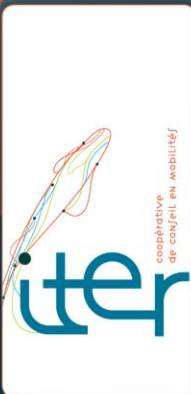


Diagnostic prospectif et concerté de la mobilité sur le Pays Lauragais

Phase 2 : Recensement des besoins et pratiques des usagers et futurs usagers

PETR du Pays Lauragais - version 01 du 23/04/2021



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. Introduction : la concertation pour recenser les besoins et pratiques des usagers et futurs usagers
- II. L'enquête auprès des habitants
- III. L'enquête auprès des communes
- IV. L'enquête auprès des employeurs
- V. Entretiens semi-directifs
- VI. Ateliers représentants de la société civile
- VII. PSE 2 : Ateliers habitants
- VIII. Synthèse

Introduction:

La concertation pour recenser les besoins et pratiques des usagers et futurs usagers

Trois principaux temps 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 (12) :

- Auprès de la Région et des principales polarités.



Des rencontres – ateliers de travail :

- 4 ateliers de travail organisés par EPCI, réunissant des citoyens
- 2 ateliers de travail organisés, un pour les communes du Tarn et de la Haute-Garonne, l'autre pour les communes de l'Aude et réunissant des acteurs socio-économiques.



L'enquête auprès des habitants

L'enquête auprès des habitants

Enseignements généraux

Enseignements par EPCI

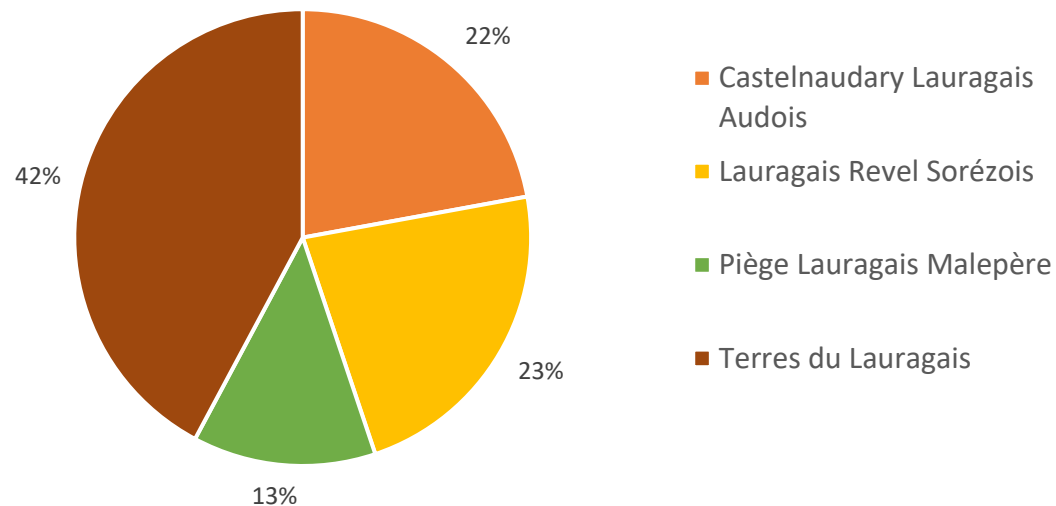
L'enquête auprès des habitants

- Une enquête auprès **de l'ensemble de la population du Pays Lauragais** a été organisée afin de recenser les pratiques de déplacements par grands motifs de déplacement (travail, étude, santé, achat...) et les attentes en matière d'amélioration des conditions de déplacement. Si cette enquête avait pour première cible les résidents du pays Lauragais, elle ne leur était pas exclusivement réservée: les personnes venant sur le territoire, notamment pour y travailler, pouvaient contribuer à cette consultation.
- Cette enquête a fait l'objet **d'une large campagne de communication** organisée par le Pays Lauragais avec la contribution des EPCI et des communes du territoire: conception d'un pack de communication permettant un usage dématérialisé (mailing, Facebook, site Internet...) comme une diffusion par voie d'affichage (panneaux).
- L'enquête elle-même a été diffusée exclusivement par Internet (lien d'enquête redirigeant sur l'outil Lime Survey).
- L'enquête a été diffusée du 15 mars au 16 avril et a permis de recueillir **1350 réponses exploitables, soit un taux de retour tout à fait satisfaisant de 1,3% de la population.**

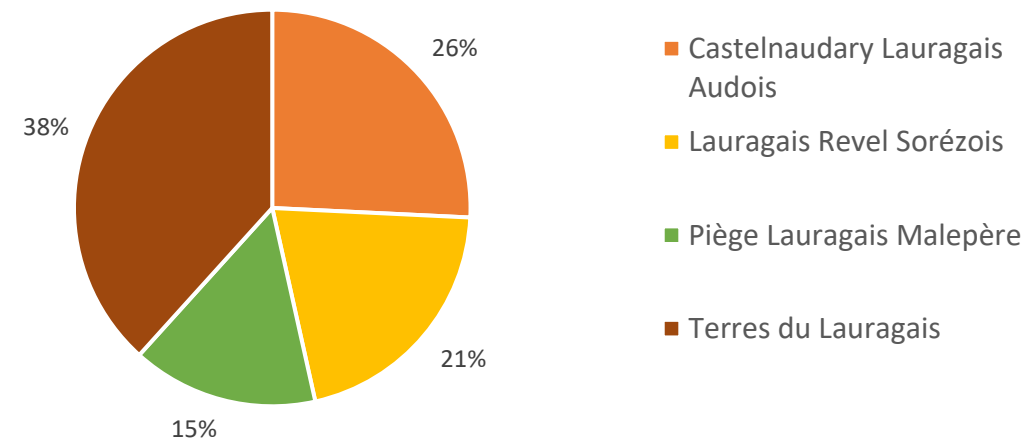


Nombre de répondants

Répartition des répondants par EPCI



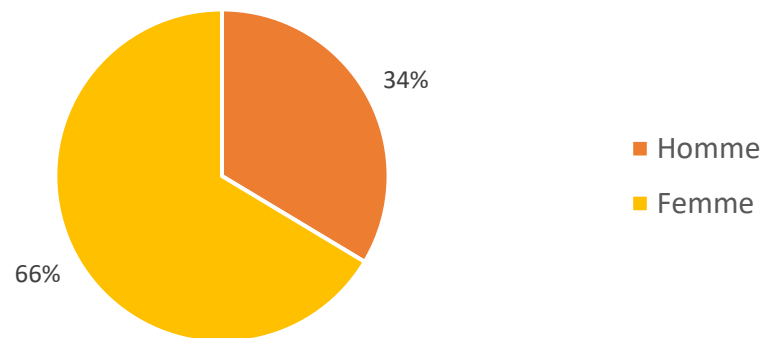
Répartition réelle de la population du PETR Pays Lauragais



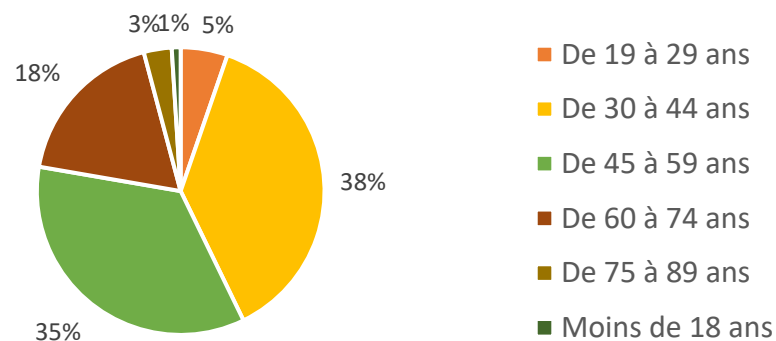
- Au total, plus de **1350 réponses** complète à ce questionnaire ont été analysées
- La répartition des réponses est plutôt proche de la répartition réelle de la population sur le territoire. En effet, il y a au maximum 4% de différence entre la répartition de la population des répondants et la répartition réelle de la population.

Profil des répondants

Pourcentage de réponses en fonction du genre du PETR Pays Lauragais



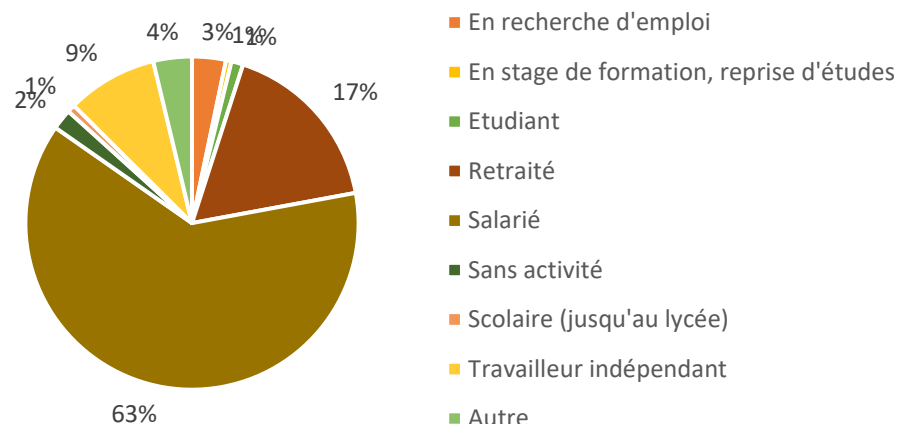
Catégories d'âge en pourcentage des répondants au sein du PETR Pays Lauragais



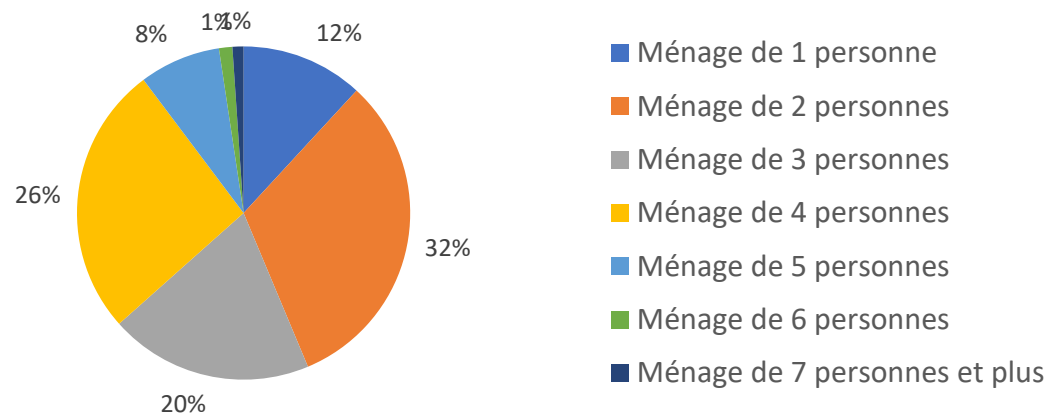
- Les répondants de l'enquête sont majoritairement des femmes (66%). Cette tendance est équivalente dans l'ensemble des communautés de commune.
- De plus, les personnes ayant répondu sont majoritairement des personnes :
 - Ayant entre 30 et 44 ans (38%)
 - Ayant entre 45 et 59 ans (35%)
 - Ayant entre 60 et 74 ans (18%)Ces 3 catégories regroupent 91% des répondants totaux
- Il existe de grandes disparités en ce qui concerne la répartition d'âge des répondants au sein des communautés de commune avec pour exemple, 14% de différence entre les CC Lauragais Revel Sorezois et Terres du Lauragais pour la catégorie d'âge 30 à 44 ans et 18% de différence pour la catégorie 60 à 74 ans.
- Cette tendance est également présente au sein du pôle sectoriel et des pôles d'équilibre, qui ont de grandes différences entre les catégories d'âge des répondants.

Profil des répondants

Activités principales des répondants PETR du Pays Lauragais



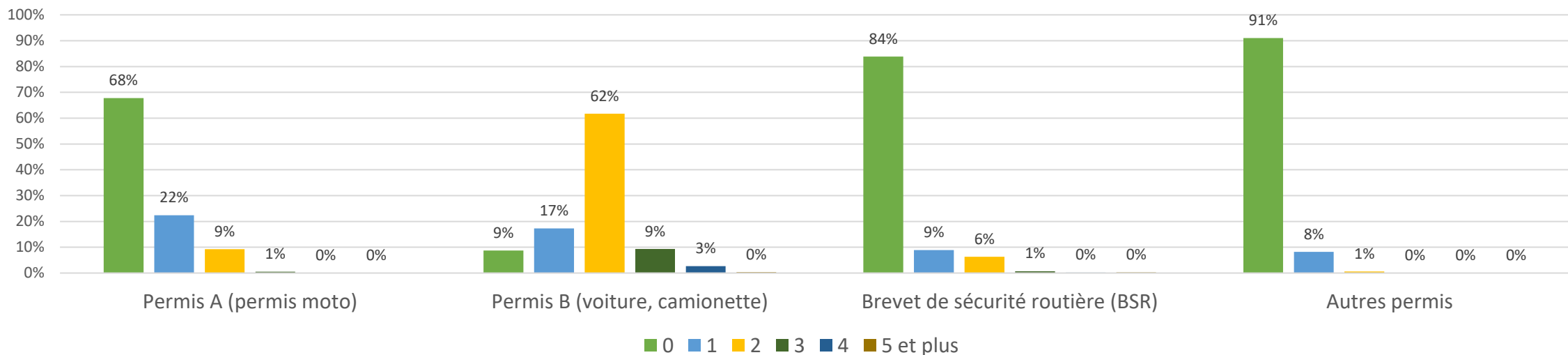
Nombre de personnes dans le ménage des répondants du PETR Pays Lauragais



- Les habitants ayant répondu à cette enquête sont, pour la grande majorité des salariés (63%).
- Cette tendance est similaire avec une supériorité de salariés ayant répondu au sein des CC. Par exemple, il y a 51% de salariés qui ont répondu à l'enquête au sein de la CC Castelnaudary Lauragais Audois et 74% pour la CC Terres du Lauragais. Ce qui représente une différence de 23%.
- Cette différence est compensée par le nombre de retraités ayant répondu au sein de la CC Terres du Lauragais qui est de 10 à 13% inférieurs aux autres CC.
- Pour le pôle sectoriel et les pôles d'équilibre, il existe également de grandes différences au sein des activités principales des répondants, notamment pour les catégories salariés et retraités.
- Etant donné la moyenne d'âge des répondants ainsi que les activités principales des répondants, on peut logiquement voir que les ménages sont majoritairement des ménages composés de 2 personnes (32%), de 4 personnes (26%), et de 3 personnes (20%).
- Cette répartition est différente au sein des CC avec de grandes différences de taille de ménage entre les répondants. En effet, il y a 18% de différence entre la CC Lauragais Revel Sorezois et CC Terres du Lauragais pour le nombre de ménages de 4 personnes des répondants, et 18% de différence pour les ménages de 2 personnes pour la CC Terres du Lauragais et Piège Lauragais Malepère.

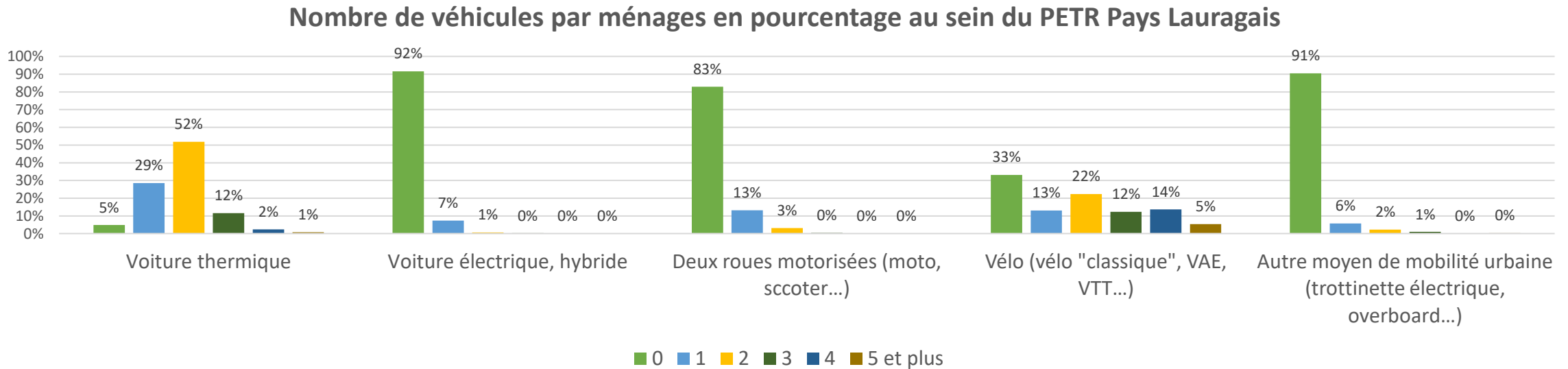
Equipement des ménages

Nombre de permis au sein des ménages en pourcentage du PETR Pays Lauragais



- Les ménages du PETR du Pays Lauragais n'ont pas, pour la majorité pas de permis A (68%), BSR (84%) ou un autre permis (91%). Cependant, au sein des ménages, 62% ont 2 permis B et 17% ont un permis B. Seulement 9% des répondants n'ont pas de permis au sein de leur ménage. Parmi ces 9% de personnes n'ayant pas le permis, 50% sont des salariés et près de 25% des personnes à la retraite.
- Au sein des CC, cette répartition du nombre de permis par ménage est différente. Les ménages vivant dans la CC Castelnaudary Lauragais Audois et Lauragais Revel Sorezois ont 7% à 9% de ménages supplémentaire possédant 1 permis. A contrario, les deux autres CC possèdent majoritairement des ménages ayant deux permis (9 et 11% de plus). Il n'y a pas de grande disparité entre les CC en ce qui concerne le pourcentage de ménages n'ayant pas le permis.

