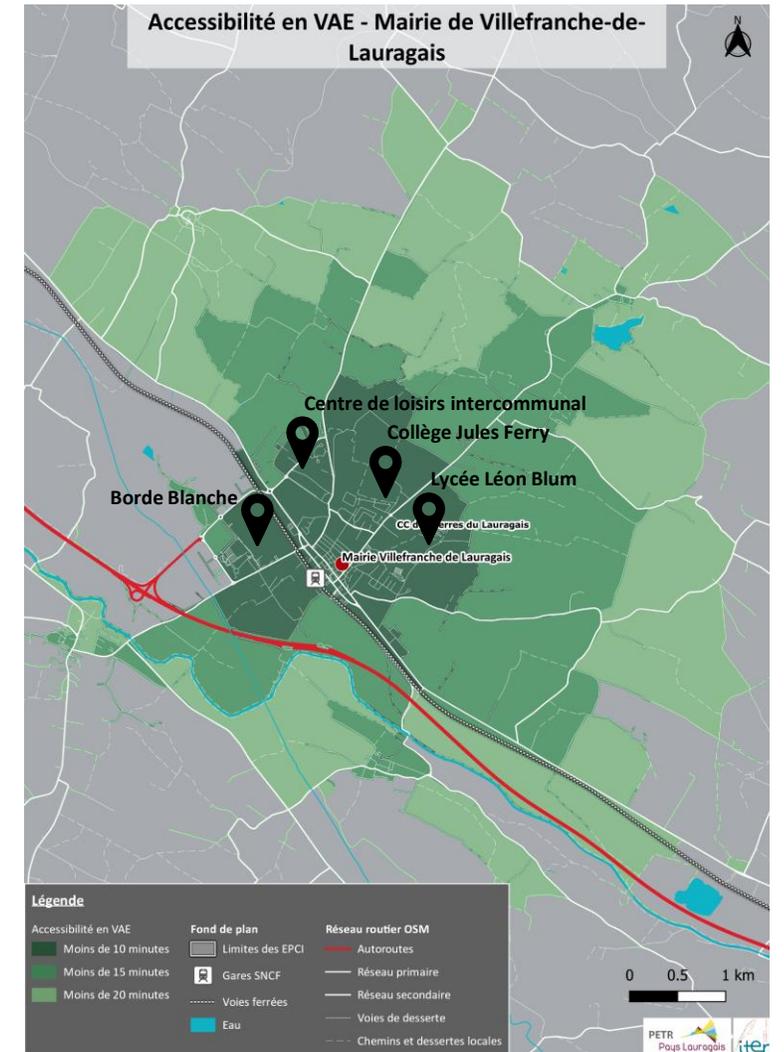
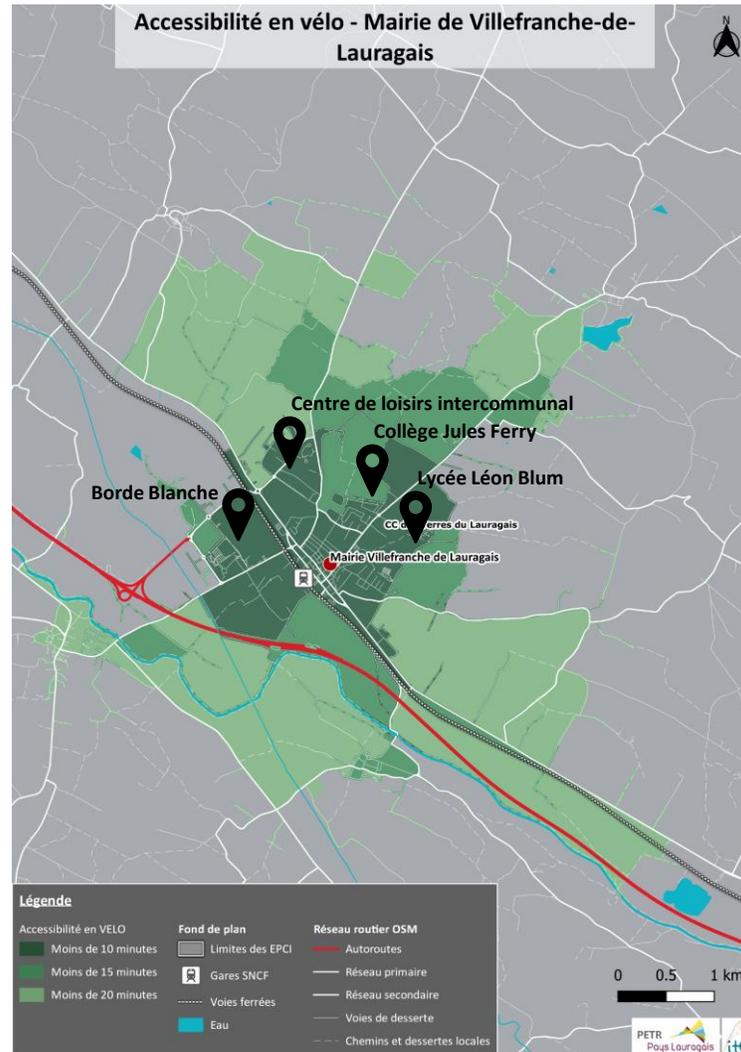
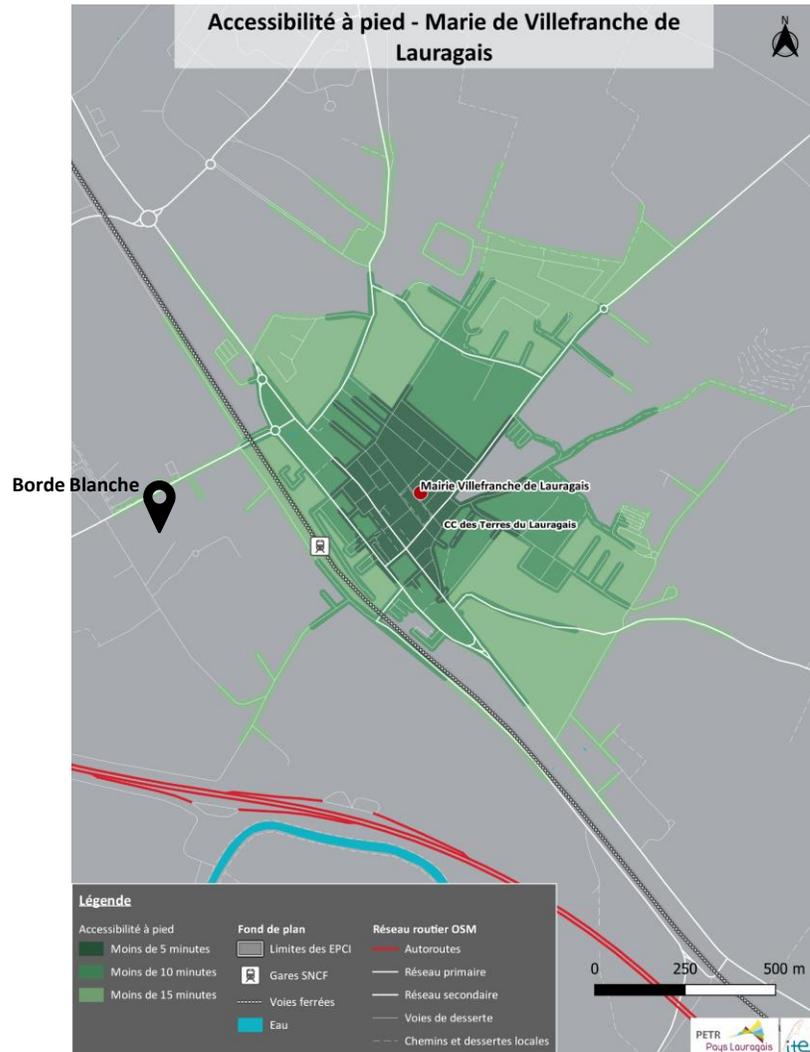
A partir de la Mairie de Bram, il est **possible de rejoindre la gare en moins de 10 minutes et de manière générale l'ensemble du cœur historique en moins de 15 minutes**. Le vélo et le VAE permettent quant à eux de relier le centre-ville au Lac de Buzerens et à la zone artisanale est en moins de 10 minutes.

