Feuille de route de l'écomobilité



Service Mobilité en Lauragais - www.lauragaismobilite.com

Communauté de Communes Castelnaudary Lauragais Audois - www.cccla.fr - Facebook
Communauté de Communes Piège Lauragais Malepère - www.ccplm.fr - Facebook

Avec le soutien du Département de l'Aude, de l'ADEME et du programme TIMS.

Table des matières

Abréviations 5
1. Introduction 6
1.1 Contexte 6
1.1.1 Appel à projet 6
1.1.2 Compétence mobilité 7
1.2 Méthodologie 8
1.2.1 Méthodologie générale 8
1.2.2 Techniques d'enquêtes 12
1.2.3 Posture des enquêteur·rices 16
2. Diagnostic territorial des mobilités 17
2.1 Territoire 17
2.1.1 Population 17
2.1.2 Générateurs de déplacements 25
2.1.3 Flux 32
2.2 Offre multimodale 43
2.2.1 Vélo 43
2.2.2 Transports en commun 53
2.2.3 Services partagés 65
2.2.4 Voiture 73
2.2.5 Synthèse multimodale 78
2.3 Usages 82
2.3.1 Catégorisation de la population 82
2.3.2 Idéal-typique 1 : les éco-rationnels 87
2.3.3 Idéal-typique 2 : les éco-contraints 94
2.3.4 Idéal-typique 3 : les auto-économes 102
2.3.5 Idéal-typique 4 : les captifs 108
2.3.6 Idéal-typique 5 : les enclavés 115
2.3.7 Idéal-typique 6 : les jeunes empêchés 123
2.3.8 Diversité des usages 130
2.4 Synthèse des enjeux 132
3. Bibliographie 135

Table des illustrations

Carte 1 : Le Lauragais Audois 6
Graphique 1 : Modèle de gouvernance du projet Territoire à Mobilité Durable et Inclusive 11
Graphique 2 : Répartition des répondants selon leur genre 13
Tableau 1 : Résumé des caractéristiques sociales des enquêté·e·s 15
Graphique 3 : Evolution de la population (base 100) 18
Carte 2 : Densité de population carroyée 19
Graphique 4 : Taux d'équipement automobile des ménages en 2022 20
Graphique 5 : Répartition de la population par catégorie socioprofessionnelle 21
Graphique 6 : Taux de pauvreté par tranche d'âge en 2021 22
Graphique 7 : Evolution du taux de précarité énergétique mobilité des ménages 23
Carte 3 : Taux de précarité énergétiques mobilités des ménages en 2018 24
Carte 4 : Taux de précarité énergétiques mobilités des ménages en 2021 24
Carte 5 : Temps d'accès routier moyen à un centre d'équipements et de services 26
Graphique 8 : Taux d'évolution des personnes travaillant dans leur commune de résidence 27
Carte 6 : Densité des emplois dans le Lauragais Audois 28
Carte 7 : Les générateurs de déplacements 29
Carte 8 : Le potentiel de déplacements 30
Carte 9 : Répartition des pôles sur le Lauragais Audois 31
Carte 10 : Desserte à vélo des pôles 32
Carte 11 : Répartition des établissements scolaires 34
Carte 12 : Carte scolaire des collèges 35
Carte 13 : Répartition des écoles 36
Carte 14 : Flux domicile–travail internes au territoire 38
Carte 15 : Flux domicile–travail entrants et sortants du territoire 39
Graphique 9 : Répartition des motifs de déplacements quotidien 40
Graphique 10 : Lieux d'achat principaux déclarés par les répondants 41
Graphique 11 : Part modale des déplacements 42
Graphique 12 : Evolution de l'accidentologie 43
Carte 16 : Répartition des aménagements cyclables sur le territoire 44
Graphique 13 : Taux de voiries cyclables 45
Carte 17 : Répartition des itinéraires cyclables sur le territoire 46
Graphique 14 : Répartition de l'utilisation du vélo par motifs de déplacement 47
Tableau 2 : Régression logistique de la probabilité de ne pas recourir au vélo 48
Graphique 15 : Raison du non–recours au vélo parmi les répondants 49
Carte 18 : Répartition des stationnements cyclables sur le territoire 50
Carte 19 : Niveau de desserte cyclables 53
Carte 19 : Répartition de l'offre de transport en commun sur le territoire 55
Graphique 16 : Evolution du nombre d'utilisation des TAD du Lauragais Audois 59
Graphique 17 : Evolution du nombre d'utilisation du TAD CCPLM 60
Graphique 18 : Evolution du nombre d'utilisation du TAD CCCLA 61
Carte 20 : Niveau de desserte des transports en commun 65
Carte 21 : Répartition de l'offre de location vélo sur le territoire 68
Carte 22 : Répartition de l'offre d'autopartage sur le territoire 69
Carte 23 : Répartition des aires de covoiturage 71
Carte 24 : Gestionnaires de voirie 73