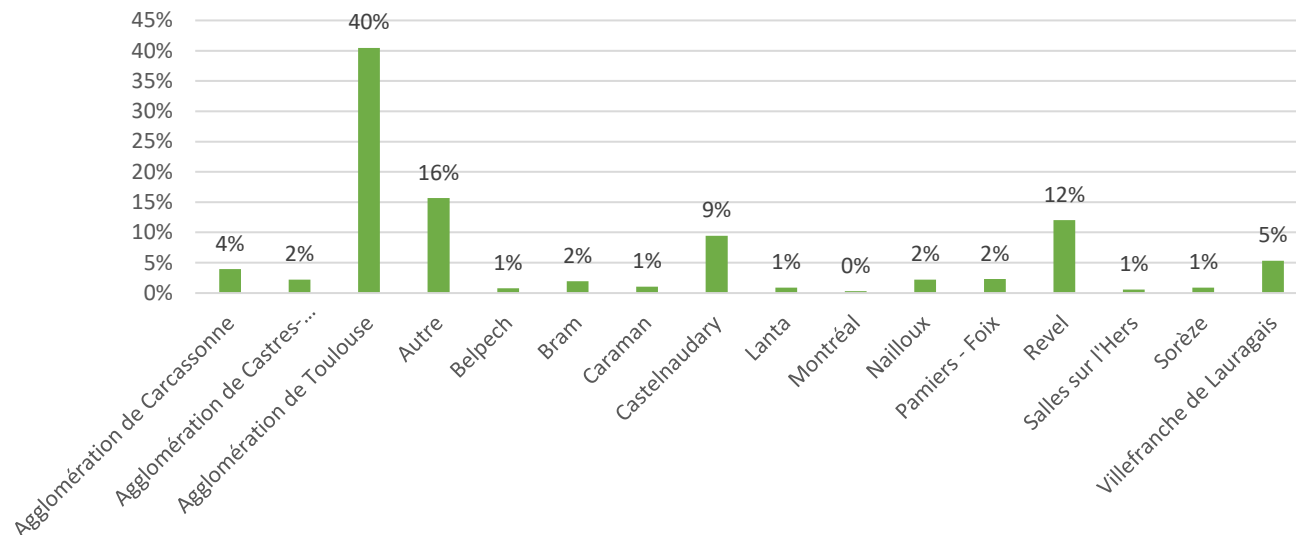
Equipment des ménages



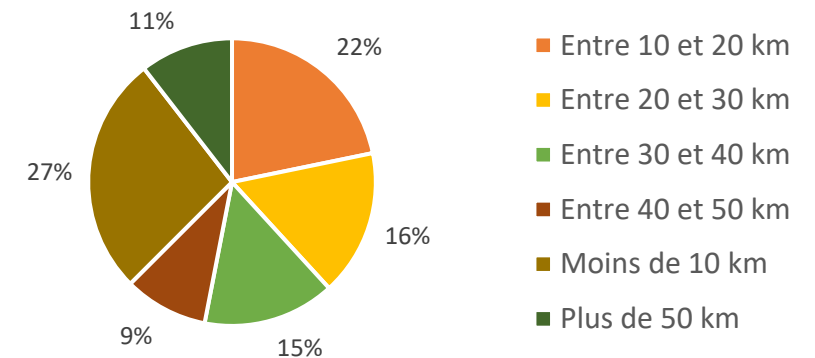
- En ce qui concerne le nombre de véhicules par ménages, on peut remarquer que seulement 5% des ménages n'ont pas de voiture. Ce taux est beaucoup plus important pour les autres types de véhicules. Cela montre bien l'importance de la voiture thermique dans les déplacements des ménages. Parmi les personnes n'ayant pas de voiture thermique, il y a 39% d'employés, 22% de retraités, ainsi que 15% de personnes en recherche d'emploi.
- Au sein des Communautés de communes, cette tendance est similaire avec très peu de ménages qui ne possède pas de voiture (maximum 7%). Il n'y a pas de grandes disparités en termes d'équipements entre chaque CC.

Destination selon le motif : trajets domicile - travail

Destination de travail des répondants du PETR du Pays Lauragais



Nombre de kilomètres réalisés pour se rendre sur le lieu de travail des habitants du PETR



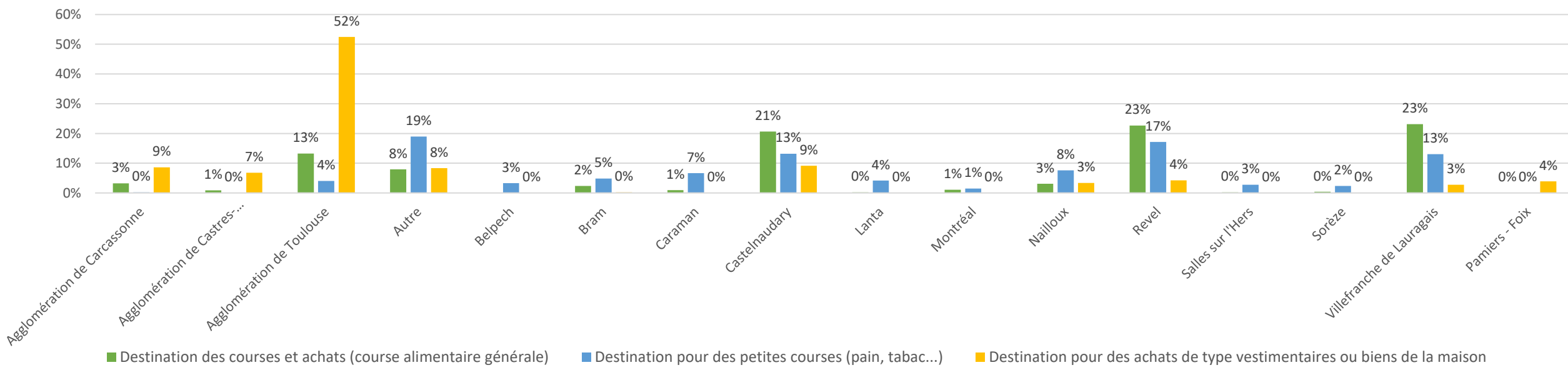
- Pour le motif travail, et comme cela est montré sur le graphique ci-dessus, on remarque bien une grande influence de Toulouse. En effet, Toulouse représente 40% des destinations pour l'emploi. Cette destination varie grandement selon les CC. En effet, 65% des répondants la CC Terres du Lauragais vont travailler dans l'agglomération Toulousaine contre seulement 7% pour la CC Piège Lauragais Malepère. Cette différence se traduit également aux niveaux des pôles d'équilibre et de la centralité sectorielle avec les communes situées au sein de la CC Terres du Lauragais qui ont un taux important de personnes allant travailler dans l'agglomération Toulousaine. Cette grande différence est principalement due à la proximité des CC avec la métropole toulousaine.
- Pour se rendre sur le lieu de travail, les habitants du PETR ont des trajets plutôt courts avec majoritairement des trajets de moins de 10km (27%), ainsi que des trajets de 10 à 20 km (22%). Il existe également des différences entre les CC au niveau du nombre de kilomètres pour se rendre au travail. Pour toutes les collectivités sauf la CC Terres du Lauragais, plus de 50% des personnes font moins de 20km. Pour la CC Terres du Lauragais, 48% des personnes font entre 20 et 40km pour se rendre au travail.

Destination selon le motif : destination d'achat

- En ce qui concerne les achats, il y a une différence de lieu d'achat en fonction du type d'achat réalisé. Pour les grandes courses, les achats se répartissent de manière plutôt égale entre le pôle sectorielle et les pôles d'équilibre. Comme nous pouvons le voir, la destination des achats de courses se font majoritairement à Revel (23%), Villefranche-de-Lauragais (23%) et Castelnau-dary (21%).
- Les achats de petites courses se font dans des communes plus proches des habitants avec des pourcentages réparti de manière plus équitable entre toutes les communes.

- Les achats vestimentaires ou de biens de maison se font grandement dans l'agglomération Toulousaine. En effet, 52% font les courses de ce type dans l'agglomération Toulousaine.
- Les courses réalisées de manière très récurrentes se font à une échelle plus locale. A contrario, les courses plus rare ou exceptionnelles se regroupent dans des agglomérations plus importante (pôle d'équilibre, pole sectoriel ou agglomération Toulousaine).
- Cela varie grandement selon les communes structurantes du PETR en fonction de la localisation de celles-ci.

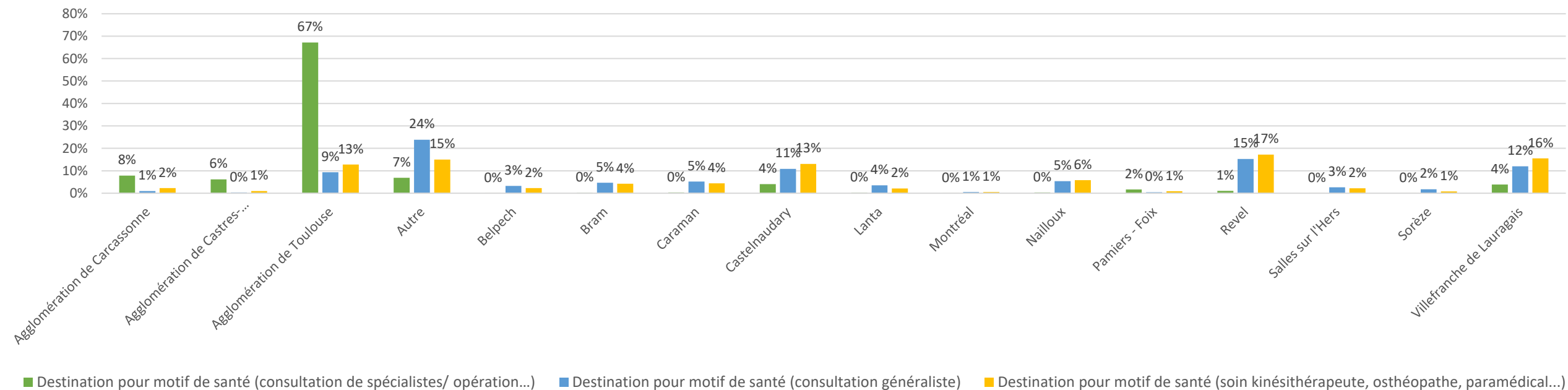
Destination pour un motif d'achat au sein du PETR Pays Lauragais



Destination selon le motif : destination pour motif de santé

- En ce qui concerne les destinations pour le motif santé, pour réaliser des consultations chez des spécialistes ou pour des opérations, la métropole de Toulouse est la destination grandement privilégiée (67%). Cela peut être due aux services que propose l'agglomération, qui ne se trouvent pas ailleurs.
- Pour les consultations avec un médecin généraliste, cela se fait à une échelle plus locale. Même si les pôles principaux et l'agglomération de Toulouse sont les destinations principales pour ce type de consultation.
- Les destinations pour des soins type kinésithérapeute, ostéopathes, paramédical... se font principalement sur les 2 pôles d'équilibres (17% pour Revel, 16% pour Villefranche-de-Lauragais), le pôle sectoriel de Castelnaudary (13%) ainsi que l'agglomération de Toulouse (13%).

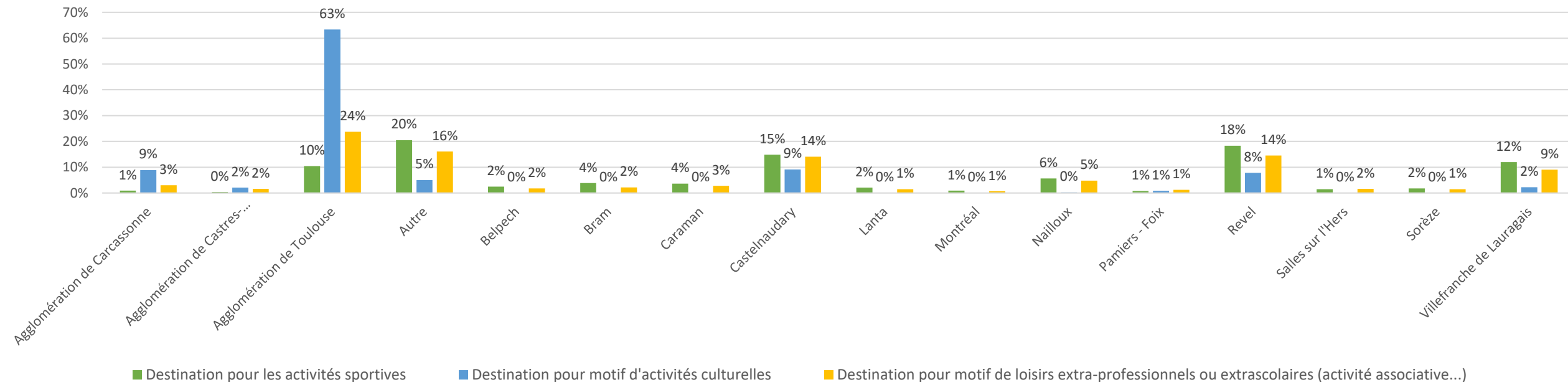
Destination pour un motif de santé au sein du PETR Pays Lauragais



Destination selon le motif : destination pour motif d'activités de loisir

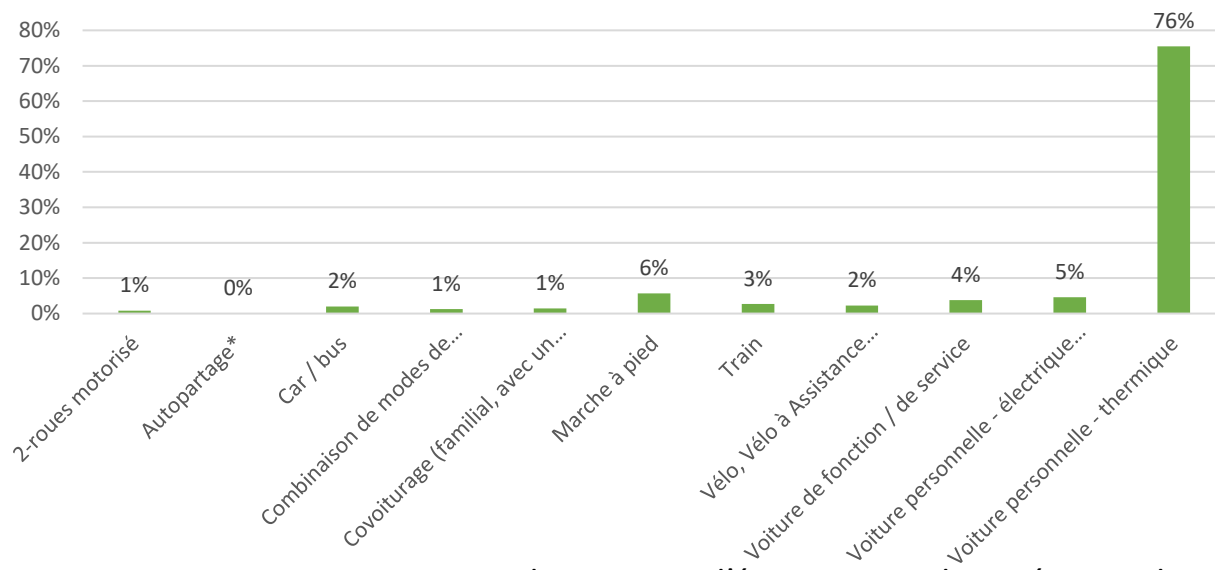
- Les activités de loisirs, plus précisément les activités sportives se font principalement au sein du trio de ville Revel (18%), Castelnaudary (15%) et Villefranche-de-Lauragais (12%).
- Pour les activités culturelles, l'agglomération de Toulouse est la destination privilégiée à hauteur de 63%.
- Pour les loisirs extra-professionnels, l'agglomération de Toulouse est la principale destination (24%). Castelnaudary et Revel sont des destinations également importantes pour les loisirs extra-professionnels ou extra-scolaire à hauteur de 14% chacune.
- Nous pouvons voir que les destinations pour les activités sportives ainsi que les activités extra-professionnelles et extrascolaires sont globalement similaires. Cependant, pour les activités culturelles, la destination principale est l'agglomération Toulousaine.

Destination pour un motif de loisirs au sein du PETR Pays Lauragais



Modes de déplacement actuel et raisons

Mode de déplacement priorisé par les répondants pour se déplacer

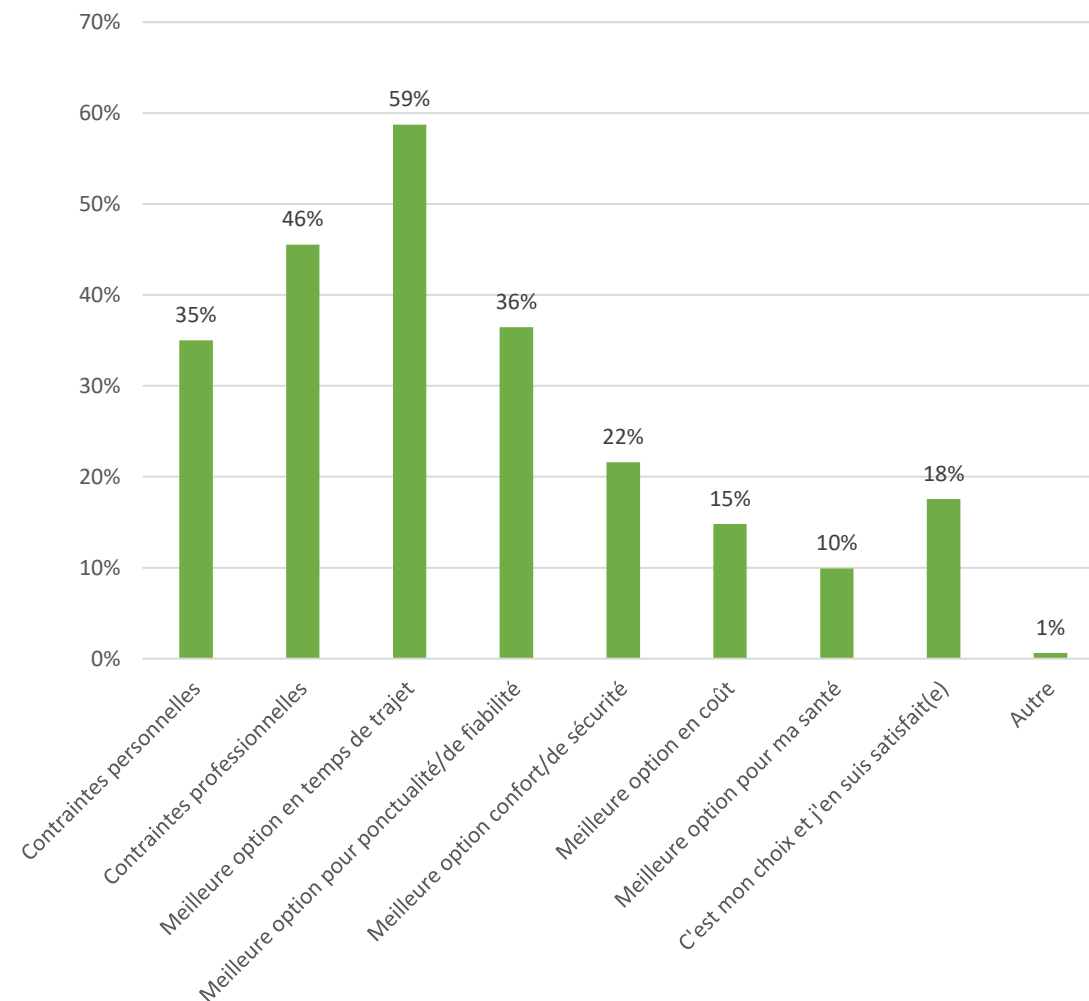


Comme nous pouvions nous en douter avec l'équipement des ménages, la voiture personnelle thermique est le mode de transport privilégié par les répondants pour se déplacer : 80% privilégient ce mode de déplacement.