Accessibilité et pertinence des modes actifs : Mairie de Revel



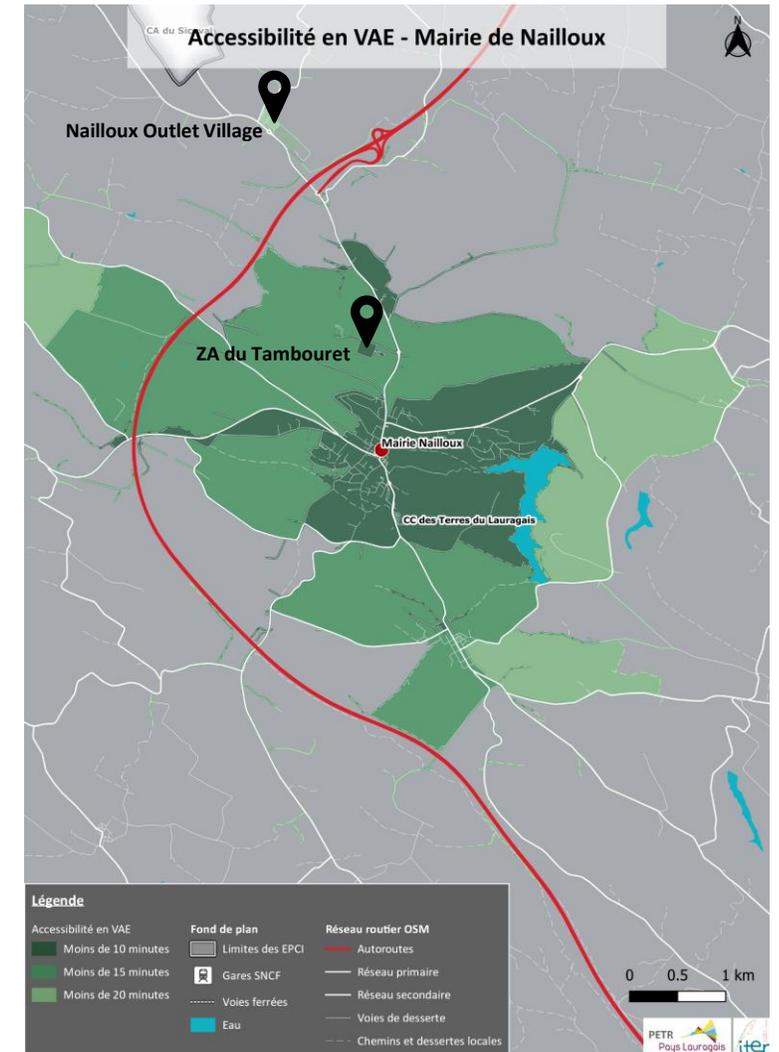
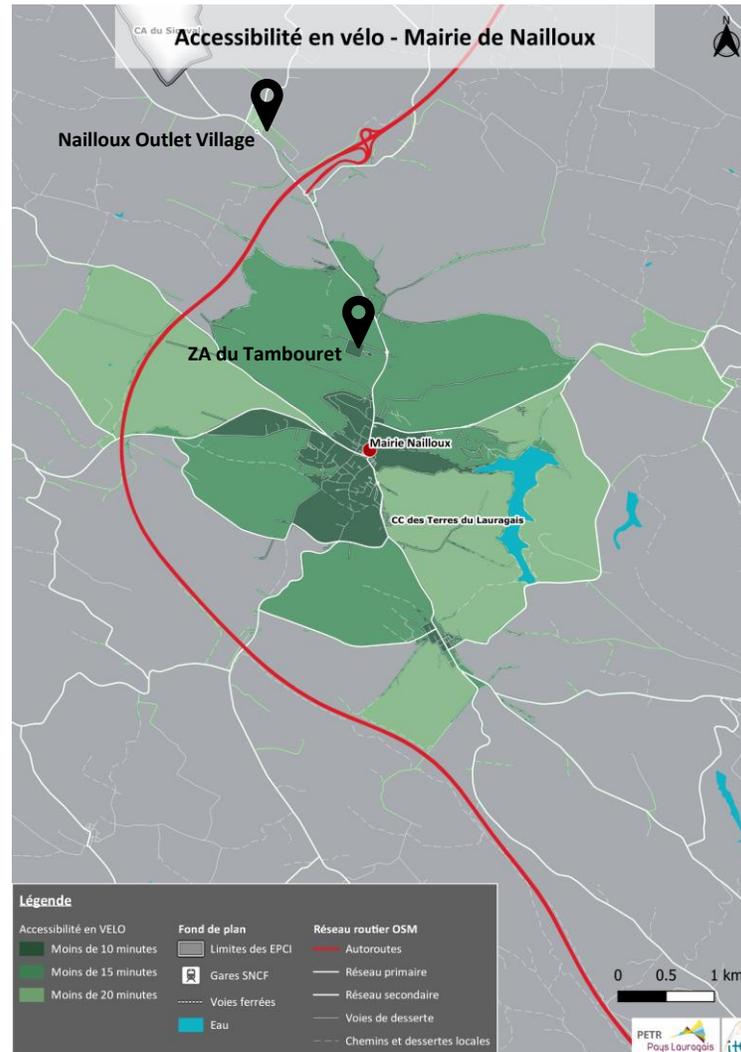
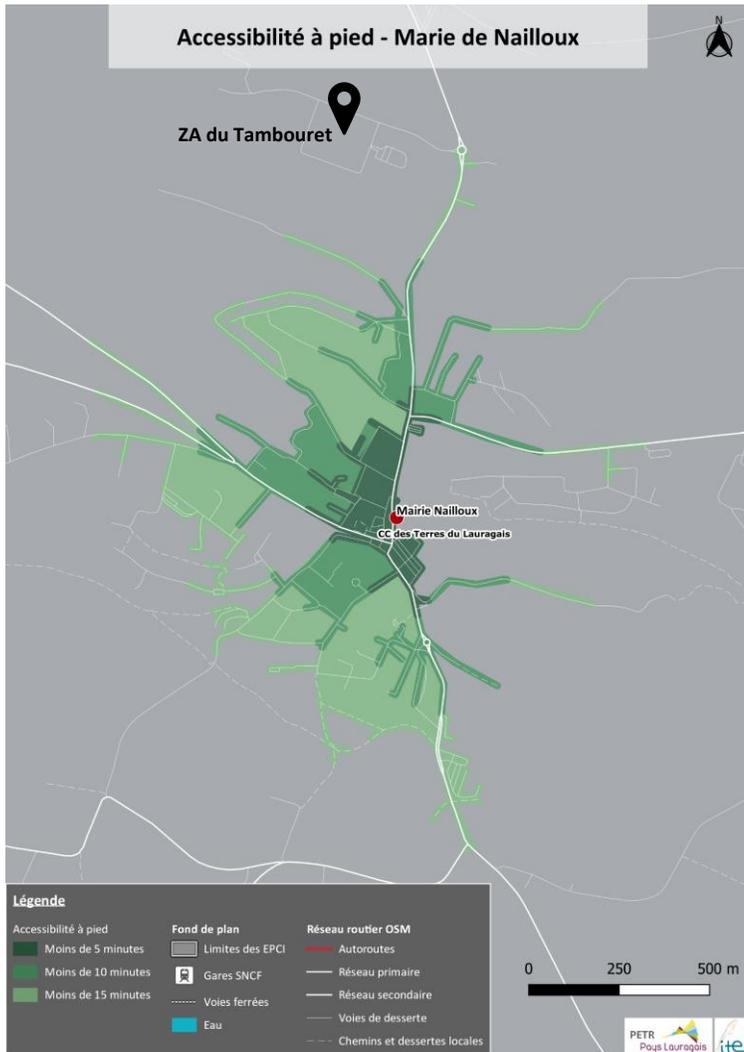
A partir de la Mairie de Revel, il est possible de **parcourir le cœur historique en moins de 15 minutes** et de rejoindre la zone d'activité au nord la Farguette. En complément, le vélo permet de rejoindre la ZA La Graverie à l'Ouest et la ZI de la Pomme. Le VAE permet quand à lui d'allonger les distances jusqu'au Lac de Saint-Ferréol notamment.

Accessibilité et pertinence des modes actifs : Mairie de Villefranche-de-Lauragais



A partir de la Mairie de Villefranche de Lauragais, il est possible de rejoindre la gare en moins de 10 minutes à pied et l'ensemble du cœur historique (dont le Collège Jules Ferry). Le vélo et le VAE permettent quant à eux de rejoindre la zone d'activités Borde-Blanche à l'Ouest et le Centre de Loisirs Intercommunal au Nord Ouest de la Commune.

Accessibilité et pertinence des modes actifs : Mairie de Nailloux



A partir de la Mairie de Nailloux, il est possible de parcourir **le cœur historique en moins de 15 minutes à pied**. Le vélo et le VAE permettent également de relier le centre-ville à la zone d'activité du Tambouret au Nord et le VAE permet également de rejoindre, en théorie, le village des marques au nord en moins de 20 minutes. Toutefois, les vitesses observées sur ce trajet ne permettent pas de garantir un trajet sécurisé à vélo.

Les modes actifs : synthèse

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">▪ Des politiques gouvernementale, régionale et locale favorables à l'aménagement de l'espace public, au développement d'infrastructure ou de service, à l'équipement des ménages : dispositif appels à projet, subventions pour les collectivités (aménagement, stationnement, animation), aides à l'acquisition de vélo/VAE pour les particuliers, etc.▪ Plusieurs initiatives locales et réflexions engagées en lien les modes actifs qui montrent l'intérêt et la volonté de développer ces mobilités sur le territoire.▪ Des potentiels de report modal intéressants identifiés sur les 5 principales polarités du PETR permettant de relier en modes actifs les centres-bourgs aux gares et aux pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, zones d'activités, sites touristiques ...)	<ul style="list-style-type: none">▪ Les infrastructures existantes permettent essentiellement de répondre à des besoins de déplacement liés au vélo sport/loisirs/tourisme.▪ Un déficit de services aux usagers du vélo identifiée de manière globale sur le territoire : stationnement, bornes de recharge pour les VAE, etc.