Carte 25 : Hiérarchie du réseau viaire 75
Carte 26 : Répartition des bornes de recharge de véhicule électrique 76
Carte 27 : Niveau de desserte automobile 78
Carte 28 : hiérarchie du réseau viaire 79
Tableau 3 : Récapitulatif des recommandations des modes par axe 79
Carte 29 : Répartition des Pôle d'Echange Multimodaux sur le territoire 81
Graphique 19 : Répartition des répondants selon leur lieu d'habitation principale 82
Graphique 20 : Répartition des répondants selon leur difficultés de déplacements 83
Graphique 21 : Rapport aux déplacements automobiles des répondants 84
Graphique 22 : Fréquence d'utilisation des modes de transports alternatif à la voiture 85
Graphique 23 : Utilisation des modes de transports par motifs de déplacement 85
Graphique 24 : Difficulté de déplacement parmi les personnes en chantier d'insertion 116
Graphique 25 : Taux de participation aux activités extra-scolaires des collégiens répondant 127
Graphique 26 : Difficultés des collégiens pour accéder aux activités physiques et sportives 128
Carte 30 : Répartition des pôles sur le Lauragais Audois 134

Abréviations

AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
CCCLA	Communauté de Communes Castelnaudary Lauragais Audois
CCPLM	Communauté de Communes Piège Lauragais Malepère
CEE	Certificat d'Economies d'Énergie
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IRVE	Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique
LiO	Lien entre les territoires d'Occitanie
MAPTAM	Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles
Loi NOTRe	Nouvelle Organisation Territoriale de la République
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités
PEM	Pôle d'Échange Multimodal
PETR	Pôle d'Équilibre Territoire et Rural
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
TAD	Transport à la Demande
TER	Transport Express Régional
VAE	Vélo à Assistance Électrique
VE	Véhicule Électrique