Les raisons principales de ce choix de mobilité sont que la voiture personnelle thermique est la meilleure option en termes de temps de trajet (pour 59% des répondants), et que les répondants ont des contraintes professionnelles qui les contraignent à prendre ce mode de transport (pour 46% des répondants).

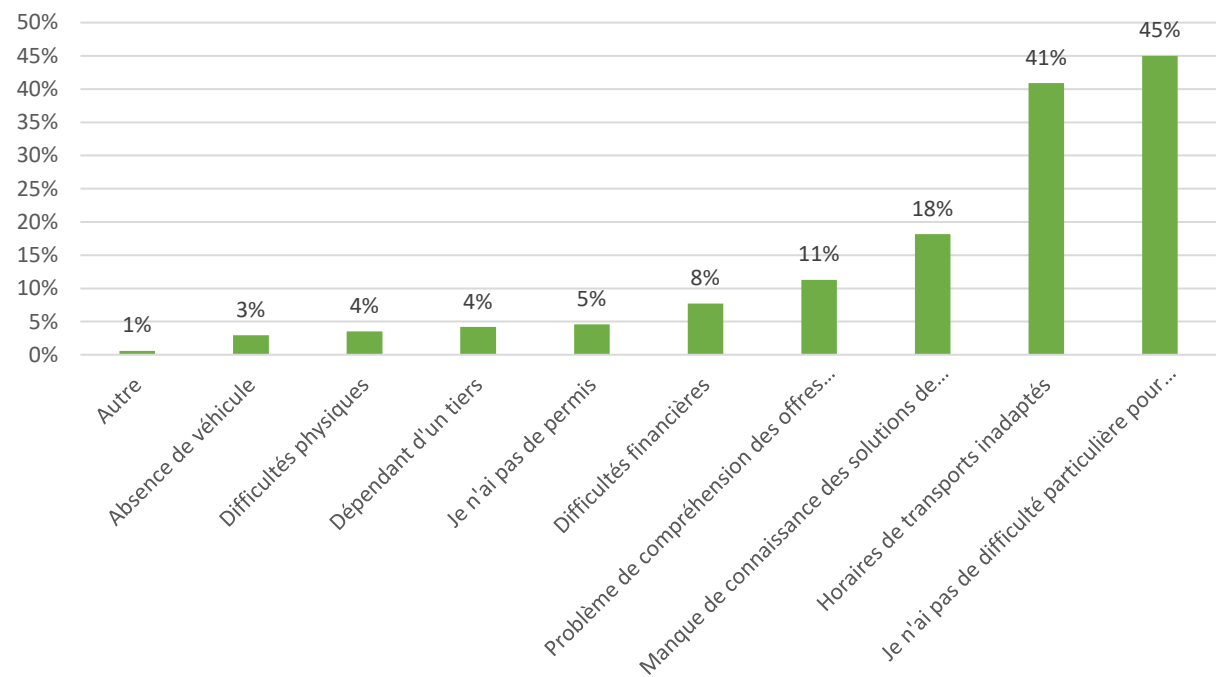
Il n'existe que très peu de différences entre les CC pour ces réponses, ce qui montre bien que la vision de la voiture est similaire au sein des territoire.

Raison du choix de mode de transport en pourcentage du PETR Pays Lauragais

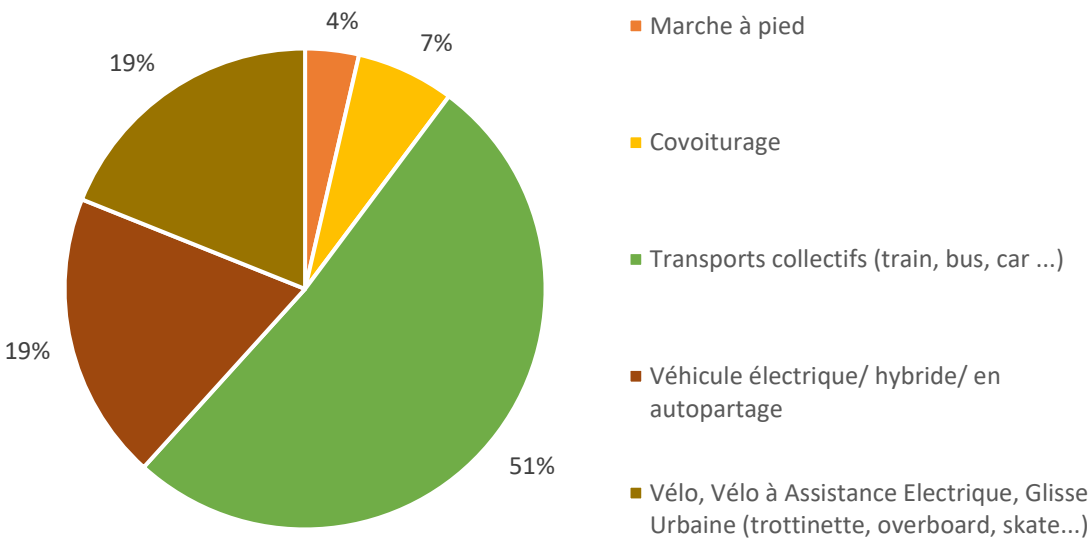


Difficultés et obstacles rencontrés et propension au changement

Principales difficultés/obstacles rencontrés pour les déplacements des répondant de PETR Pays Lauragais



Mode de déplacement qui pourrait être utilisé davantage si l'offre est mieux adaptée aux besoins des répondants du Pays Lauragais



La principale difficulté/obstacle rencontrée par les répondants pour les déplacements est le fait que les horaires de transports sont inadaptés aux contraintes. Cette contrainte est présente à hauteur de 41%. Ensuite, 18% des répondants éprouvent des difficultés en ce qui concerne la connaissance des solutions de transports. Il est également important de noter que 45% des personnes n'éprouvent pas de difficulté particulière pour se déplacer.

Les modes de déplacements qu'ils souhaiteraient voir être développés en priorité sont à 51% les transports collectifs.

Au sein des communauté de communes, les répondants de la CC Terres du Lauragais souhaitent utiliser davantage les transports collectifs, à hauteur de 60%, contre 44 et 45% pour les autres EPCI. Cependant, c'est le moyen de transport voulant être plus utilisé par toutes les CC.

L'enquête auprès des habitants

Enseignements généraux

Enseignements par EPCI

Enseignement de l'enquête habitant au sein du Pays Lauragais

- Une importance attendue de la voiture au sein des ménages
 - ❑ Seulement 9% de ménages n'ont pas de permis B
 - ❑ Seulement 5% des ménages n'ont pas de voiture
 - ❑ 76% priorise la voiture comme moyen de déplacement
- Le véhicule est priorisé pour les déplacements pour des raisons de temps de trajet, de contraintes professionnelles et personnelles ainsi que pour la ponctualité du mode (qui est plus important que les transports collectifs).
- L'agglomération Toulousaine est très influente sur l'emploi au sein du PETR (40% des travailleurs travaillent à Toulouse)
- Les déplacements domicile travail sont principalement des déplacements courts et de moyenne distance
 - ❑ 27% font moins de 10km pour aller travailler
 - ❑ 22% font entre 10 et 20km pour aller travailler
- Pour ce qui est des achats, les personnes vont faire leurs courses alimentaires et les petites courses principalement dans 3 pôles du PETR
 - ❑ Castelnaudary
 - ❑ Revel
 - ❑ Villefranche de Lauragais

A noter que pour les petites courses, la catégorie autres représente 19% des réponses qui peuvent être des destinations de petites communes.
- Pour les achats plus exceptionnels, la destination principale devient l'agglomération toulousaine (52%)
- Les destinations pour des motifs de santé sont différents selon le type de soin. Pour aller consulter un spécialiste ou pour des opérations, la destination principale est l'agglomération toulousaine.
- Pour consulter un médecin généraliste ainsi que des professionnelles de soins (kinésithérapeutes, ostéopathes...), les destinations privilégiées sont certains pôles du PETR tel que
 - ❑ Revel
 - ❑ Villefranche de Lauragais
 - ❑ Castelnaudary
- Pour des motifs d'activité sportive, les destinations principales sont les pôles du PETR (Revel, Castelnaudary, Villefranche de Lauragais), même si le pourcentage le plus important est pour la destination d'autres communes qui peut être des communes plus rurales.
- Pour les loisirs culturels ainsi que les loisirs extraprofessionnels, la destination principale est l'agglomération Toulousaine, par la présence de services de culture et d'activités au sein du territoire.
- 51% des répondants souhaiteraient plus utiliser les transports collectifs. Cependant, les horaires de transports sont inadaptés, il y a un manque de connaissance des solutions de déplacement et des problèmes de compréhension qui fait que la voiture est priorisée par rapport aux transports collectifs.

Enseignement de l'enquête habitant au sein des communautés de commune

- En ce qui concerne les équipements des ménages (permis et moyens de déplacements), les tendances des EPCI sont similaires à la tendance du PETR.
- Le nombre de kilomètres parcourus pour se rendre sur le lieu de travail est variable entre les territoires communautaires :
 - ❑ Un pourcentage plus important que la moyenne du PETR font moins de 10km pour se rendre au travail pour la CC Castelnaudary Lauragais Audois et la CC Lauragais Revel Sorézois.
 - ❑ Un pourcentage de 11% supérieur qui font entre 10 et 20km pour se rendre sur leur lieu de travail par rapport à la moyenne du PETR pour la CC Piège Lauragais Malepère
 - ❑ +8 et +9% de différence par rapport au PETR pour les trajets de 20 à 30km et de 30 à 40 km pour la CC Terres du Lauragais
- La destination des achats pour les courses se fait principalement au sein des pôles d'équilibre de leur territoire pour chaque communautés de communes sauf pour la CC Piège Lauragais Malepère ou 26% vont faire leurs courses au sein de Castelnaudary.
- Pour les petites courses, les achats se font encore plus à une échelle locale avec des trajets pour ce type de courses qui se font au sein des pôles de proximité de chaque EPCI.
- Pour les courses de biens de la personne ou d'équipement de la maison, la tendance est similaire au PETR avec des achats qui se font principalement au sein de la métropole Toulousaine, sauf pour la CC Piège Lauragais Malepère dont la destination principale est l'agglomération de Carcassonne.
- Au sein de la CC Piège du Lauragais Malepère, la majorité des déplacements pour des raisons de santé (opérations ou pour la consultation de spécialiste) est en direction de Carcassonne (41%) et non pas de Toulouse (34%) contrairement aux autres EPCI.
- Pour la consultations de médecins généralistes et de professionnels comme des kinésithérapeutes, ostéopathes..., les lieux de déplacements privilégiés sont principalement les pôles d'équilibre ainsi que le pôle sectoriel.
- Les activités sportives se font principalement au sein des communes rurales proche du lieu d'habitation des répondants.
- En ce qui concerne les destinations pour les activités culturelles, la CC Piège Lauragais Malepère privilégie l'agglomération de Carcassonne devant l'agglomération de Toulouse.
- Pour les activités extraprofessionnelles ou extrascolaires, la destination des activités est principalement situé dans les pôles d'équilibres et le pôle sectoriel.
- Au sein des EPCI, le moyen de transport privilégié est le même que le PETR avec des raisons similaires pour chaque CC et des obstacles similaires.

Enquête habitant : grands enseignements

- L'agglomération de Toulouse exerce une grande influence sur le PETR en tant que **destination d'emploi, d'achats exceptionnels**, pour **des rendez-vous médicaux** (spécialistes) ou encore pour réaliser **des activités culturelles**.
- Les pôles d'équilibres et le pôle sectoriel du PETR sont des destinations privilégiées pour des **raisons d'achats alimentaires** ou **de petites courses**, pour des **consultations de santé de médecins généralistes ou spécialisés type kinésithérapeute, ostéopathe...**, ou pour des **raisons d'activités sportives**.
- Les communes les moins importantes occupent un rôle important en ce qui concerne les activités sportives et pour les petits achats. Ces communes se répartissent de nombreux flux (et possèdent le pourcentage le plus important dans ces catégories).
- Au sein du PETR et des Communautés de Communes, la tendance est similaire en ce qui concerne le recours à la voiture. L'importance/ dépendance de ce moyen de transport se traduit par le taux d'équipement en voitures thermiques des ménages ainsi que le taux de ménages ayant au moins un permis, élevés. Pour toutes les CC, le choix de ce mode de transport se fait car la voiture est la meilleure option en termes de temps de trajet, de ponctualité, ainsi que pour répondre à des contraintes professionnelles et personnelles.
- Les obstacles et les difficultés pour les déplacements sont également similaires au sein des EPCI avec des transports inadaptés à la plupart des motifs de déplacements.
- Chaque CC s'appuie sur ses pôles d'équilibres, le pôle sectoriel ainsi que Toulouse et sont grandement influencés par ceux-ci dans toutes les catégories, mais chaque EPCI s'appuie sur des communes différentes :
 - CC Castelnaudary Lauragais Audois s'appuie sur **Castelnaudary** (principalement pour l'emploi, pour des achats alimentaires, des petites courses, des soins avec des médecins généralistes, activités sportives et extraprofessionnelles) et **Toulouse** (principalement pour l'emploi, les courses plus occasionnelles, des soins importants, les activités culturelles)
 - CC Lauragais Revel Sorézois s'appuie sur **Revel** (principalement pour l'emploi, les achats alimentaires, les petites courses, consultations de médecins généralistes ainsi que kinésithérapeutes, ostéopathes..., pour motifs d'activités sportives et extraprofessionnelles) et **Toulouse** (achats exceptionnels, soins de santé importants, activités culturelles),
 - CC Piège Lauragais Malepère s'appuie sur **Bram** (principalement pour des petites courses, consultation médecin généraliste et professionnels type kinésithérapeute ou ostéopathe, activités sportives), **Carcassonne** (principalement pour l'emploi, courses exceptionnelles, les soins importants, activités culturelles ou extraprofessionnelles), et **Castelnaudary** (principalement pour les achats alimentaires)
 - CC Terres du Lauragais s'appuie sur **Villefranche de Lauragais** (principalement pour les achats et petites courses, soins avec un médecin généraliste et des professionnels spécialisés, activités sportives) ainsi que sur **Toulouse** (principalement pour l'emploi, achats exceptionnels, les soins importants, activités culturelles et les loisirs extraprofessionnels)

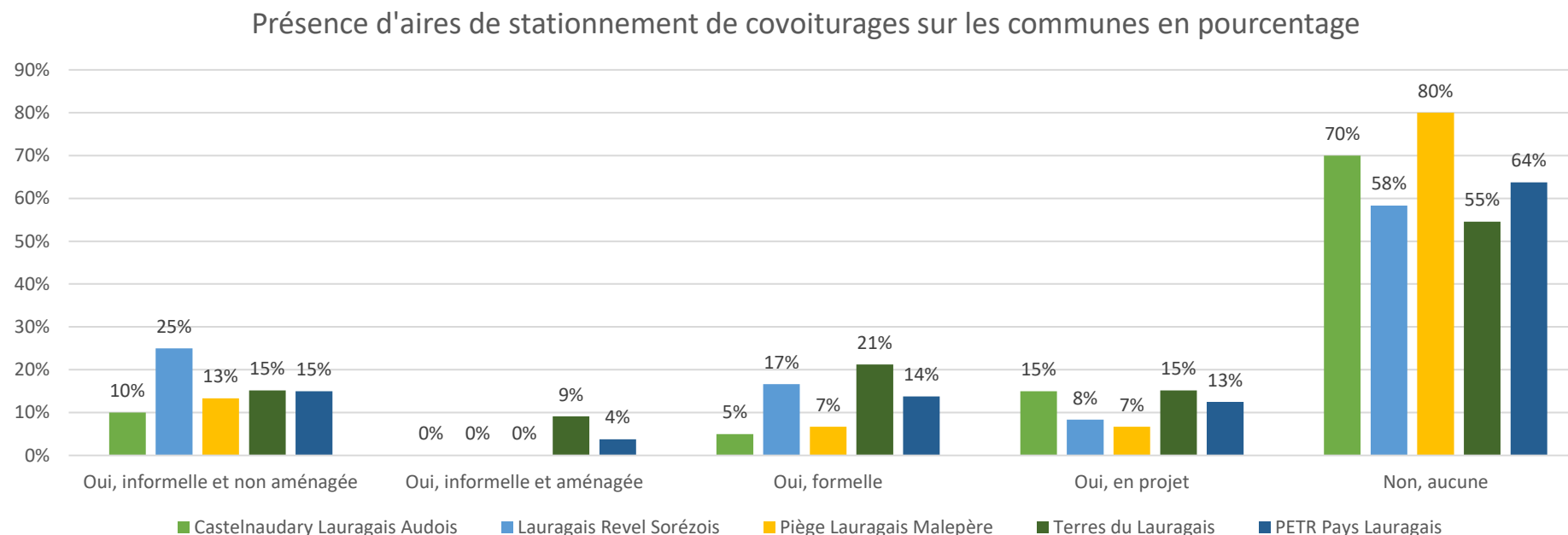
L'enquête auprès des communes

L'enquête auprès des communes : les répondants

- Une enquête auprès des communes a été réalisée du 18 mars au 23 avril 2021, via un lien Internet transmis par la Pays Lauragais.
- Elle avait pour visée de **mieux connaître les dispositifs existants en matière de mobilité à l'échelle locale et les besoins de mobilité** par type de public (jeunes, seniors, actifs, etc.). Cette enquête vient en complémentarité de l'analyse territoriale réalisée en première étape de diagnostic, en complémentarité également avec les entretiens individuels avec les centralités et polarités du territoire et en complémentarité des autres temps de concertation. Elle a permis d'identifier des solutions de mobilité actuelles informelles et en projet.
- **Près de la moitié des communes ont répondu favorablement** à cet appel, notamment toutes les communes pôles et de taille importante, soit 80 communes. Certaines communes se sont fortement mobilisées avec la réponse au questionnaire par plusieurs élus municipaux : dans ce cas de figure les réponses pour une même commune ont été compilées afin d'en assurer le traitement.