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 Lauragais 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

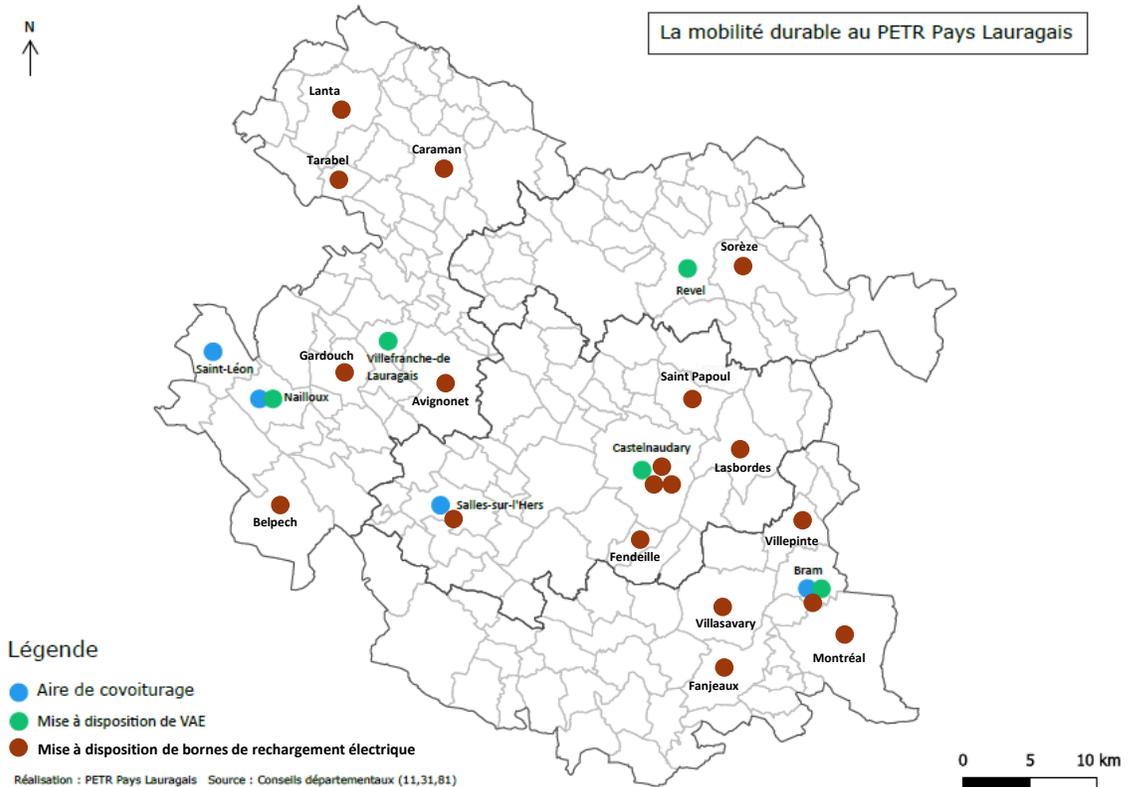
Le covoiturage est une pratique accompagnée **par**:

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 Lauraguais Malpère.

Elle propose plusieurs services :