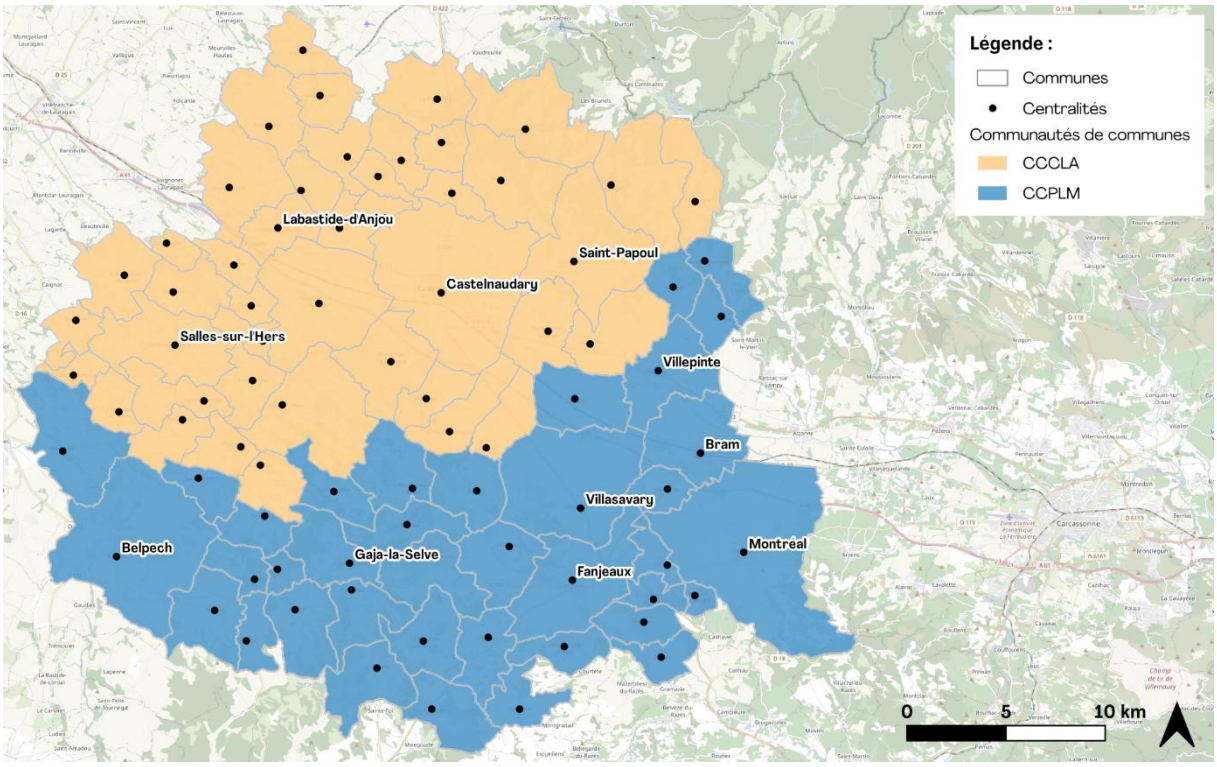
1. Introduction

1.1 Contexte

1.1.1 Appel à projet

A l'été 2024, les communautés de communes Castelnaudary Lauragais Audois (CCCLA) et Piège Lauragais Malepère (CCPLM) ont été lauréates au sein d'un consortium incluant le département de l'Aude de l'appel à manifestation d'intéret du programme CEE-Tims (certificat d'économie d'énergie) portés par 4 structures qui sont le Cler Solutions, Mob'In, AuraEE et le RARE. Cette initiative vise à concilier les enjeux environnementaux et sociaux autour de la mobilité des habitants du Lauragais Audois (carte 1).

Carte 1 : Le Lauragais Audois



Ce territoire à dominante rurale fait face à des défis structurels en matière de mobilité, influant directement sur l'accès aux droits fondamentaux et aux conditions de bien-être des populations locales.

Depuis l'automne 2024, les actions du service Mobilité en Lauragais – regroupant des agents des deux communautés de communes – ont principalement porté sur l'établissement du diagnostic, avec notamment :

- une rencontre des Maires et élus des deux Communautés de Communes ;
- une « Grande Enquête » de la mobilité ayant recueilli 1 300 réponses ;
- des entretiens avec les habitants des deux communautés de communes ;

- des observations de terrains ;
- la « Transhumance à Vélo » avec plus de 1 200 personnes rencontrées ;
- des réunions des entreprises, professionnels de santé, collégiens, …

Ce travail de fond a permis la préparation d'un diagnostic de la mobilité durable et inclusive, à un niveau inédit pour le territoire. Au-delà des données collectées, cette démarche a favorisé une meilleure compréhension des pratiques de mobilité quotidiennes, des contraintes vécues par les habitants et des ressources mobilisables localement. Elle constitue ainsi une base de connaissances partagée, indispensable pour orienter les choix politiques à venir. Ce diagnostic ne se limite pas à dresser un état des lieux : il ouvre la voie à une réflexion collective sur les leviers d'action possibles, en cherchant à concilier transition écologique, justice sociale et attractivité territoriale.

Le service mobilité en Lauragais doit produire une Feuille de route telle que définie par l'appel à projet Territoire à Mobilité Durable et Inclusive du programme CEE-Tims. Cette Feuille de route repose sur la mise en œuvre de trois étapes d'ici août 2026 :

- Un diagnostic : il s'agit de mettre en forme les données recueillies jusqu'alors afin d'en tirer les enjeux du territoire en termes de mobilité durable et inclusive, pour ensuite les partager et valider avec l'ensemble des partenaires impliqués.
- Des orientations : cette phase vise à définir les objectifs stratégiques auxquels le plan d'actions doit répondre, là encore en concertation avec l'ensemble des partenaires, comme l'impose le projet Territoire à Mobilité Durable et Inclusive (volet « gouvernance innovante »).
- Des actions : la définition des actions se fera à un niveau « faisabilité », permettant d'établir un premier chiffrage de celles-ci tout en tenant compte des contraintes réglementaires, notamment en lien avec le fait que la compétence Mobilité appartienne aujourd'hui exclusivement à la Région Occitanie.

1.1.2 Compétence mobilité

À la suite de la Loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités (dite « Loi LOM »), promulguée le 24 décembre 2019, les communautés de communes Piège Lauragais Malepère (CCPLM) et Castelnaudary Lauragais Audois (CCCLA) ont transféré la compétence mobilité à la Région Occitanie. Cette loi portait plusieurs ambitions structurantes : réduire la dépendance à l'automobile, notamment dans les territoires à faible densité ; accélérer le développement des mobilités alternatives grâce aux services numériques multimodaux ; soutenir la transition écologique par la promotion des mobilités actives (marche, vélo) ; et programmer les investissements nécessaires dans les infrastructures de transport.