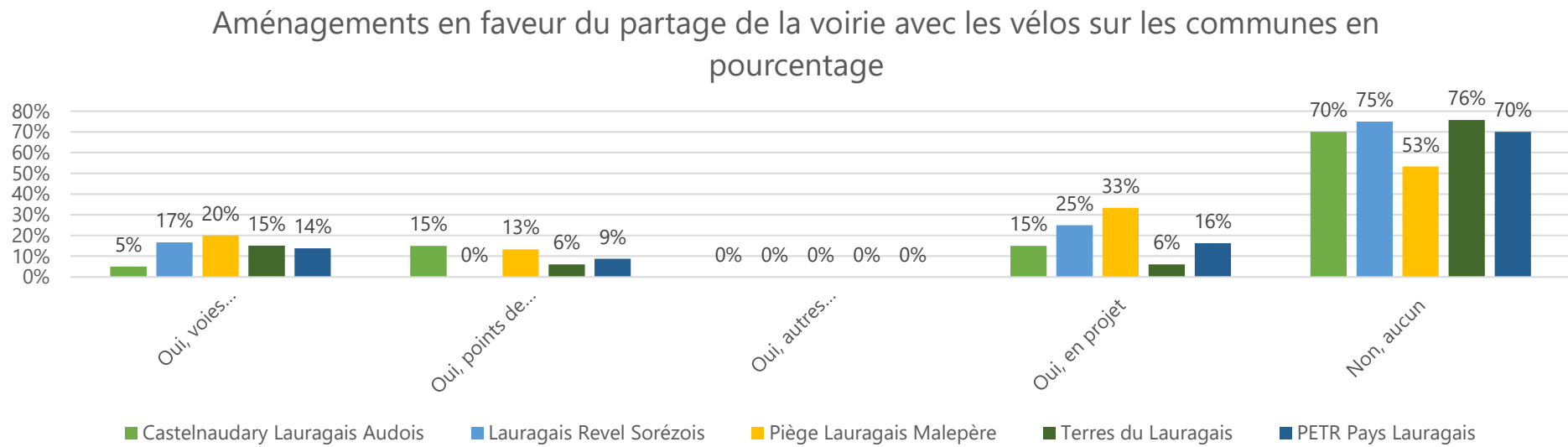
Pourcentage de réponses des communes		
Nom	Nombre de réponses unique	Taux de réponses par EPCI par rapport au nombre total de communes dans l'EPCI
Castelnaudary Lauragais Audois	20	47%
Lauragais Revel Sorézois	12	43%
Piège Lauragais Malepère	15	39%
Terres du Lauragais	33	57%
Nombre total de réponses unique au sein des EPCI	80	

Aménagement sur les communes : le covoiturage

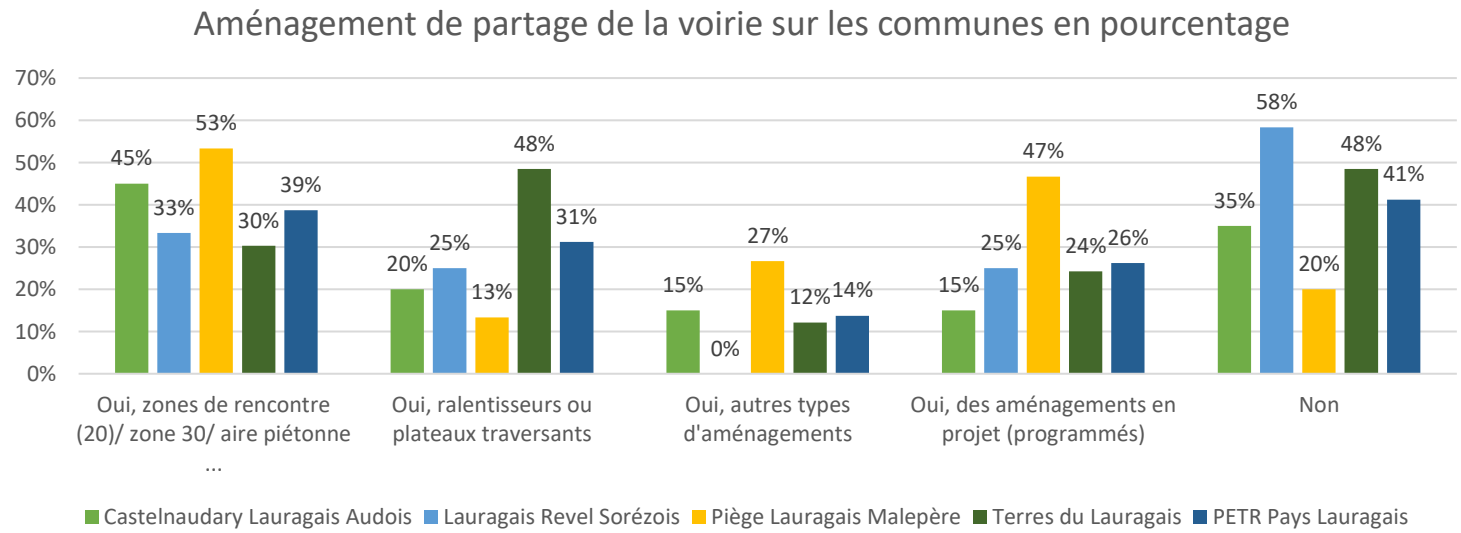


- Sur les communes du PETR, la majorité des communes ayant répondu ne possèdent pas d'aire de stationnement de covoiturage.
- Cependant, la CC Lauragais Revel Sorézois comporte le plus de communes avec des aires informelles et non aménagées.
- Les CC Terres de Lauragais et Castelnau-d'Aud sont les intercommunalités ayant le plus d'aires de stationnement de covoiturage en projet, mais également d'aires formelles.

Aménagement sur les communes : le partage de la voirie

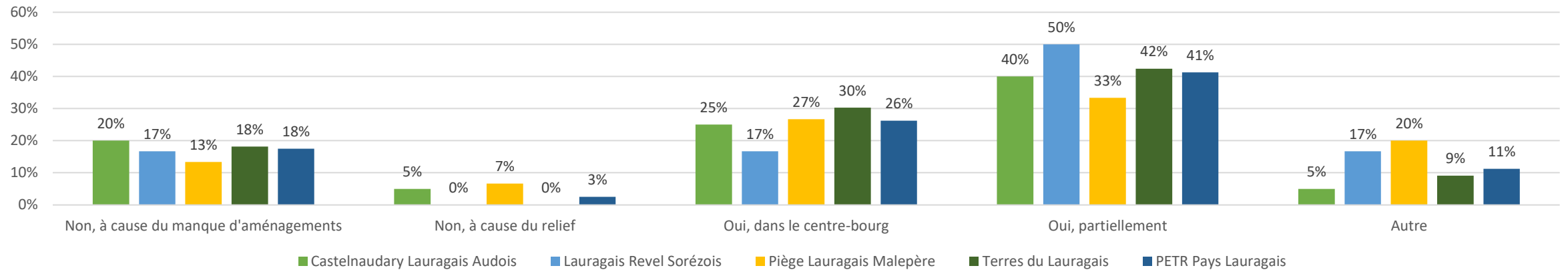


- En ce qui concerne les aménagements en faveur du partage de la voirie avec les vélos, entre 53% et 76% des communes de chaque CC n'ont pas d'aménagements cyclables. Les aménagements les plus présents sont des voies cyclables aménagées. Les communes de la CC Piège Lauragais Malepère sont celles qui déclarent disposer le plus d'aménagements en projet en faveur du vélo.
- Pour ce qui est des aménagements d'apaisement de la circulation, les communes ont majoritairement des zones de rencontres, des zones 30 ou des aires piétonnes. Cependant, la CC Terres du Lauragais possède majoritairement des ralentisseurs ou des plateaux traversants à hauteur de 48%, pour une moyenne de 31% dans les PETR du Pays Lauragais.



La mobilité douce

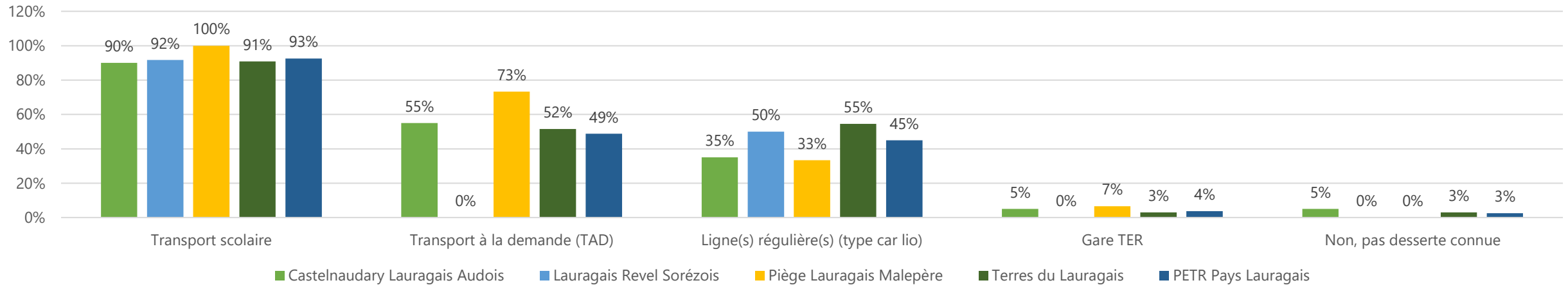
Adaptation de la commune à la marche à pied (aménagement de trottoirs, zones partagées qualitatives, traversées piétonnes)



- Les communes sont partiellement adaptées à la marche à pied (41% sur l'ensemble du PETR). Ensuite, 26% des communes du PETR sont adaptées à la marche à pied dans le centre-bourg. 18% des communes du PETR sont inadaptées à la marche à pied à cause du manque d'aménagement.

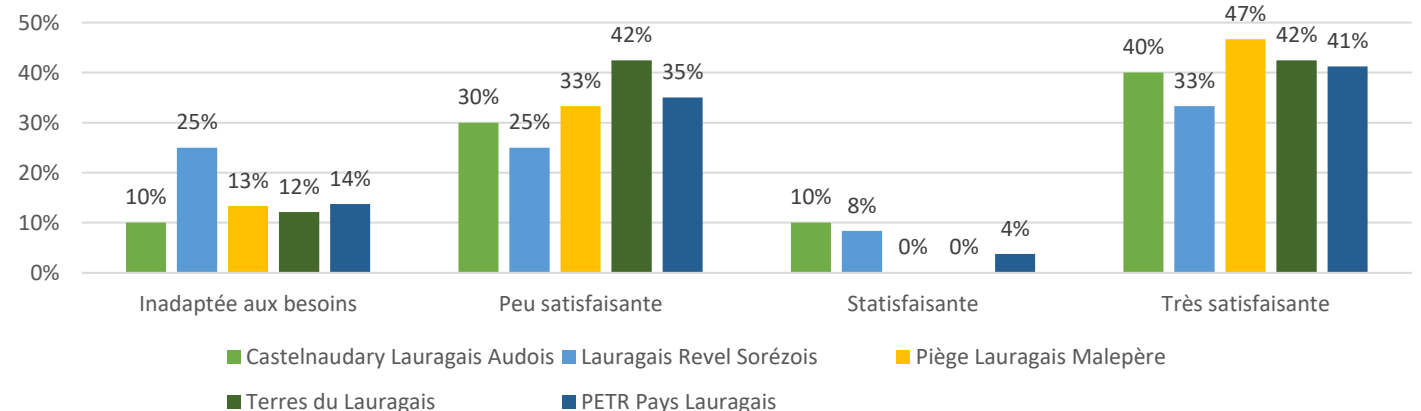
La desserte en transport public

Type de transports publics qui desservent les communes

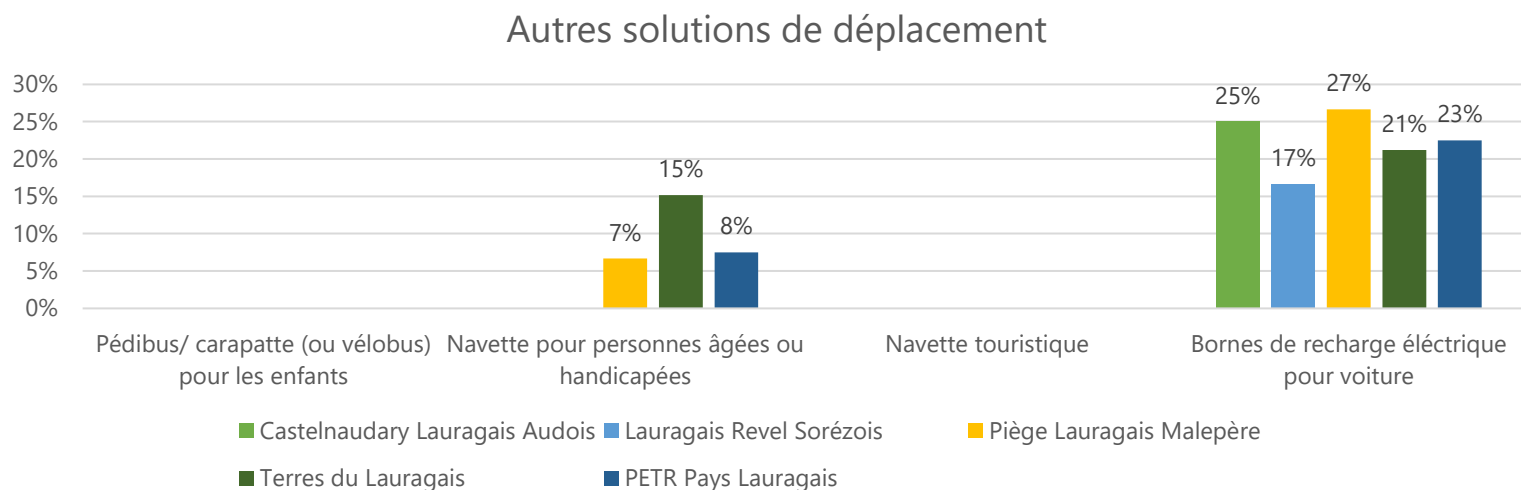


- 93% des communes du PETR sont desservies en transports scolaires. Parmi les communes ayant répondu, 100% des communes de la CC Piège Lauragais Malepère sont desservies en transport scolaire. Aucune communes de la CC Lauragais Revel Sorézois ne déclarent disposer d'une offre de TAD. 45% des communes du Pays Lauragais sont desservies en lignes régulières de type car Lio et 49% sont desservies avec des transports à la demande.
- La desserte du territoire est jugée très satisfaisante sur 41% des communes du PETR Pays Lauragais. De plus, la déserte est qualifié peu satisfaisante sur 35% des communes du Pays Lauragais, et inadaptée sur 14% des communes. Ce qui veut dire que 49% des communes du PETR ont une desserte qui peut être améliorée.

Qualification de la desserte du territoire



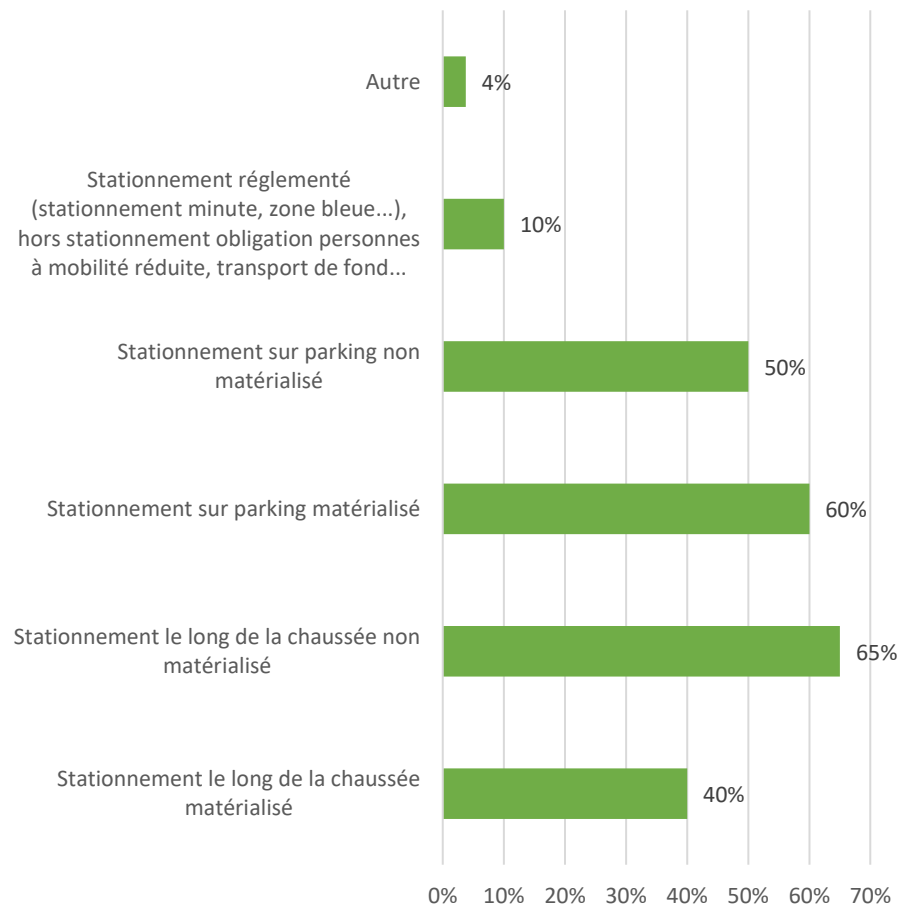
Les alternatives à la voiture particulière thermique



- Sur le territoire, la **principale alternative à la voiture thermique est la voiture électrique : 23%** des communes disposent de bornes de recharges électriques pour voiture.
- Ensuite, seulement 8% des communes ont des navettes pour personnes âgées ou handicapées.

Les conditions de stationnement

Condition de stationnement dans l'espace public du PETR Pays Lauragais



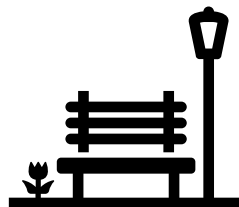
- Le stationnement dans l'espace public du PETR se fait principalement sur parking matérialisé (65%), le long de la chaussée non matérialisé (60%), ainsi que sur des parkings non matérialisés à hauteur de 50%.