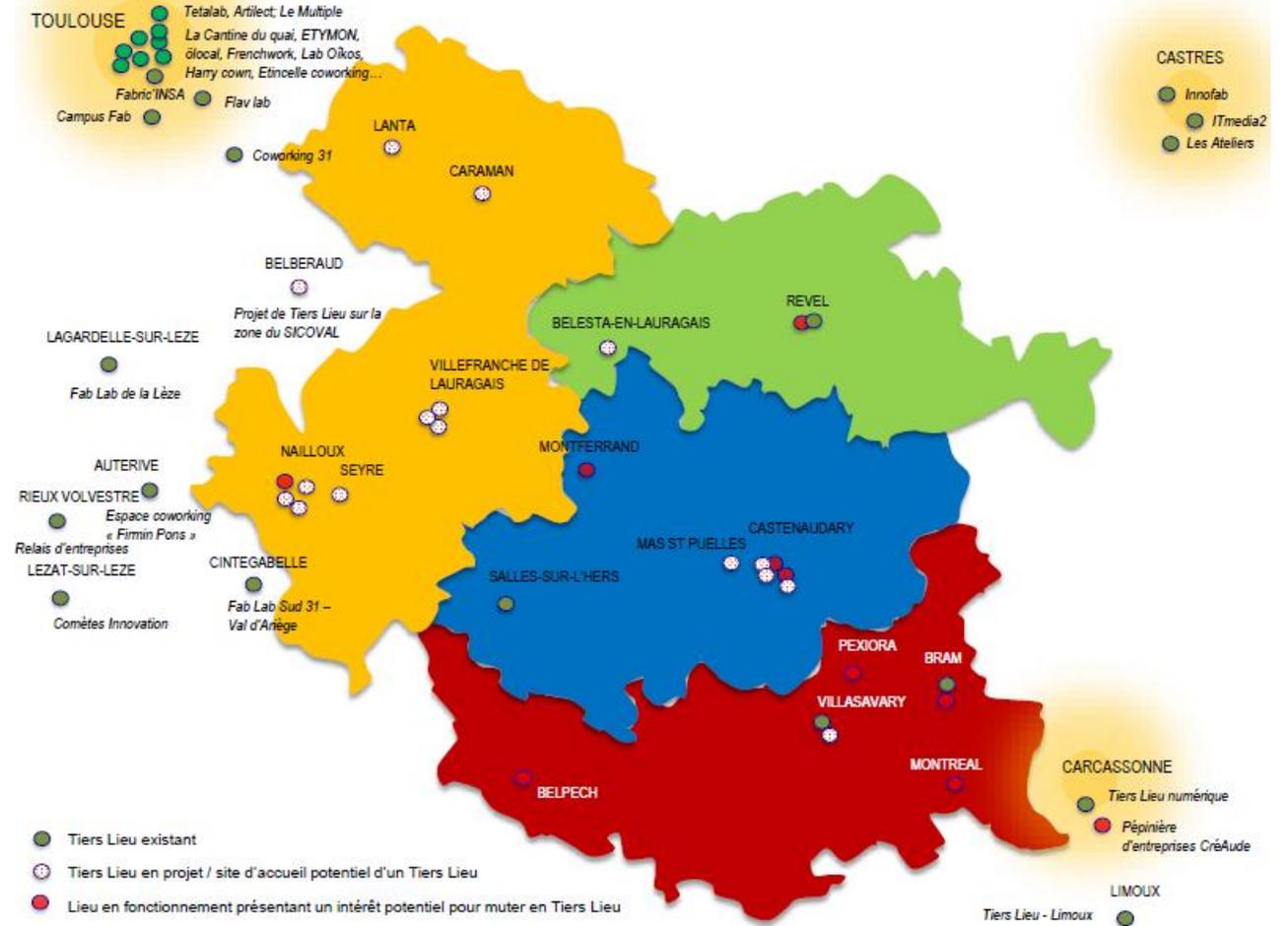


La Roue Qui Tourne, une plateforme de mobilité qui propose différentes actions sur le territoire lauragais audois :

- ***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***

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

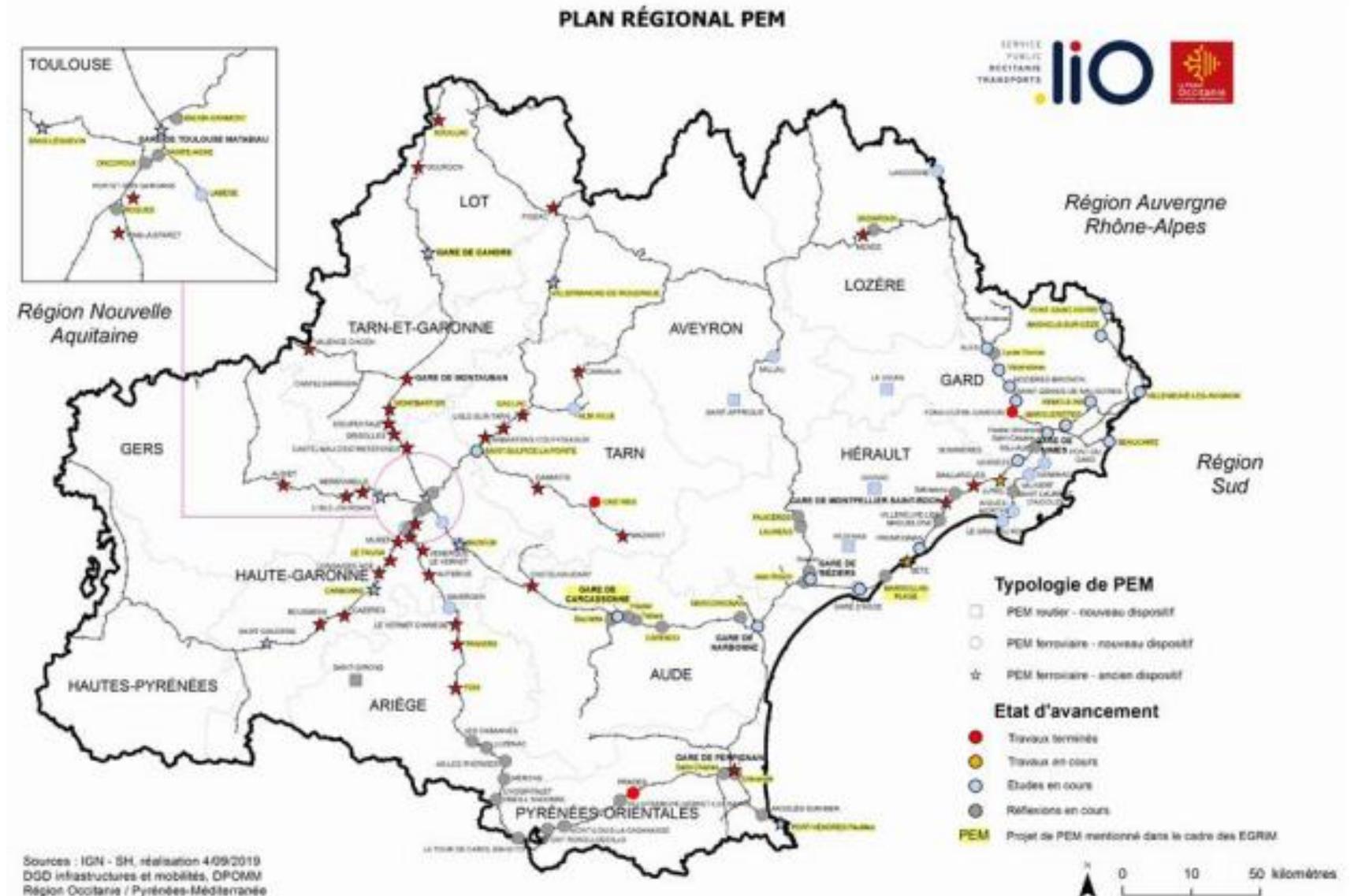
Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">▪ Les prémices d'initiatives en matière de nouvelles mobilités.▪ Un bon maillage de bornes de rechargement éclectiques/ hybrides en proximité des grandes infrastructures routières, dans les cœurs de bourg et les zones les plus densément peuplées.	<ul 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

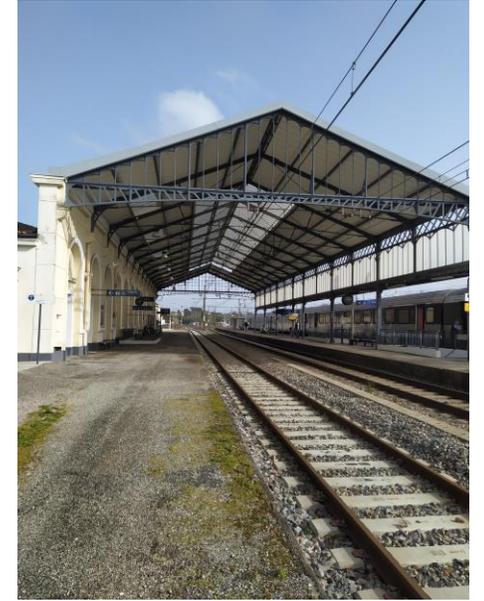
Le Pôle d'échange Multimodal de Castelnaudary

Dans le cadre de son **Plan Régional PEM** (Pôle d'Echange 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 réagencement 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.