L'enquête commune : synthèse des dispositifs disponibles (aménagement, équipements)



Aires de covoiturage

Informelles, non aménagées : 12 / 80
Informelles, aménagées : 3 / 80
Formelles: 11 / 80
En projet : 10 / 80
Aucune: 51/ 80



Partage de la voirie

Zones apaisées: 31/ 80
Ralentisseurs: 25 / 80
Autres aménagements: 11 /80
En projet : 21/ 80
Aucun: 33/ 80



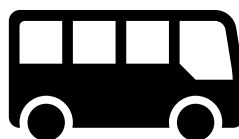
Equipements en faveur du vélo

Voies cyclables : 11/ 80
Points de stationnement : 7/ 80
Autres aménagements, services: 0/80
En projet : 13/ 80
Aucun: 56/ 80



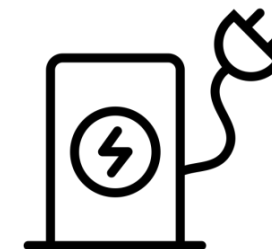
Marche à pied

Dans le centre bourg: 21/ 80
Partiellement adapté: 33/ 80
Non, relief: 2/80
Non, manque d'aménagements: 14/ 80
Non, autre: 9/ 80



Desserte en transports publics

Transport scolaire: 74/ 80
TAD: 39/ 80
Lignes régulières: 36/80
Train : 3/ 80
Aucun: 2/ 80

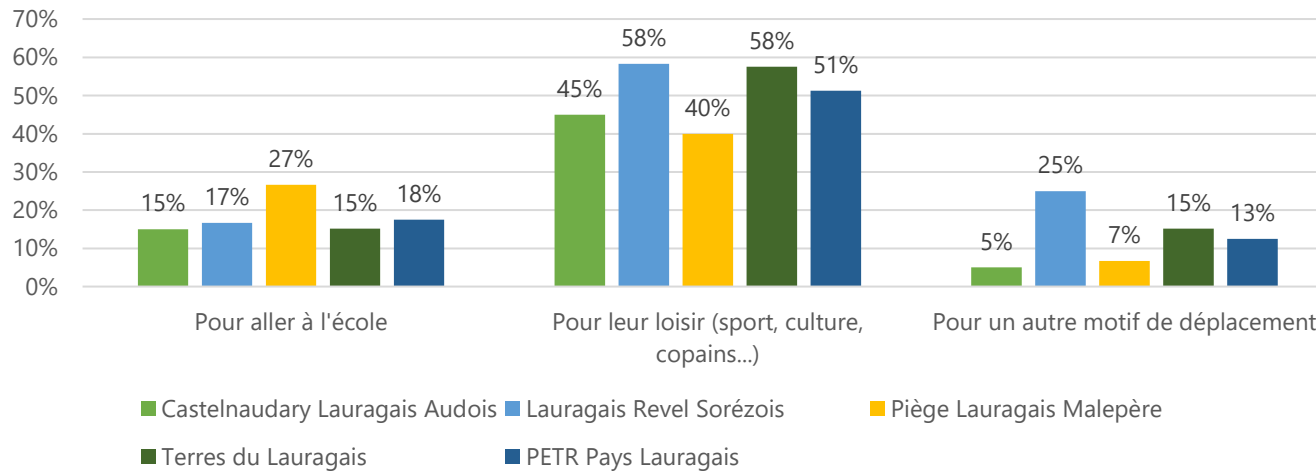


Autres solutions

Pédibus, carapate: 0/ 80
Navette personnes âgées: 6/ 80
Navette touristique: 0/80
Bornes recharges électriques: 18/ 80

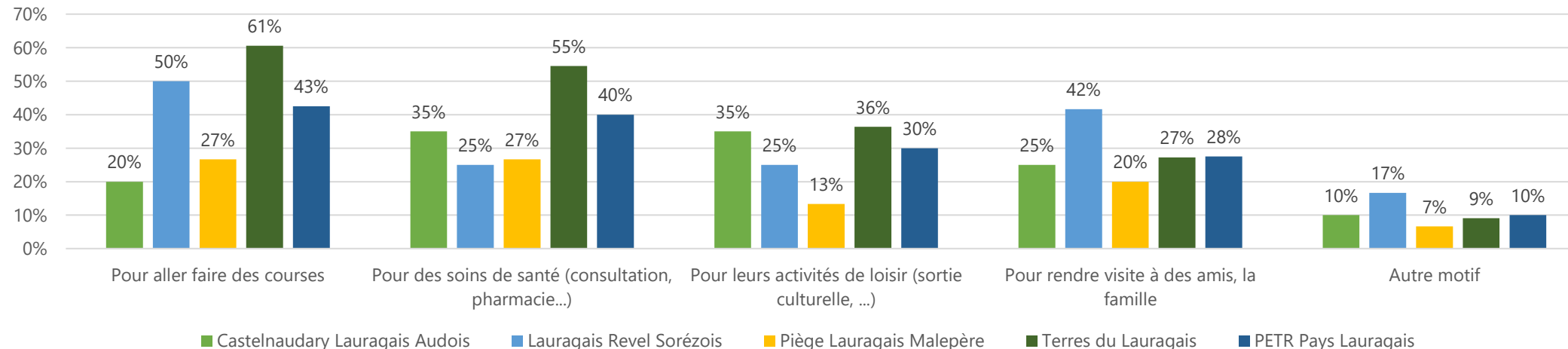
Principales difficultés de déplacement de la population par typologie de public

Difficultés de déplacement rencontrées par les jeunes



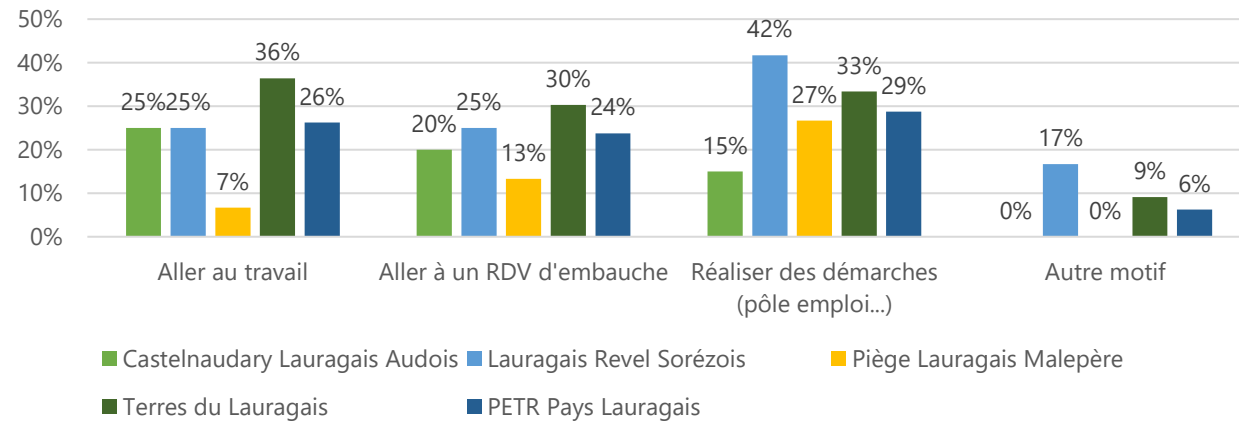
- Dans les communes du PETR, les jeunes ont principalement des difficultés de déplacement **pour se rendre sur les lieux de loisirs (51%)**.
- Les seniors, au sein des communes du PETR ont des difficultés de déplacement **pour aller faire des courses (43%)**, **pour des soins de santé (40%)**, pour leurs activités de loisirs (30%) ou encore pour rendre visite à des amis, à de la famille (28%).

Difficultés de déplacement rencontrées par les seniors



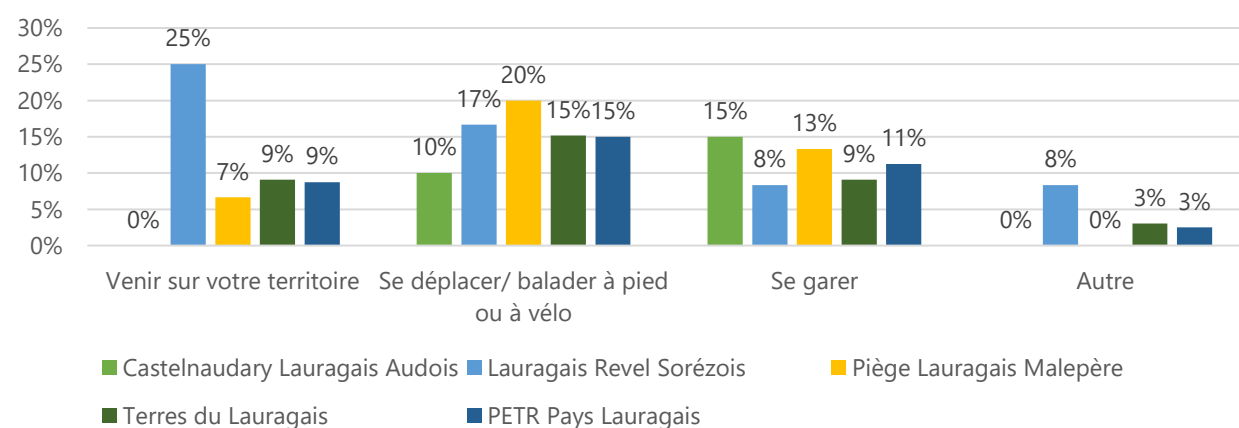
Principales difficultés de déplacement de la population par typologie de public

Motifs de difficultés de déplacement rencontré par les actifs ou les personnes en recherche d'emploi



- En ce qui concerne les difficultés rencontrées par les actifs, elles sont principalement identifiées pour réaliser des démarches (29%), pour aller au travail (26%) ou pour aller à un rendez-vous d'embauche (24%).
- Pour les touristes, les difficultés rencontrées sont plutôt en lien avec le besoin de se déplacer, se balader à pied ou à vélo (15%), ainsi que pour se garer et venir sur le territoire à hauteur de 9% sur le PETR. Pour le territoire du Lauragais Revel Sorezois, la difficulté principale est de venir sur le territoire à hauteur de 25% (+16% par rapport au PETR)

Motifs de difficultés de déplacement rencontré par les touristes



Les observations énoncées par les communes

- Beaucoup de communes portent une réflexion sur la mobilité douce localement par l'apaisement de la circulation et l'aménagement d'itinéraires cyclables sécurisés (condition sine qua non pour répondre à la demande des citoyens qui souhaitent se déplacer plus à vélo) lorsque cela est possible.
- Les liaisons transversales, inter-pôles au sein du Pays, manquent : les alternatives à la voiture sont quasiment inexistantes. Pourtant les besoins de déplacement vers Revel, Castelnaudary ou encore Villefranche sont réels (santé, démarches administratives notamment). Le transport collectif apparaît pertinent pour assurer ces liaisons et à ce jour, il n'est pas organisé dans ce sens. Il aurait un intérêt pour les jeunes et les seniors en priorité. Le transport à la demande tel qu'il est proposé sur certains bassins n'est pas adapté aux besoins. Enfin l'accès aux gares du territoire en mode alternatifs à la voiture est très peu développé.
- L'accès à la métropole, notamment pour les territoires limitrophes se fait quasi exclusivement en voiture alors que l'offre de Toulouse métropole est présente aux portes du territoire.
- Plusieurs sites stratégiques sont identifiés (car convergence de besoins et d'usages potentiels): le site de Saint Ferréol pour les usages quotidiens (dont scolaires), de loisirs et touristique.
- Le covoiturage est également identifié comme une solution de déplacement pertinente mais pourrait être encouragé plus fortement (manque d'aires de covoiturage).
- L'intermodalité est également à renforcer sur les points de covoiturage, comme en gare (notamment sur la question du stationnement et des itinéraires vélos).
- La solidarité est très présente sur le territoire à l'échelle locale. Elle permet de lutter contre l'isolement des populations (seniors « assignés à résidence », jeunes, personnes sans permis ou sans véhicule...).

L'enquête auprès des employeurs

L'enquête auprès des grands employeurs du territoire

Cible : employeurs de plus de 50 salariés sur le territoire du PETR du Pays Lauragais.

Objectif : mieux connaître les pratiques de déplacement au travail, les dispositifs proposés aux salariés et les besoins de mobilité soulevés.

Durée de l'enquête : du 15 mars au 30 avril 2021.

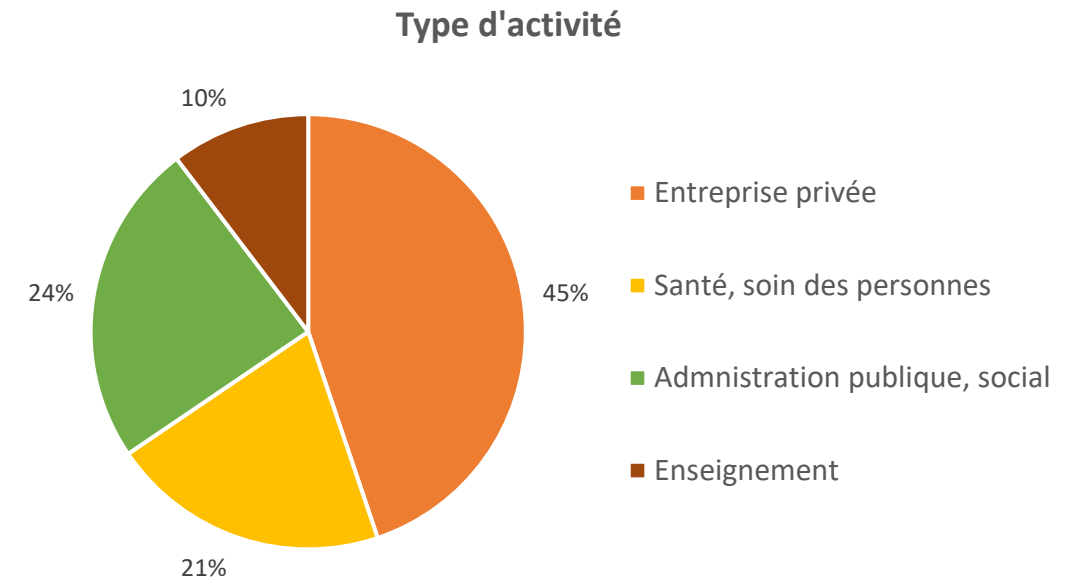
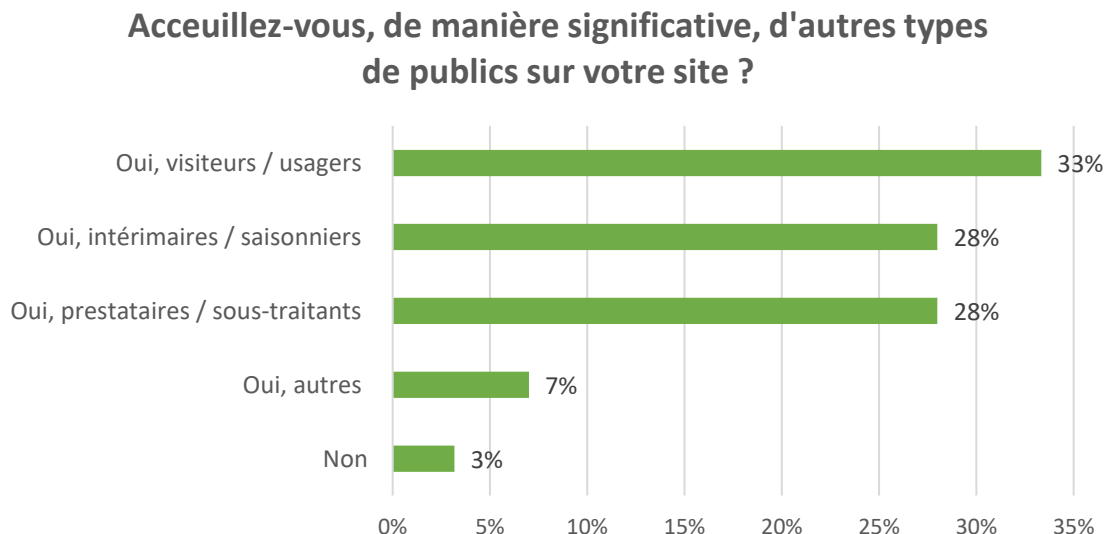
Une enquête en ligne transmise par les services de développement économiques des 4 EPCI.

29 établissements sur 69 visés ont répondu à cette enquête.

Taille emploi	Nombre d'établissements ayant répondu
Moins de 50 salariés	2
Entre 50 et 99 salariés	13
Entre 100 et 199 salariés	7
Entre 200 et 499 salariés	6
Plus de 500 salariés	1

L'enquête auprès des employeurs : profil des entreprises

- Parmi les entreprises ayant répondues à l'enquête, **45% sont des entreprises privées** (soit 13 sur 29) dont les secteurs sont variés :
 - Industrie,
 - Commerce, transports, services divers,
 - Agriculture, sylviculture, pêche,
 - Construction.
- 21% sont des établissements liés à la santé, soin de la personne ; 24% sont des administrations publiques et enfin 10% sont des établissements d'enseignement.

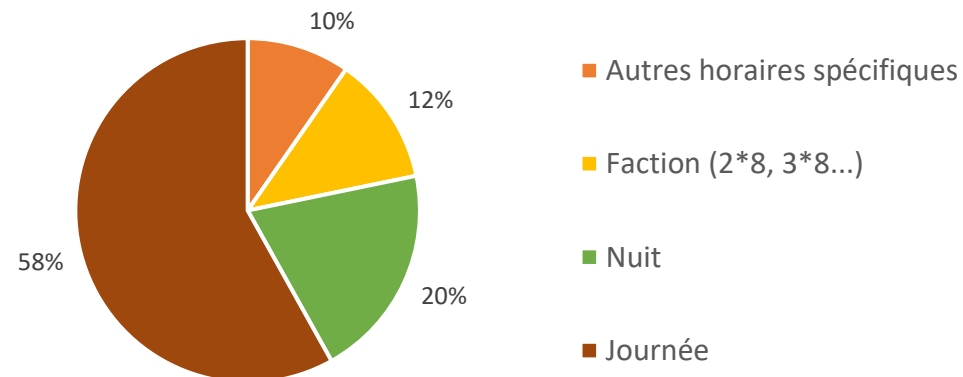


- Par ailleurs, en plus des salariés présents sur site, certaines structures accueillent du public (graphique de gauche). Par exemple, 20 établissements accueillent des visiteurs/usagers et il s'agit notamment des établissements de santé/ soin de la personne, des établissements d'enseignement ou encore des administrations publiques / social.
- Cet élément est important à prendre en compte car pour les structures concernées il peut être opportun de mettre en place des mesures spécifiques pour améliorer la mobilité de ces publics qui ne sont pas des salariés (et qui n'ont donc pas les mêmes besoins).
- *17 établissements accueillent des prestataires / sous traitants, 17 également accueillent des intérimaires / saisonniers.*

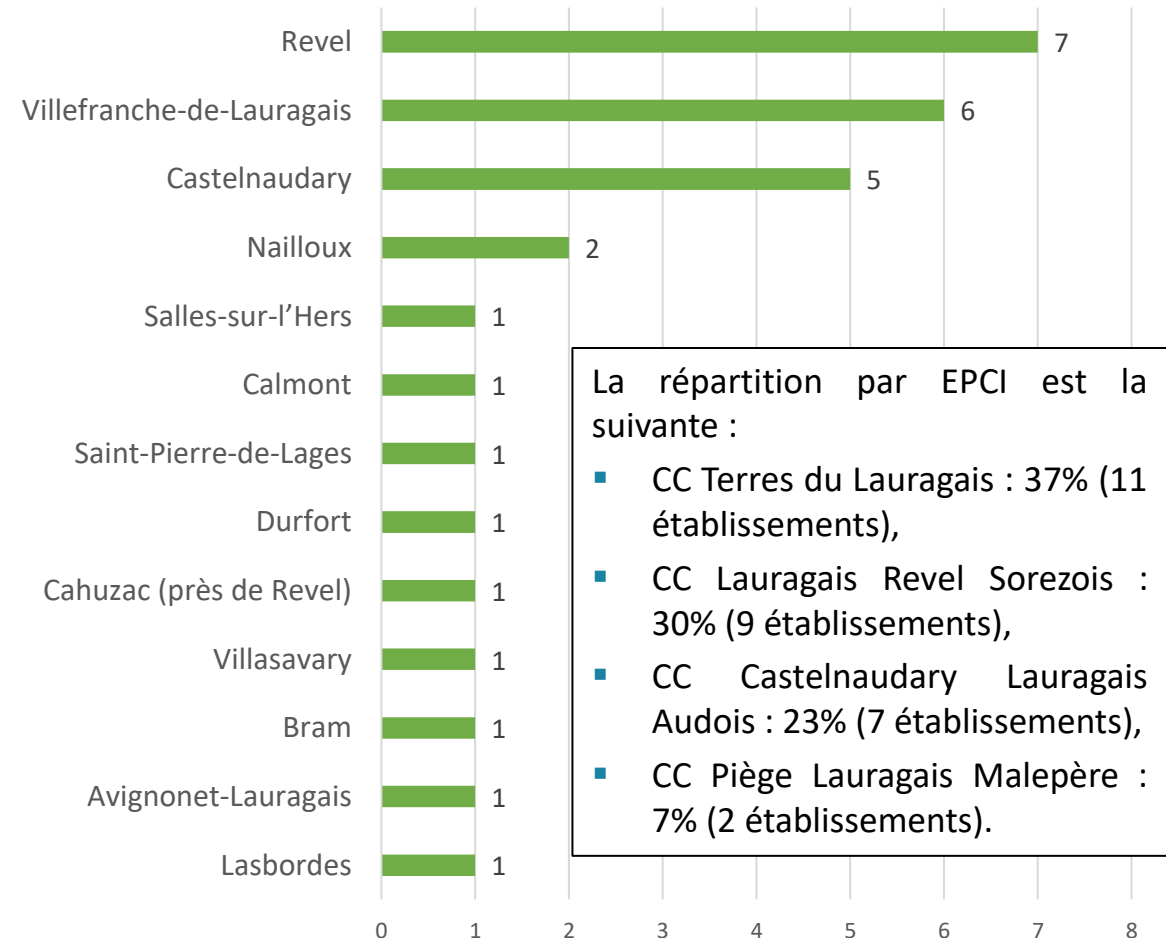
L'enquête auprès des employeurs : profil des entreprises

- Concernant les horaires de travail des salariés dans les différents établissements, tous les établissements ont indiqué travailler sur des horaires de journée (à minima une part des salariés travaille sur des horaires en journée).
- Néanmoins, certaines structures ont également des salariés qui travaillent sur des horaires de faction (6 établissements dont 100% sont des entreprises privées) ou bien des horaires de nuit (10 établissements dont 5 structures de santé, soin de la personne).
- Cet élément est essentiel pour comprendre les pratiques de mobilité des salariés et évaluer les perspectives car la question des horaires de travail est un élément qui conditionne souvent le mode utilisé (notamment pour les transports en commun).

Sur quelle(s) catégorie(s) horaires travaillent les salariés de votre établissement ?



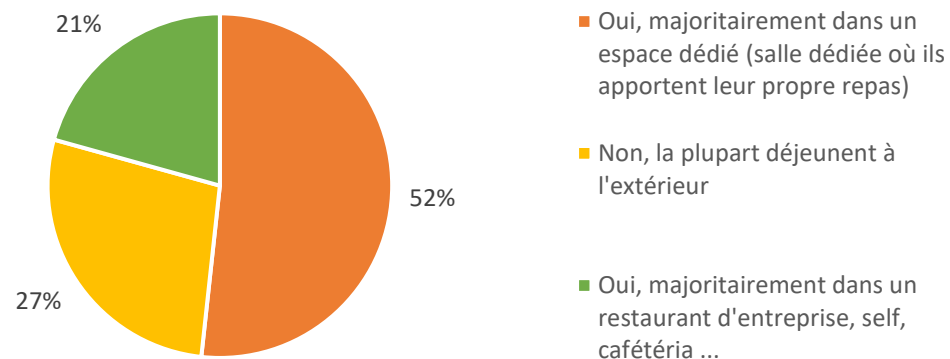
Quelle est la commune d'implantation de votre établissement (sur le Pays Lauragais) ?



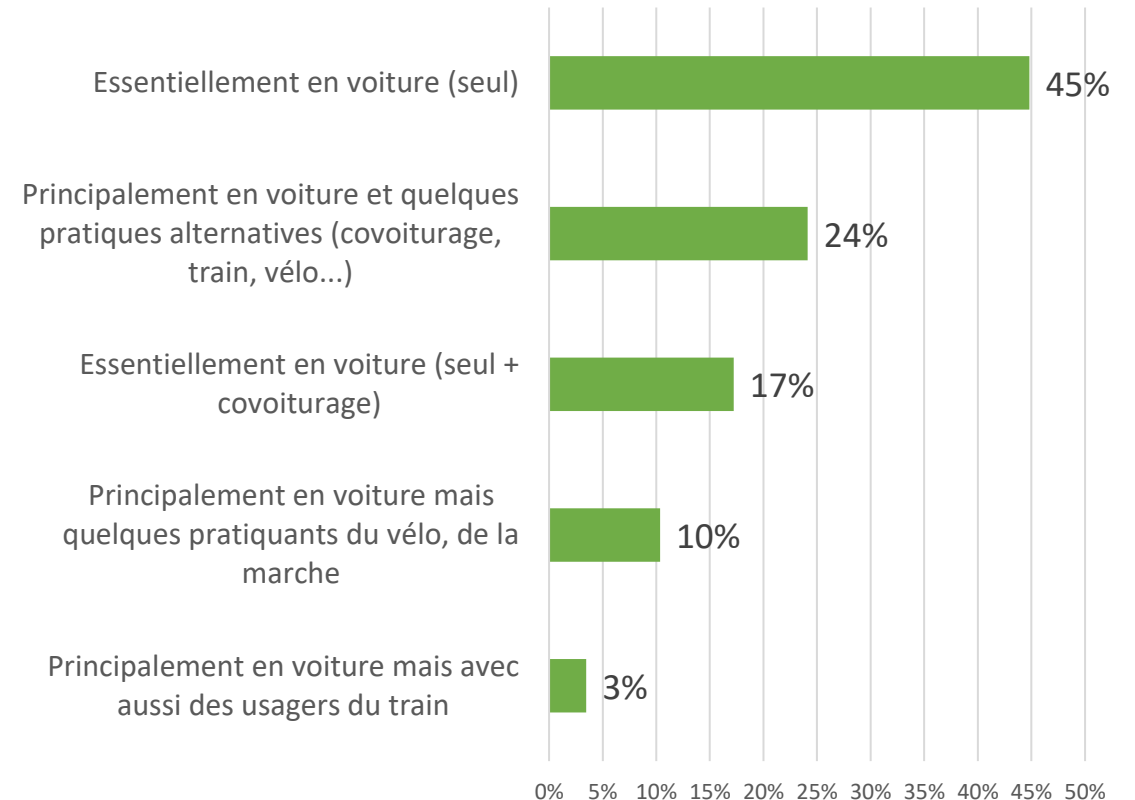
L'enquête auprès des employeurs : déplacements domicile-travail

- Sur les 29 établissements ayant répondu à l'enquête, on constate que la voiture est le mode de déplacement privilégié par les salariés pour leurs trajets domicile-travail. En revanche, il existe déjà certaines pratiques alternatives ponctuelles : covoiturage, train, vélo, marche.
- Par ailleurs, sur la question des déplacements en journée lors de la pause méridienne, on observe que pour la majorité des structures (21 sur 29), la prise de repas se fait sur place : soit dans un espace dédié (salle) soit dans un restaurant d'entreprise / self / cafétéria. Pour les 8 établissements dans lesquels la prise de repas se fait majoritairement en extérieur cela signifie qu'il y a un déplacement supplémentaire chaque jour en plus du trajet domicile-travail.

Est-ce que vos salariés déjeunent dans l'établissement le midi ?



A votre connaissance, comment se déplacent vos salariés pour leur trajet domicile-travail ?



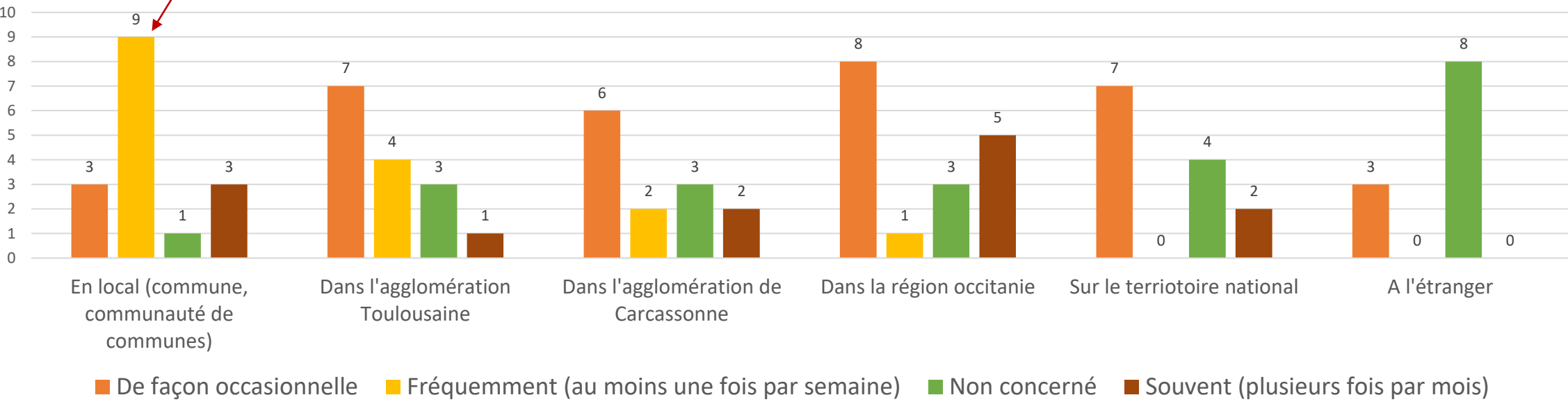
L'enquête auprès des employeurs : déplacements professionnels

- 20 établissements sur les 29 au total sont concernés par la question des déplacements professionnels (6 ne sont pas du tout concernés et 3 n'ont pas répondu à cette question).
- Parmi ces 20 établissements, la part des collaborateurs concernée est indiquée dans le graphique ci-contre.
- Par ailleurs, il leur a également été demandé de décrire la fréquence du déplacement en fonction de la destination des déplacements professionnels (graphique ci-dessous). Lecture : par exemple 9 établissements sont concernés par des déplacements fréquents (au moins une fois par semaine) en local.

Quelle part de collaborateurs est concernée par les déplacements professionnels?



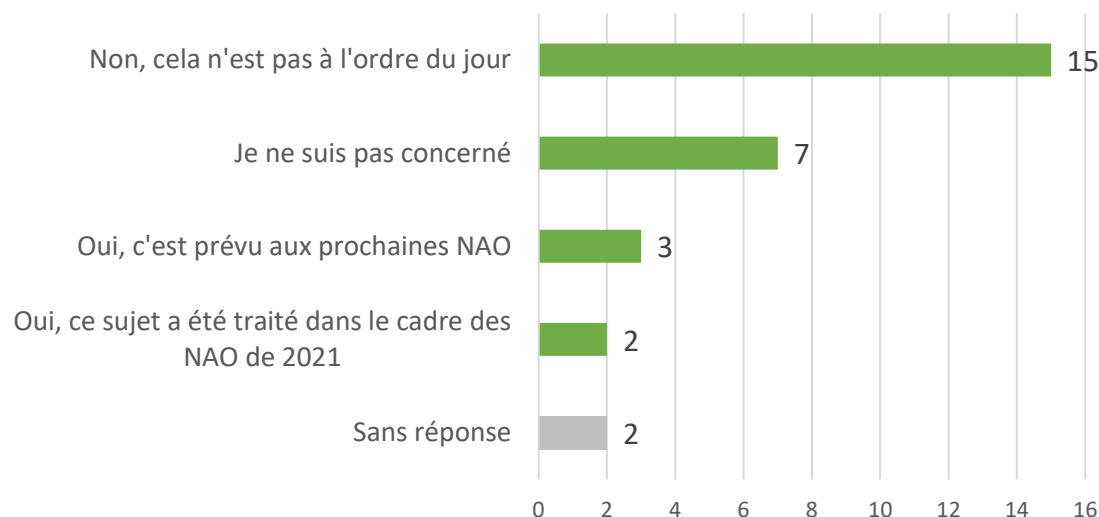
De quelle nature sont ces déplacements professionnels?



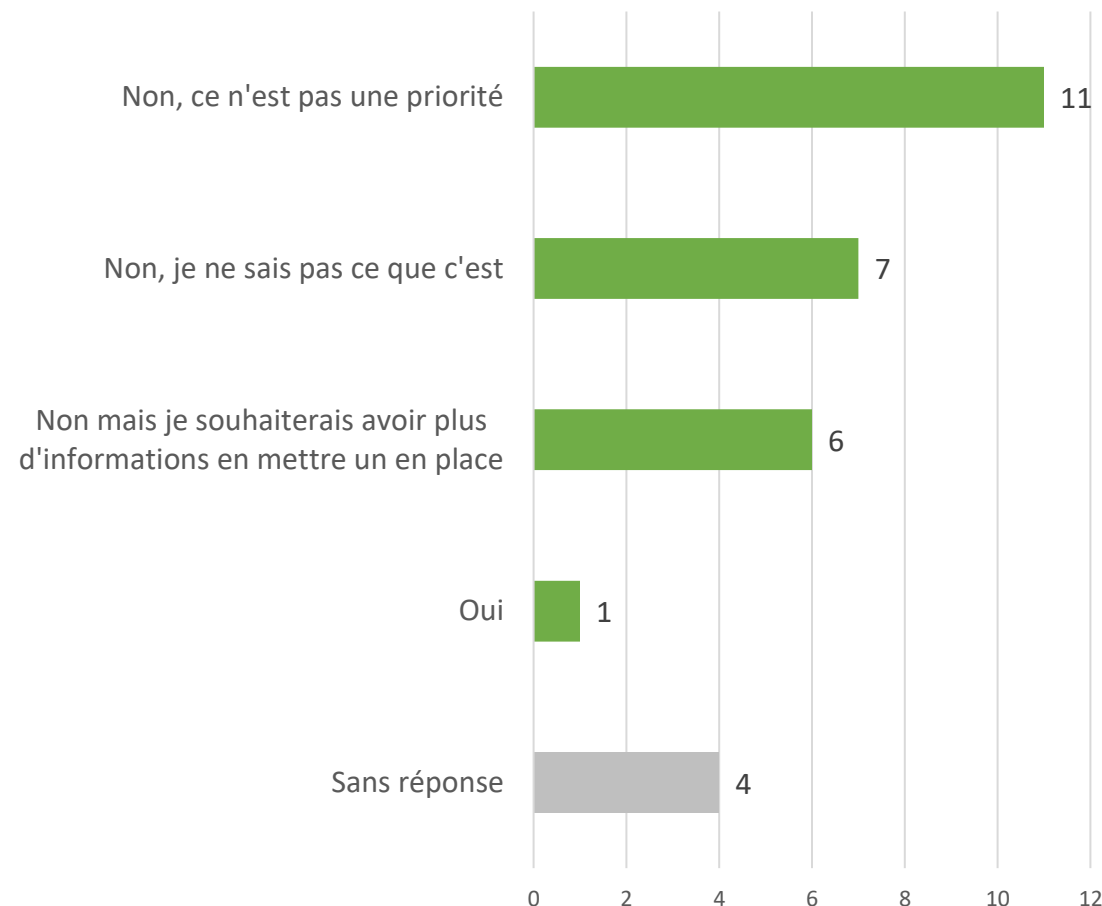
L'enquête auprès des employeurs : réflexions et dispositifs en faveur de la réduction de l'impact de la mobilité

- Seulement 1 établissement sur les 29 a déjà mené une démarche de Plan de Mobilité Employeur (il s'agit d'une entreprise privée de moins de 100 salariés). 6 établissements souhaiteraient avoir plus d'information pour pouvoir en mettre un en place*, 7 n'ont pas connaissance de cet outil** et 11 considèrent que cela ne constitue pour l'instant pas une priorité.

Votre établissement a-t-il ou a-t-il prévu d'aborder la question de la mobilité des collaborateurs dans le cadre des Négociations Obligatoires Annuelles?



Avez-vous mené une démarche de plan de mobilité employeur ?



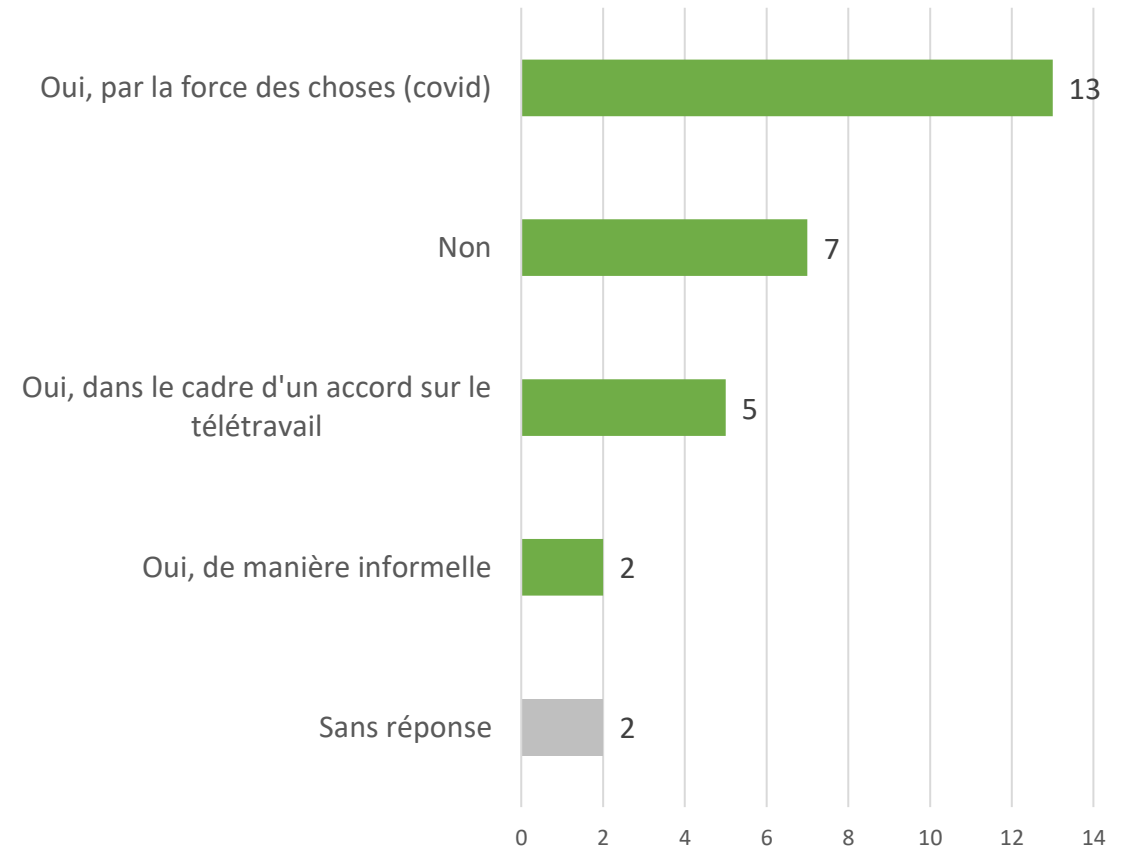
*6 entreprises qui souhaiteraient avoir plus d'informations : 2 à Villefranche, 2 à Nailloux, 1 à Salles sur l'Hers et 1 à Bram.