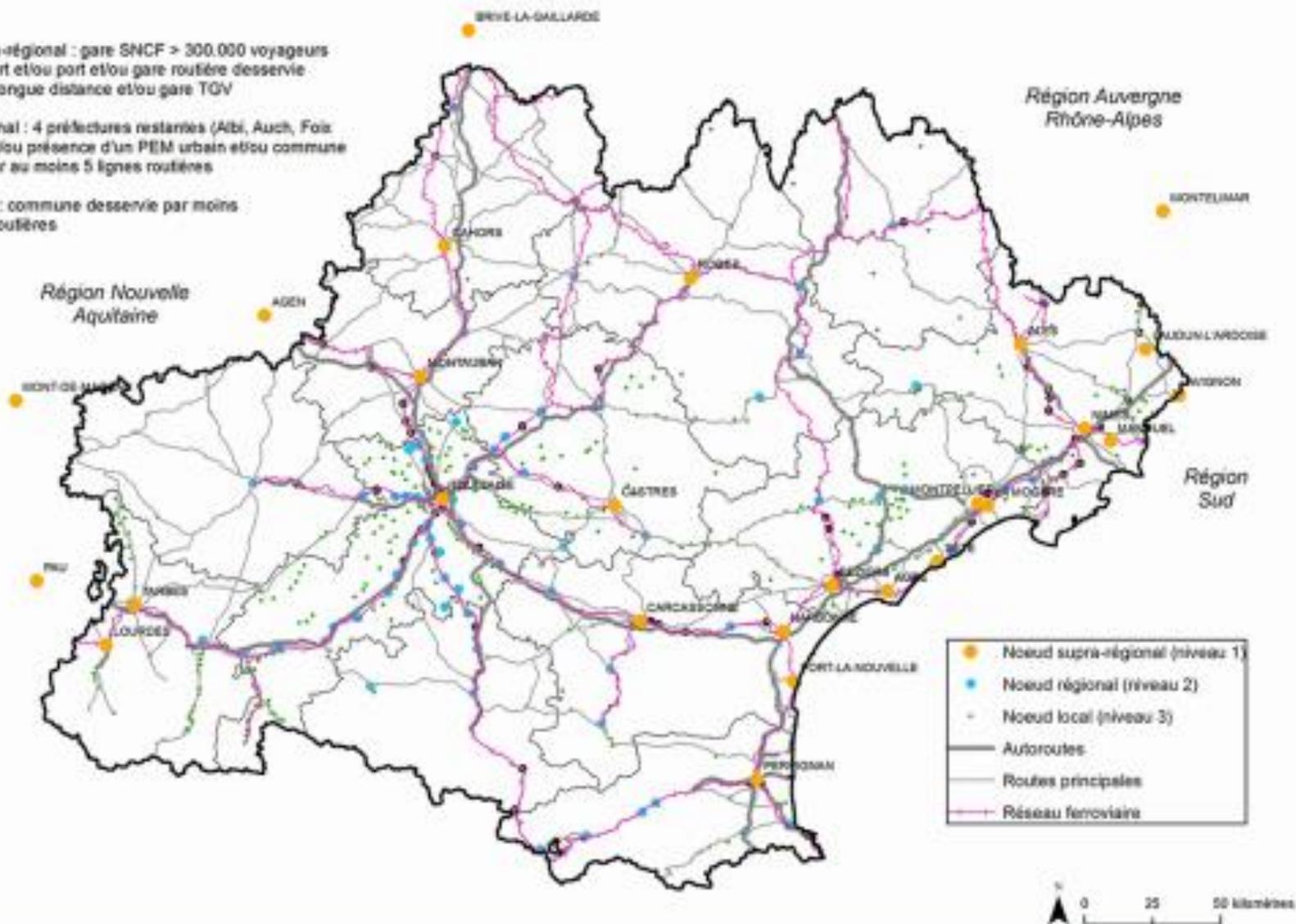


NŒUDS D'ÉCHANGES STRATÉGIQUES

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



Source : IGN - JPT, SH, réalisation 12 avril 2019, DGD Infrastructures et mobilités, DPOM-MBD, Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

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

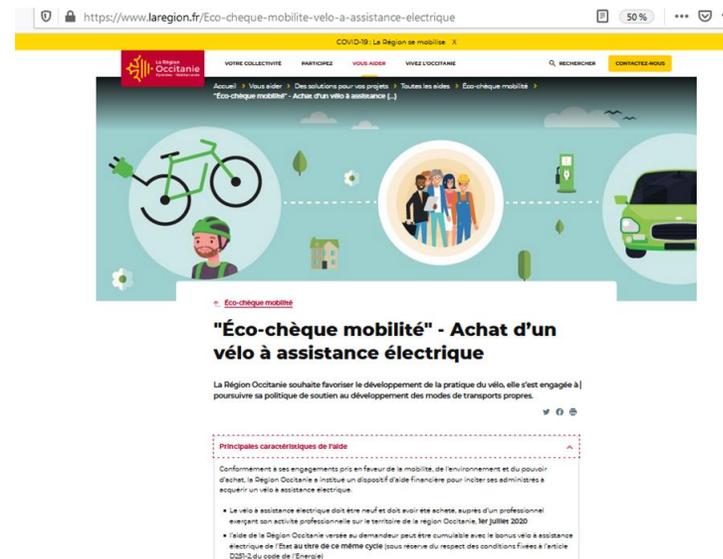
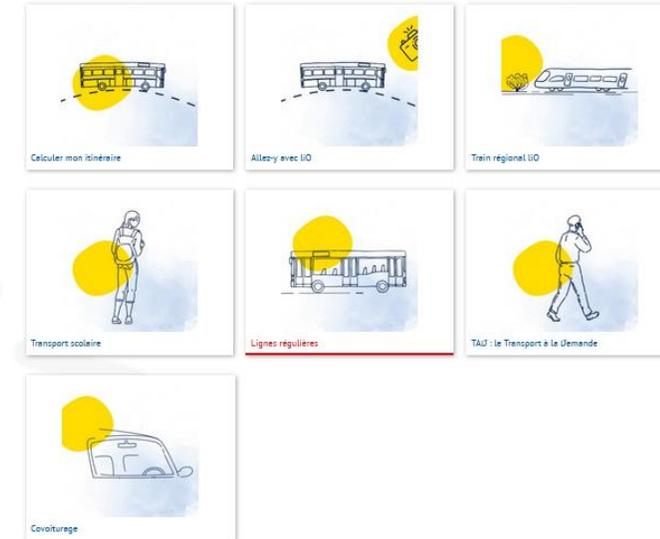
L'information disponible sur les **différentes solutions de mobilité à l'échelle du PETR est accessible sur le site régional Lio** (<https://lio.laregion.fr/>) qui propose différentes rubriques dont un calculateur d'itinéraires.

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.



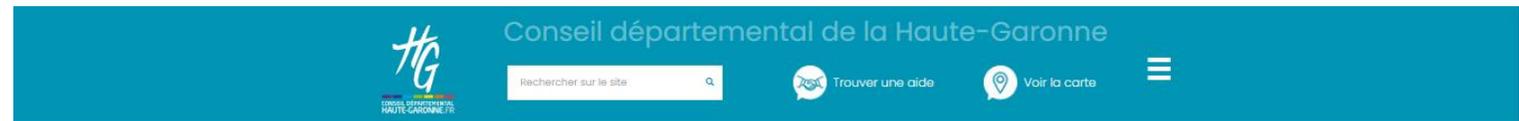
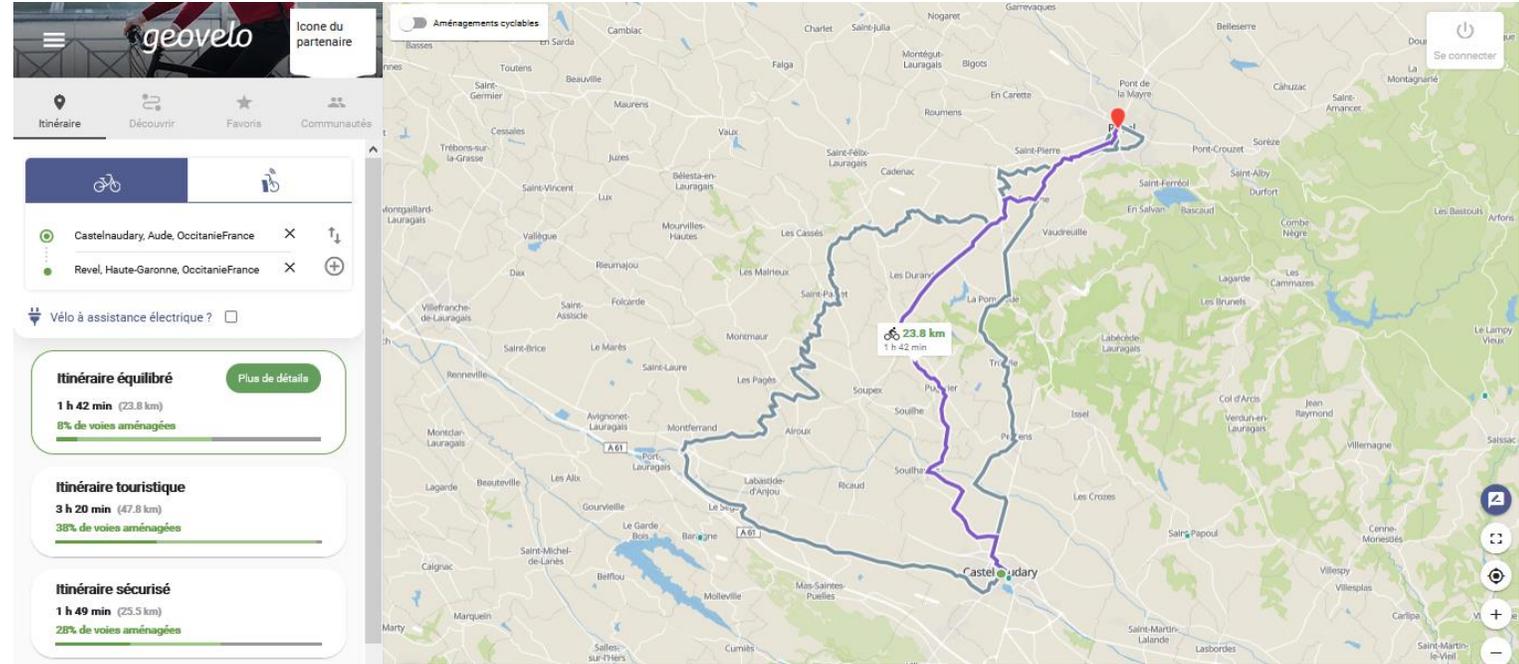
Me déplacer



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 geovelo (<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 d 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 ?

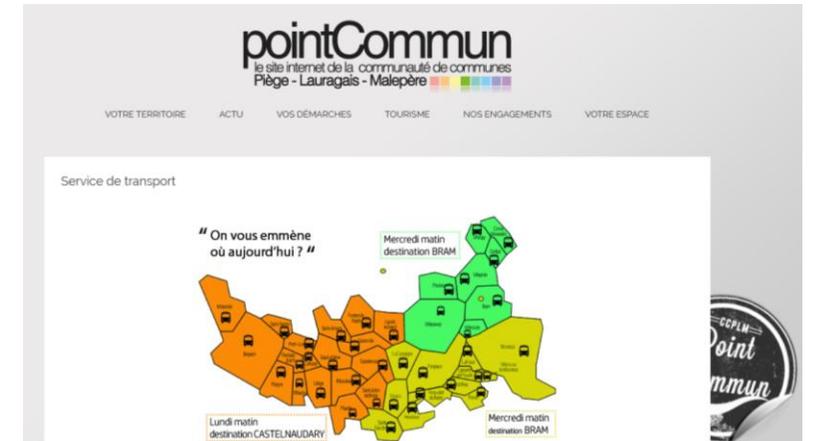
Vous devez vous enregistrer en ligne ou sur papier.