**7 entreprises n'ayant pas connaissance du PDM : 2 à Castelnaudary, 1 à Villefranche, 1 à Villasavary, 1 à Revel, 1 à Durfort et 1 à Cahuzac (CCLRS).

L'enquête auprès des employeurs : réflexions et dispositifs en faveur de la réduction de l'impact de la mobilité

- Plus des 2/3 (69% soit 20 établissements sur les 29) des salariés des établissements ayant répondu à l'enquête pratiquent le télétravail soit de manière informelle, soit dans le cadre d'un accord sur le télétravail soit suite à la crise sanitaire.
- Parmi les établissements ne pratiquant pas du tout le télétravail, on retrouve 3 EHPADs où il est tout à fait normal que les salariés ne puissent pas travailler à distance.
- **Parmi les établissements où les salariés pratiquent déjà le télétravail, 9 souhaitent que cette pratique se développe de manière pérenne : dont 6 établissements appartenant à la catégorie administration publique, social.**

Le télétravail est-il pratiqué dans votre établissement ?



L'enquête auprès des employeurs : réflexions et dispositifs en faveur de la réduction de l'impact de la mobilité

Ces questions étaient ouvertes à tous et une personne pouvait cocher plusieurs réponses.

Lecture : 16 établissements sur les 29 au total disposent de stationnement pour vélos / VAE.

■ Niveau d'équipements des établissements :



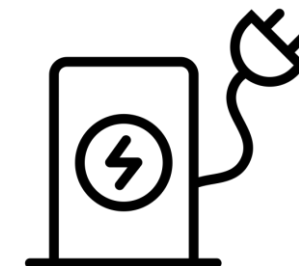
Douches / vestiaires
22 / 29



Stationnement pour les vélos / VAE
16 / 29



Places réservées aux nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage ...)
3 / 29



Bornes de recharge pour véhicule électrique
3 / 29

L'enquête auprès des employeurs : réflexions et dispositifs en faveur de la réduction de l'impact de la mobilité

■ Les dispositifs déjà en place dans les établissements :

Ces questions étaient ouvertes à tous et une personne pouvait cocher plusieurs réponses.

Lecture : 8 établissements sur les 29 distribuent des chèques déjeuners à leurs salariés.



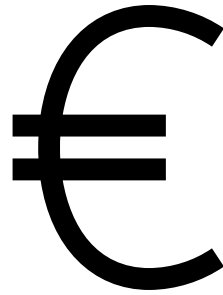
Flotte de véhicules

Légers : 13 / 29

Utilitaire : 9 / 29

PL, gros porteurs : 4 / 29

Techniques : 7 / 29



Indemnité kilométrique

11 / 29



Chèques déjeuners

8 / 29



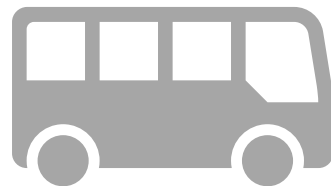
Indemnité kilométrique vélo

0 / 29



Forfait mobilité durable

0 / 29



Navette entreprise

0 / 29



Outil de mise en relation (covoiturage)

0 / 29



Flotte de vélos

0 / 29

Entretiens semi-directifs

Entretiens semi-directifs: « palmarès des mobilités encouragées par des aménagements ou projets en cours »

- 12 entretiens semi-directifs ont été réalisés, entre mars et avril 2021, avec les principales polarités du territoire et la Région pour évoquer les projets à l'échelle locale et intercommunale en matière de mobilité.
- Ces entretiens ont permis d'interroger élus et techniciens sur la base d'un rappel du projet de territoire, sur l'identification des solutions de mobilité présentes sur le territoire et leur niveau d'efficience à l'égard des besoins, puis d'une mise en perspective en précisant les projets et réflexions menés sur le sujet ou en lien direct (non-mobilité).
- Ces entretiens font l'objet de compte-rendu, transmis au Pays Lauragais en annexe du présent rapport. Les grands enseignements issus de ces entretiens sont présentés de façon synthétique en suivant.

PAYS DU LAURAGAIS - DIAGNOSTIC PROSPECTIF ET CONCERTÉ

Entretiens Elus/ techniciens polarités

1. Le projet de territoire

1.1. Comment décririez-vous, en quelques mots, les grands enjeux (intra et extra-territoriaux) auxquels doit faire face le territoire, sans se focaliser sur la mobilité ? (Économique, social, environnemental/ label, touristique...)

1.2. Comment la mobilité est-elle liée à ces enjeux ?

1.3. Avez-vous déjà formulé un projet de mobilité/ des actions à l'échelle locale comme intercommunale ? Si oui quelles sont les actions structurantes réalisées et envisagées ?

1.4. Quels sont les projets structurants (création/extension de zone d'activités, installation de(s) entreprise(s) capacitaires de nombreux emplois, infrastructures...) qui sont en cours sur votre territoire (coup-parti, en réflexion) ?

2. Les services et offres de (dé)mobilité sur votre territoire

2.1. Les solutions de mobilité existantes sur votre territoire vous semblent-elles adaptées et suffisantes (transport collectif, mobilité douce, covoiturage, transport solidaire, électromobilité...)?

Iter -PAYS DU LAURAGAIS /DIAGNOSTIC PROSPECTIF ET CONCERTÉ - Entretiens Elus/ techniciens polarités
p1/2

2.2. Existe-t-il des initiatives locales de transport de personnes sur la commune (CCAS, association...) ? (depuis combien de temps elles existent, est-ce que ça fonctionne, qui est le porteur, souhaitez-vous leur maintien, leur progression...)

2.3. Existe-t-il des associations d'usagers et demandes des habitants ou populations qui fréquentent votre territoire (actifs, touristes...) ?

2.4. Existe-t-il des équipements/ services permettant de réduire la mobilité (couverture réseau, tiers lieux...) ? En projet ?

3. Vos motivations et vos craintes liées à la mobilité

3.1. Souhaiteriez-vous voir se mettre en place à court ou moyen terme des services de mobilité ? (pour quoi, comment, pour aller où, quand...)

3.2. Envisagez-vous à court ou moyen terme d'investir (ou de soutenir l'investissement) dans des infrastructures de déplacements (par exemple un schéma vélo, des aires de covoiturage, ...)?

Iter -PAYS DU LAURAGAIS /DIAGNOSTIC PROSPECTIF ET CONCERTÉ - Entretiens Elus/ techniciens polarités
bjb_entretiens_trame, p2/2

Entretiens semi-directifs: « palmarès des mobilités encouragées par des aménagements ou projets en cours »



Le covoiturage

Plusieurs aires de covoiturage en projet (Montréal, Belpech, Revel, Villefranche, Castelnaudary, Bram, ou existantes (Saint Felix du Lauragais, Saint Amancet, Nailloux)

Une pratique peu développée selon les secteurs (surtout sur la partie Audoise)

Un questionnaire sur la mise en place d'un outil de mise en relation: quel outil et à quelle échelle (locale?)



Le transport public

Un transport à la demande **inadapté et donc très peu utilisé sur la partie la plus septentrionale** du territoire, bien utilisé sur la partie Ouest (pour le marché).

Très peu de services organisés par les communes à l'exception de la navette Darybus à Castelnaudary et du souhait d'un service pour Saint-Ferréol.

Il existe quelques initiatives privées (centres commerciaux de Castelnaudary et Bram qui propose une navette).

Il n'y a pas de véhicules disponibles ou mis à disposition (association...).

Une offre régionale adaptée à un type de public (pas d'offre pour un retour le midi, pas d'offre le week-end pour les jeunes)

Un défaut de communication, de lisibilité des offres existantes.



Le vélo

Des itinéraires de liaison extra-communale voire extra-communautaire (liaison le long des cours d'eau, liaison vers des points d'intérêt: lac, vers les axes structurants comme le canal ou encore les zones d'activités...): Belpech, Montréal, Sorèze/Revel/Durfort, Castelnaudary/Villeneuve-la-Comptal

Manque de stationnement et volonté d'y remédier (cœur de bourg, point d'arrêt...) : Belpech, Montréal

L'incitation semble une mesure porteuse: prêt de VAE aux habitants, aides à l'achat ou achats groupés (réduire les coûts), équipement des enfants de collège (Bram » mon vélo au CM1)

Pas ou très peu de services (seule exception « la roue qui tourne » qui assure quelques actions sur les CC de Castelnaudary Lauragais Audois et Piège Lauragais Malepère)

Entretiens semi-directifs: « palmarès des mobilités encouragées par des aménagements ou projets en cours »



Marche, apaisement de la circulation, Qualité de ville

Des aménagements de cœurs de bourg généralisés (zone 30 voire zone 20) et en cours d'extension ou de réflexion sur quasiment toutes les polarités

Souhaits ou projets d'aménagements sécurisés des itinéraires marchables et/ ou cyclables entre les quartiers et les cœurs de bourg (recherche de liaisons sécurisées): Caraman, Lanta,



Services et équipements

Maison France Services, permanence CIAS,

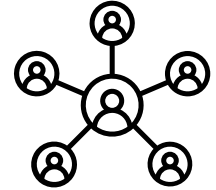
Quelques espaces de coworking et/ ou postes informatiques mis à disposition sur les polarités mais peu visibles (pas de communication forte sur le sujet): Lanta, Belpech, Revel, Bram, Salles sur l'Hers, Nailloux. Lorsque ces espaces n'existent pas, ils apparaissent pertinents et peut-être à développer (en projet à Villefranche)

Dans certains cas, le territoire est confronté à une problématique de couverture réseau.



Commerces itinérants

Quelques commerces (épicerie, ...) mais surtout marchés de plein vent ou des commerces de proximité.



La solidarité et l'entraide

Une entraide familiale, de voisinage voir une entraide qui s'organise à l'échelle locale (Nailloux).

Entretiens semi-directifs: « palmarès des mobilités encouragées par des aménagements ou projets en cours »



Synergie des territoires

Très peu d'échange sur le thème de la mobilité en dehors de l'échelle locale ou intercommunale : manque de synergie avec les territoires limitrophes.



Projets en matière de planification de la mobilité

Principe de réflexion : Villefranche (réflexion pour une politique globale de déplacement), CC Lauragais Revel Sorezois (schéma cyclable).



Electromobilité

Des bornes de recharge électriques déployées sur le territoire et un usage qui semble s'intensifier.



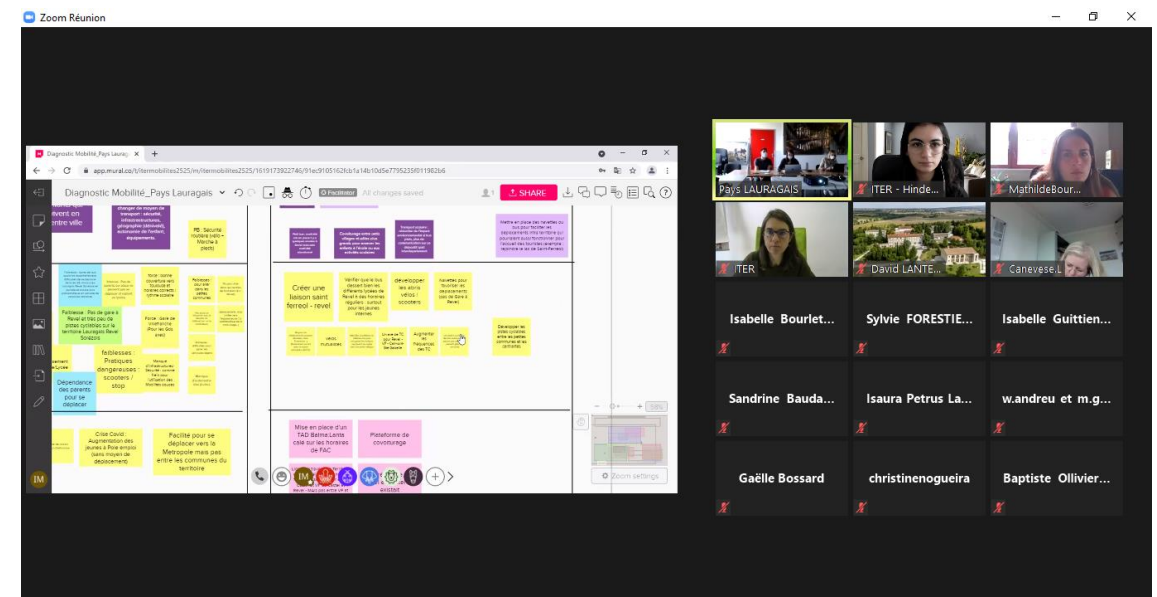
La place de la voiture stationnée

Constitue une préoccupation près des pôles gares (Villefranche, projet de PEM de Bram), près des points d'arrêts de transport collectif ou dans les rues historiques de centre-bourg.

Ateliers représentants de la société civile

Ateliers des 4 & 7 mai avec les représentants de la société civile en visioconférence

- Cible : représentants de la société civile sur le territoire du PETR
- Objectifs :
 - Mieux connaître les besoins de mobilités et les solutions qui sont apportées par public cible :
 - ❑ **Mobilité des jeunes.**
 - ❑ **Mobilité au travail** : actifs, demandeurs d'emploi, etc.
 - ❑ **Mobilité des publics dépendants** : seniors (à domicile dépendants / hébergés), personnes en situation de précarité, personnes en situation de handicap, etc.
 - Travailler collectivement sur les pistes de solutions à envisager.
- Dates : 4 et 7 mai 2021 en visio conférence : Tarn / Haute-Garonne le 4 mai puis Aude le 7 mai
- Nombre de participants : une trentaine de participants au total sur les deux ateliers.



Ateliers avec les représentants de la société civile : synthèse des perspectives et idées

Eléments soulevés pour tous les publics

- 1. Une réelle problématique de transversalité, un véritable enjeu à connecter les communes du territoire au corridor principal , à Villefranche-de-Lauragais et Castelnaudary** pour un certain nombre de services spécifiques (pôle emploi, Clinique Monié, loisirs etc). Même si des permanences sont déjà réalisées sur certaines communes pour ces services bien spécifiques, cela ne semble pas suffisant. La liaison (Castres <> Revel <> Villefranche-de-Lauragais a été citée en exemple à plusieurs reprises.
Cette problématique de transversalité concerne à la fois :
 - Les mobilités douces : besoin de liaisons cyclables sécurisées en connexion avec l'axe central du canal du midi, les gares (qualité de l'intermodalité) et les communes pôles de cet axe (Villefranche-de-Lauragais, Castelnaudary notamment).
 - Les transports en commun un réel besoin d'intensification de l'offre proposée aujourd'hui par le réseau Lio (fréquence, amplitude) et à compléter par d'autres lignes en local (sous forme de bus, navette ou de TAD). Ont notamment été citées les liaisons : Revel <> Villefranche-de-Lauragais, Nailloux <> Villefranche-de-Lauragais, Revel <> Saint Ferréol (vers Revel pour l'accès aux services, commerces et vers le Lac pour les activités de loisirs des jeunes et pour les touristes), Revel <> Castelnaudary. Pour le secteur nord-est du PETR spécifiquement (CC Terres du Lauragais : Lanta, Caraman, etc non desservis par la ligne ferroviaire), un enjeu de connexion au réseau Tisséo via une ligne de TAD. Il a été cité en exemple la liaison Lanta <> Balma (métro) pour les actifs et les étudiants.
- 2. De manière générale sur l'ensemble du territoire, un déficit en termes d'aménagements, d'infrastructures cyclables et de cheminements piétons associé à un manque de sécurité (vitesse élevée des véhicules) ont été citées comme les deux principaux freins à l'usage et au développement des modes actifs.** Pourtant, ces modes pourraient répondre à certains besoins sur le PETR selon les participants : autonomie des enfants pour se déplacer entre les quartiers résidentiels et l'école par exemple ou en développant des dispositifs tel que le vélobus avec l'encadrement des parents d'élèves. Le levier du stationnement a été également mentionné comme un élément facilitateur.
- 3. La difficulté à pouvoir covoiturer pour les trajets du quotidien** (aucun outil de mise en relation, horaires de travail pas toujours en accord, contraintes ...) et par conséquent le besoin d'un outil de mise en relation dont l'échelle reste encore à définir (une vision pour l'instant très centrée à l'échelle du territoire pour ce type d'outil : à questionner) et le déploiement d'aires de covoiturage supplémentaires sur le territoire du PETR. A notamment été cité en proposition une aire de covoiturage à l'entrée de Revel.

Ateliers avec les représentants de la société civile : synthèse des perspectives et idées

Focus sur la mobilité au travail

Plus spécifiquement sur la mobilité au travail, il a été mis en avant un enjeu à travailler et à accompagner les entreprises dans la promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle : mise en place du forfait mobilité durable, mise en place de dispositifs pour faciliter le recours au vélo, VAE (douches et vestiaires sur site, stationnement sécurisé ...), sensibilisation des entreprises aux offres de mobilité existante, etc.

La question des liaisons entre centre-ville (commerces ...) et zones d'activités a également été évoquée à plusieurs reprises que ce soit via un système de navettes ou via la mise en place de liaisons cyclables sécurisées et confortables.

Face aux nouveaux enjeux de la mobilité et au développement du télétravail suite à la crise sanitaire, le développement d'espaces de coworking / tiers lieux semble également un élément pertinent pour le PETR.