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.



Accueil / Présentation / Le territoire / Nous rendre visite

A la croisée des chemins

> EN VOITURE

- Depuis Toulouse : 60 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 Gènes-Barcelone et de raccorder au Nord sur Bordeaux (A63) et Paris (A20).

- 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 : 05 62 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

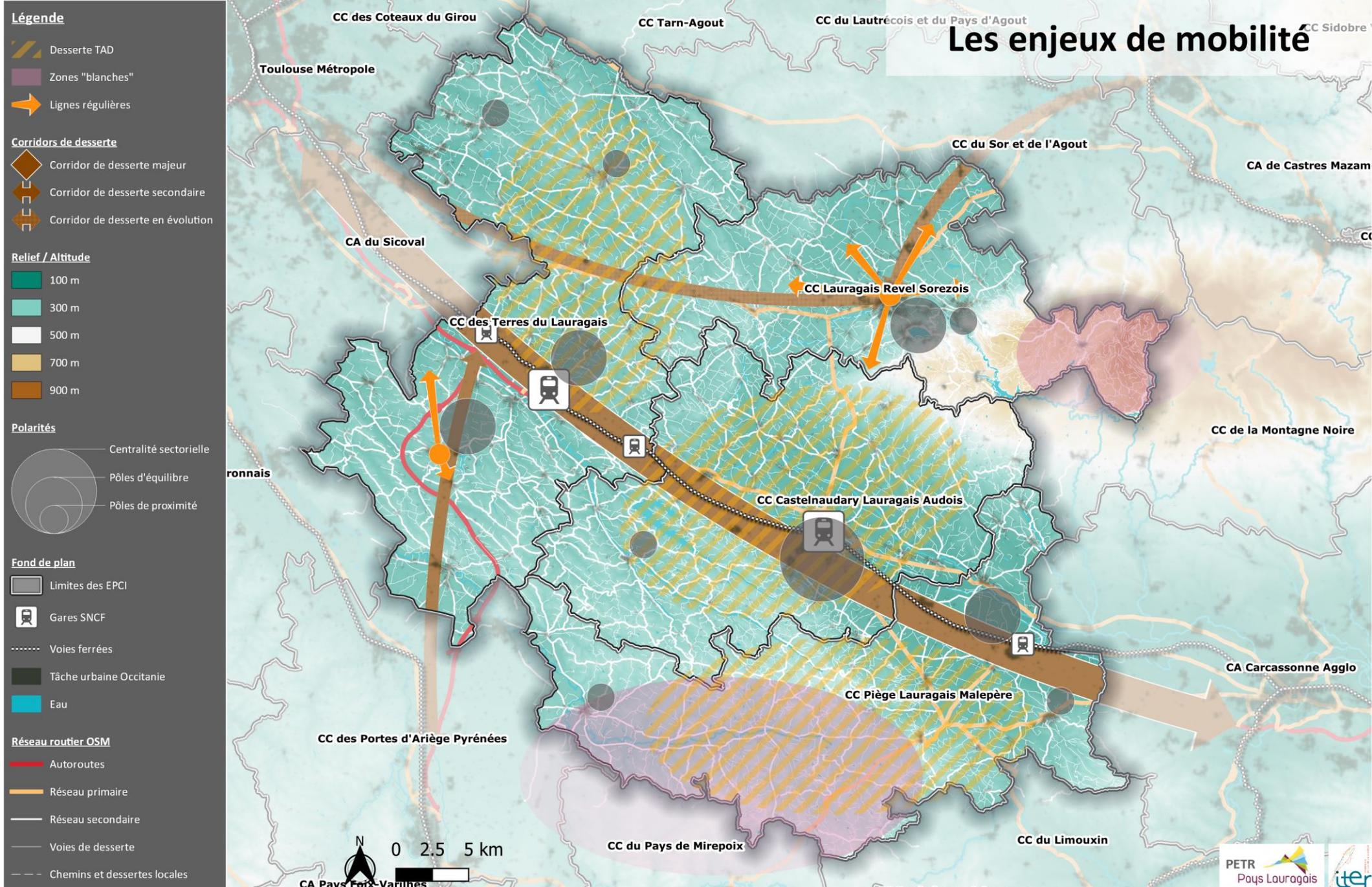
VIII – Enjeux et perspectives

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.



Les enjeux de mobilité

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.) en 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-ensembles 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 territoire, 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 différentes façons:

- 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 croit 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 émergent 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 médiant 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 développée 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 différents 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, ADSE, Plan Climat, CASTELNAUDARY LAURAGAIS AUDOIS, TERRES LAURAGAIS

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

TERRES DU LAURAGAIS
COMMUNAUTE DE COMMUNES

Lauragais Revel Sorèzois
Communauté de Communes

CASTELNAUDARY LAURAGAIS AUDOIS



Merci de votre attention



Mathilde Losego

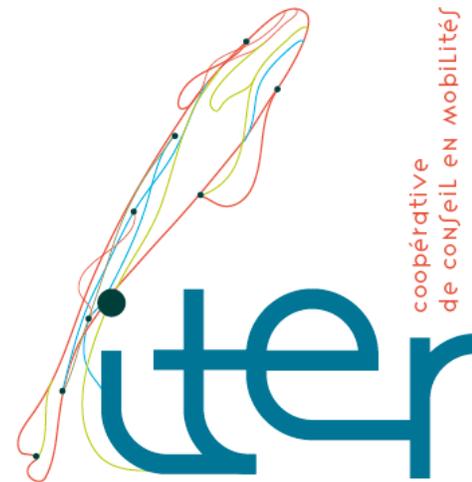
urbanisme.lauragais@orange.fr

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