Focus sur la mobilité des publics dépendants

Plus spécifiquement sur la mobilité des publics dépendants, il a été évoqué la possibilité de travailler sur une mutualisation des déplacements de soin vers les services publics (hôpitaux, cliniques ...) en donnant rendez-vous le même jour aux personnes habitant le même secteur (a été cité en exemple les rendez-vous médicaux à destination de l'hôpital de Carcassonne). La question de l'accompagnement de ces publics apparaît également importante. Plusieurs suggestions ont été émises : identification de relais locaux pour aider à rechercher des solutions de déplacements (secrétaire de mairie ou autre), amélioration de l'accès au permis de conduire.



Focus sur la mobilité des jeunes

Plus spécifiquement sur la mobilité des jeunes, une vraie problématique de déplacement entre les communes du territoire (Revel <> Villefranche par exemple) et également pour les déplacements vers l'agglomération Toulousaine le soir et le Week-end. La voiture semble l'unique moyen de déplacement pour l'accès aux sports et aux loisirs (avec par conséquent une dépendance aux parents pour les plus jeunes, un manque d'autonomie) : liaison Revel <> Saint Ferréol par exemple.



PSE 2 : Ateliers habitants

Ateliers des 17, 20, 21 et 25 mai avec les citoyens

- Cible : citoyens
- Objectifs : collectivement, mieux connaître les pratiques (ce qui fonctionne bien et moins bien), les besoins, les solutions imaginées ou identifiées comme pertinentes.
- Dates :
 - 17 mai : sur la CC Castelnaudary Lauragais Audois
 - 20 mai : sur la CC Lauragais Revel Sorezois
 - 21 mai : sur la CC Terres du Lauragais
 - 25 mai : sur la CC Piège Lauragais Malepère
- Nombre de participants :
 - 17 mai : 7 participants
 - 20 mai : 12 participants
 - 21 mai : 8 participants
 - 25 mai : 8 participants



Atelier sur la CC Castelnaudary Lauragais Audois.
Source : PETR.



Atelier sur la CC Lauragais Revel Sorézois.
Source : PETR.



Atelier sur la CC Terres du Lauragais.
Source : PETR.



Atelier sur la CC Piège Lauragais Malepère.
Source : PETR.

Ateliers des 17, 20, 21 et 25 mai avec les citoyens

Deux principales cibles en lien avec la mobilité ont été étudiées dans le cadre des ateliers citoyens:

- La mobilité au travail
- La mobilité des seniors

Ces profils ont été détaillés en sous-catégories, afin d'étudier les pratiques et conditions de mobilité, les solutions de mobilité existantes et souhaitées, différenciés en fonction des besoins de mobilité (destination, motif)

MOBILITE DES SENIORS
"Séniors actif impliqué dans la vie locale"
"Séniors actif impliqué dans la vie locale"
"personnes dépendantes et 4ème âge"

MOBILITE AU TRAVAIL
"Travaille sur Castelnaudary"
"Travaille sur le territoire de la ComdeCom Castelnaudary Lauragais Audois "
"Travaille sur la métropole"
"Travaille sur Carcassonne"
"Personne en recherche d'emploi"

Ateliers des 17, 20, 21 et 25 mai avec les citoyens

La mobilité des seniors



Ce qui se fait / niveau d'efficacité

- La voiture : solution viable jusqu'à perte d'autonomie
- La solidarité familiale/ amicale/ locale (élus) : à poursuivre mais ne peut pas être une solution unique
- Le vélo/ VAE : lorsque l'itinéraire (sécurité) ou le relief s'y prêtent
- Covoiturage dans le cadre des activités (club)
- A pied localement : lorsque les conditions sont adaptées (densité de trafic, présence de poids-lourds sont un frein)
- Services à proximité : Maison France Service, Permanence CIAS, mais relais locaux sont parfois déficient (social géré à l'échelle intercommunale)
- Déménagement vers les zones urbaines (proximité services, équipements...), mais souhait de maintenir les seniors sur les territoires

Ce qui est souhaité

- Des transports collectifs efficaces vers les principales polarités et avec une desserte quotidienne en porte à porte
- Assistance pour prendre le train (réservation billets, accès à la gare)
- Des services plus développés dans les villages pour éviter le besoin de déplacement
- Une solidarité/ entraide à poursuivre, à « entretenir »
- Une réflexion intergénérationnelle à pousser (logements, services, solution de mobilité pour les jeunes...)
- Un outil de mise en relation pour le covoiturage local (application, plate-forme) mais avec une prudence sur la fracture numérique
- Une meilleure information/ communication (exemple: usage possible des lignes scolaires, quel est le bon interlocuteur: social)
- Des infrastructures cyclables et marchables dans les cœurs de bourg et des liaisons entre les centralités et les cœurs de bourg. Dans un temps ultérieur, une aide à l'achat de vélo (classique et VAE)

Ateliers des 17, 20, 21 et 25 mai avec les citoyens

La mobilité des seniors



Ce qui se fait / niveau d'efficacité

Spécificités territoriales

TAD :

- Utilisé sur une partie de la CC Terres de Lauragais
- Peu ou pas utilisé sur la Piège et Lauragais Castelnaudary Audois : non adapté (dysfonctionnement de l'outil d'inscription, arrêt trop loin du lieu d'habitat, horaire ne correspondant pas aux RDV...)

Ce qui est souhaité

Spécificités territoriales

- Des liaisons avec le métro toulousain ou la desserte des marges du territoire par les lignes Tisséo
- Des liaisons à imaginer pour se rendre à la clinique Monié par exemple présente à Villefranche de Lauragais
- Une navette intercommunale sur la CC de Revel Lauragais Sorezois (avec une liaison particulièrement essentielle entre Saint-Ferréol et Revel)

Ateliers des 17, 20, 21 et 25 mai avec les citoyens

La Mobilité au travail



Ce qui se fait / niveau d'efficacité

- Une forte dépendance à la voiture (conducteur comme passager)
- Une offre ferroviaire qui permet de se déplacer vers l'extérieur. Mais une offre cars qui apparaît moins adaptée ou insuffisante, voire déficiente : absence d'offre de cars en période de vacances scolaires, et absence de liaisons transversales.
- Peu ou pas de stationnement vélo sécurisé sur le territoire.
- Absence de liaison (autre que voiture) avec Villefranche, pour accéder à pôle emploi.

Ce qui est souhaité

- Le vélo à accompagner par des aménagements d'itinéraires sécurisés, du stationnement aux points d'intermodalité plus particulièrement, et un réseau de loueurs sur le territoire (libre-service?)
- Disposer d'un outil local de mise en relation pour le covoiturage (application, plate-forme, « place publique » au village)
- Une intermodalité à conforter : correspondance entre cars à améliorer, un accès en gare autrement qu'en voiture à imaginer, des espaces de covoiturage aux principaux points d'arrêts de transport, augmenter les capacités de stationnement vélo en gare,
- Organiser le rabattement vers les gares depuis les villages en transport collectif,
- Poursuivre le déploiement de l'offre train (augmentation de la fréquence et élargissement de l'amplitude)
- Mieux communiquer sur les solutions et offres de mobilité disponibles (publication dans bulletins municipaux, en mairie...)

Ateliers des 17, 20, 21 et 25 mai avec les citoyens

La Mobilité au travail



Ce qui se fait / niveau d'efficacité

Spécificités territoriales

- Une offre cars bien développée et utilisée sur la CC de Lauragais Revel Sorezois, avec une tarification intéressante.
- Des distances adaptées pour la marche à pied sur Revel mais pas suffisamment sécurisées et aménagées.
- Présence de gares avec un niveau d'offre intéressant pour les actifs (bénéfices couts financiers, environnement, fatigue).
- Une navette urbaine à Castelnaudary intéressante, à améliorer en termes de lisibilité des arrêts.

Ce qui est souhaité

- Développement des tiers lieux et les mettre en réseau.
- Expérimenter l'autopartage (éviter la seconde voiture et permettre le rabattement vers les pôles gares).

Spécificités territoriales

- Développer des lignes de bus Tisséo aux entrées d'agglomération (desserte du territoire du Lauragais sur ses marges)
- Faciliter la recharge d'abonnement de la carte Pastel depuis le territoire du Lauragais
- Poursuivre l'aménagement de l'axe du canal pour les déplacements à pied, à vélo et sur l'eau
- Travailler avec les entreprises pour qu'elles s'investissent sur le sujet de la mobilité au travail
- Développer l'offre cars avec un niveau de service type ligne HOP entre Revel et Toulouse

Ateliers des 17, 20, 21 et 25 mai avec les citoyens

Que ce soit pour la mobilité des seniors comme la mobilité au travail, plusieurs orientations ressortent :

- Un besoin de **liaisons piétonnes et cyclables** à aménager et à sécuriser au niveau local, accompagnées de points de stationnement vélo sécurisé et de mesures d'accompagnement (service de location, aide à l'achat),
- Un besoin de **connexion/ rabattement vers les principales centralités et les grandes offres de mobilité** du territoire (canal, gares), depuis les villages en porte à porte,
- **L'accompagnement à la pratique du covoiturage** par la mise en place d'un outil de mise en relation (local, territorial ou via les employeurs), l'aménagement d'aire de covoiturage et l'intermodalité aux points de covoiturage,
- Une offre de transport public à conforter dans les relations externes (aux portes du territoire, avec l'agglomération de Castres Mazamet...) mais une offre inexistante et à développer avec l'Ariège, et au sein du territoire (liaisons transverses et liaisons locales sur des secteurs définis: principales polarités, Saint Ferréol),
- Une **meilleure communication et information** sur les dispositifs existants, leur fonctionnement et les bénéfices,
- La mise à disposition de services en local permettant de réduire le besoin de mobilité (tiers lieux/ coworking, services publics itinérants...).

Synthèse

Synthèse des besoins, des pratiques, des dysfonctionnements et des souhaits d'amélioration sur le territoire par mode et par public "cible"

Bilan et enseignements du recensement des besoins et pratiques des usagers et futurs usagers

La mobilité de proximité :

- L'usage du vélo est faiblement développé sur le territoire au regard des potentiels, même si à tous les âges, lorsque le site s'y prête, le vélo constitue un mode d'intérêt (une part importante des ménages sont multi-équipés en cycles).
- A l'échelle locale, le développement des mobilités douces apparaît particulièrement pertinent car les distances y sont adaptées et qu'il n'existe aucunes autres alternatives.
- Une prise en main de la mobilité douce à l'échelle locale avec des aménagements de pacification généralisés aux cœurs de bourgs et la recherche de liaisons interquartiers/ centre. Le vélo constitue un réel sujet de préoccupation des communes et intercommunalités qui ont pris la mesure de l'enjeu de mobilité locale et travaillent sur des réflexions de liaisons locales vers les équipements/ infrastructures majeures, sur des liaisons intercommunales de faibles distances. La demande est forte localement pour que ce sujet soit investi afin de sécuriser les déplacements de toutes les catégories de résidants ou visiteurs (déplacements du quotidien, déplacements de loisir...). Ce constat est vrai pour l'ensemble des bourgs et centralité du territoire mais s'exprime encore plus fortement pour Revel/ Sorèze, Castelnaudary et les communes limitrophes, Bram.

Les déplacements extra-communaux :

- Au delà des déplacements locaux (intra-communaux), la demande et le besoin portent sur trois orientations :
 - Un rabattement vers les pôles gares (pour assurer une intermodalité avec les solutions de déplacement les plus performantes),
 - Des solutions de mobilité vers les principaux pôles du territoire (principalement Castelnaudary, Revel et Villefranche) pour tous les publics et tous les motifs,
 - De meilleures connexions aux territoires limitrophes, particulièrement vers l'Ariège (absence totale de solutions alternatives à la voiture) et à la métropole toulousaine.
- Des attentes sur les dispositifs permettant d'accompagner la pratique du covoiturage avec de nombreux projets d'aires de covoiturage mais un défaut d'outil de mise en relation des covoitureurs. Une vision politique et citoyenne sur le sujet du covoiturage qui privilégie l'échelle locale comme échelle de développement. Et pourtant l'enquête auprès des habitants révèle une expression de la population qui ne se positionne pas fortement sur ce mode de déplacement.

Bilan et enseignements du recensement des besoins et pratiques des usagers et futurs usagers

Le besoin de mobilité des plus dépendants et les solutions proposées insuffisamment développées :

- La solidarité est fortement développée sur le territoire à défaut d'autres alternatives pour les publics concernés. Même si cette solidarité doit être confortée et doit perdurer dans le temps, elle ne doit pas constituer la seule alternative, elle n'est pas pérenne dans le temps pour les populations.
- La compétence « solidarité » s'exerce désormais à l'échelle communautaire ce qui peut constituer un frein aux besoins et réponses de proximité (réactivité, vigilance...).
- Le besoin de mobilité apparaît encore plus prégnant sur certaines parties du territoire et problématique pour les publics dépendants. A titre d'exemple, la désertification médicale constitue une préoccupation majeure sur une partie des villages ruraux avec des distances importantes à parcourir pour se rendre chez un médecin généraliste (constat exprimé sur la CC de Piège Lauragais Malepère).
- Des besoins de mobilité sont identifiés vers certaines polarités, comme Villefranche de Lauragais pour les soins de santé, pour les services (pôles emploi, CPAM...)

- Le territoire ne dispose pas à ce jour de vraies solutions de mobilité pour ces publics. Un transport à la demande existe mais ne dessert pas toutes les polarités ou les dessert mais en dehors des hameaux (implique l'usage de la voiture pour se rendre à l'arrêt). Les horaires sont contraignant et rarement compatible avec des prises de rendez-vous (santé, administratif...).

Les transports collectifs sont disponibles et adaptés uniquement sur le CC de Lauragais Revel Sorézois et sur les communes gares, laissant à l'écart toutes les autres communes. Souvent une offre pertinente existe mais les usagers ne peuvent s'y rendre faute de moyens pour assurer ces quelques kilomètres.

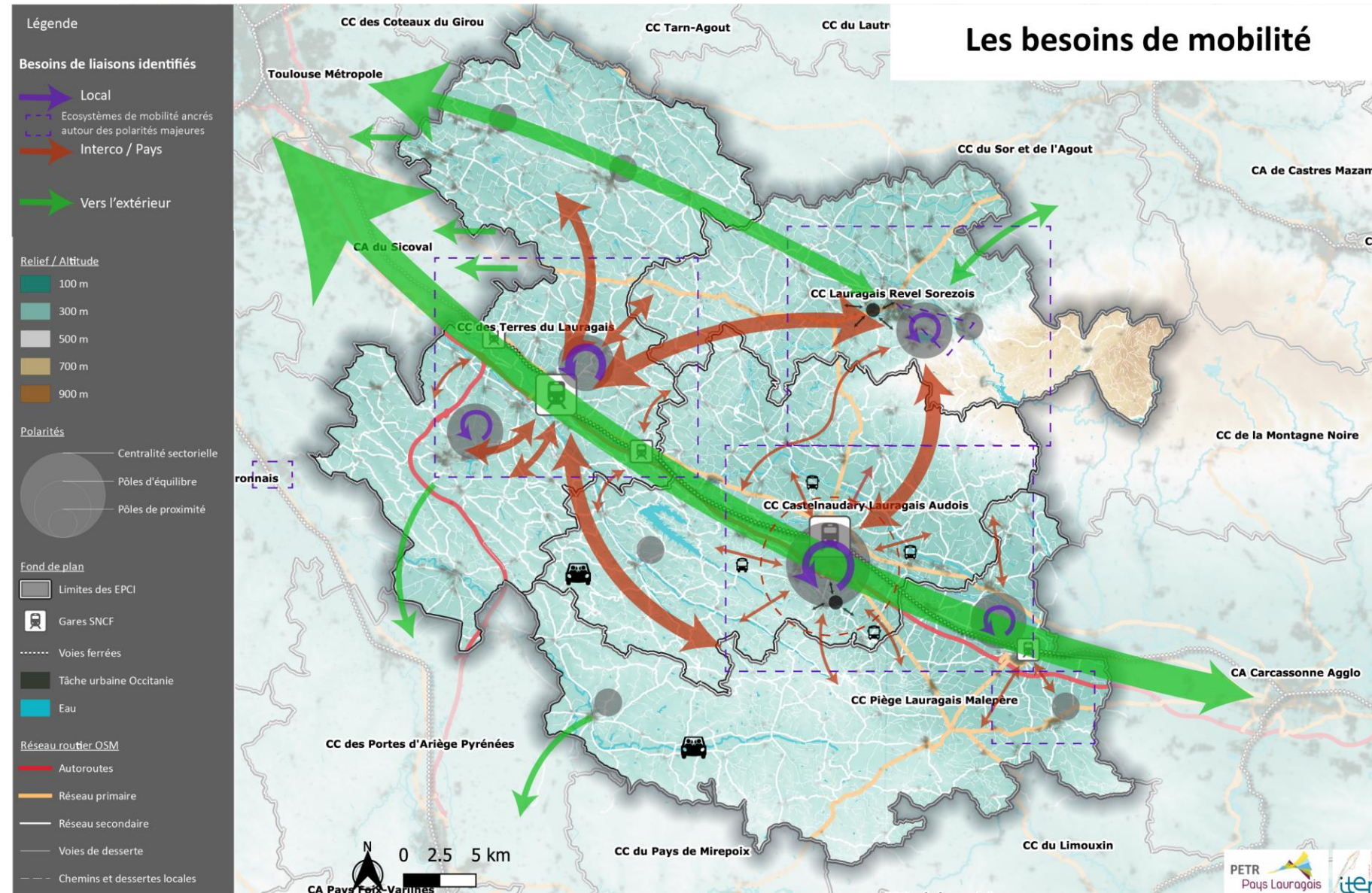
Quasi aucun CCAS, commune ou association disposent de véhicules pour les déplacements de leur adhérents/ ayants-droits. Localement des offres se sont néanmoins mises en place, comme Daribus à Castelnaudary ou encore la navette de Nailloux et ces offres sont particulièrement appréciées (demandes de perfectionnement).

Carte des besoins de mobilité issue de la concertation

Besoins exprimés par mode.

Transports collectifs :

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



Merci de votre attention



Mathilde Losego

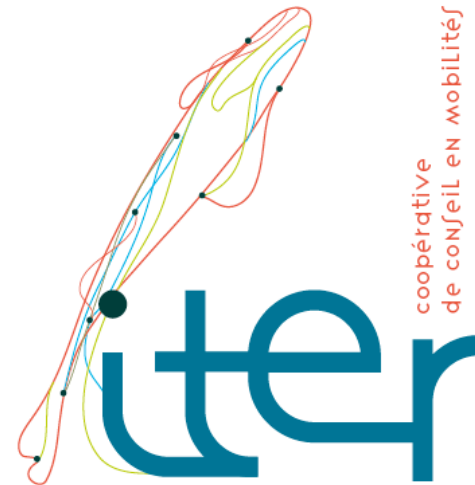
urbanisme.lauragais@orange.fr

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

Annexes

*Les annexes rassemblent les éléments de détail des différentes temps de concertation **sont disponibles dans un document annexe à celui-ci.***