Afin de concrétiser ces objectifs, la loi a instauré une couverture intégrale du territoire national par des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) à compter

du 1er juillet 2021. Ces dernières disposent d'une compétence élargie allant de l'organisation des services réguliers de transport public ou à la demande, jusqu'au développement des mobilités partagées (covoiturage, autopartage, location de vélos), de la mobilité solidaire ou encore du conseil en mobilité auprès des publics vulnérables et des grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux, zones d'activités). Les AOM peuvent également participer à la structuration des mobilités actives et, dans certaines conditions, intervenir sur la logistique urbaine ou octroyer des aides individuelles à la mobilité. Le législateur a confié cette compétence prioritairement aux intercommunalités de taille urbaine (communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles, métropole de Lyon), mais a laissé aux communautés de communes la possibilité de s'en saisir, ou, à défaut, d'en confier l'exercice à la Région via un mécanisme de substitution.

Les communautés de communes devaient se positionner avant le 31 décembre 2020 (date ensuite repoussée au 31 mars 2021). Cette décision s'est toutefois inscrite dans un contexte fortement contraint par la crise sanitaire : report des élections municipales, suspension de nombreuses instances intercommunales, manque d'informations consolidées, et délais jugés insuffisants par de nombreux élus pour se prononcer en connaissance de cause.

C'est dans ce cadre que la CCPLM et la CCCLA ont finalement opté pour la non-prise de compétence en matière de mobilité. Ce choix s'expliquait principalement par le manque de temps et par la crainte d'avoir à assumer la gestion des transports scolaires. Néanmoins, ce renoncement n'a pas signifié un désintérêt pour les enjeux de mobilité, comme l'atteste leur participation à l'Appel à manifestation d'intérêt Territoire à Mobilité Durable et Inclusive, marquant une volonté de rester impliquées dans les dynamiques locales de transition.

1.2 Méthodologie

1.2.1 Méthodologie générale

La démocratie participative constitue un axe central de la démarche du projet Territoire à Mobilité Durable et Inclusive afin d'assurer une meilleure adéquation entre les politiques locales et les réalités du territoire. La démocratie participative désigne l'ensemble des démarches qui visent à associer les citoyens au processus de décision politique[1]. En associant citoyens, professionnels, techniciens et élus, elle permet de limiter les effets d'un entre-soi institutionnel et d'élaborer des réponses plus adaptées aux enjeux de mobilité du territoire.

Cependant, la démocratie participative présente des limites structurelles. Malgré une volonté d'inclusion, ces instances ne sont jamais totalement représentatives

[1] Blondiaux, Loïc, « La démocratie participative » [en ligne], Vie-publique, 26 mars 2021, disponible sur <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/279196-la-democratie-participative-par-loic-blondiaux>

de l'ensemble de la population. Elles tendent à être davantage investies par des individus disposant d'un capital social, culturel ou économique plus élevé, ainsi que d'une meilleure maîtrise des codes politiques et du temps nécessaire à l'engagement[2]. À l'inverse, les populations les plus précaires ou les moins politisées s'y retrouvent souvent sous-représentées, voire absentes, du fait de mécanismes d'exclusion ou d'auto-exclusion. Ceux-ci peuvent s'expliquer par le manque de sollicitation, la contrainte temporelle, le désintérêt, la défiance envers les institutions ou encore un sentiment d'illégitimité. Ces dynamiques traduisent les inégalités sociales et politiques qui traversent la société[3].

Dans la construction d'une gouvernance participative, il est apparu primordial de réfléchir à l'organisation temporelle de ces espaces de concertation, afin que leur inscription dans la vie quotidienne des citoyens ne constitue pas un frein à l'engagement. Un tel aménagement est également une condition nécessaire pour recréer un lien de confiance entre habitants et institutions locales. La reconnaissance et la valorisation de la parole citoyenne constituent à cet égard un principe central : offrir un cadre d'expression où chacun puisse s'exprimer librement et être entendu dans des conditions d'égalité. Cette exigence implique une vigilance constante sur la circulation de la parole et sur la répartition des rôles entre techniciens, élus et habitants, afin de limiter les asymétries de position qui fragilisent l'équilibre entre professionnels et citoyens.

Ces limites structurelles ne doivent toutefois pas conduire à disqualifier la démocratie participative. Si les inégalités sociales s'y répercutent, elles ne remettent pas en cause la légitimité des efforts entrepris pour associer les habitants et expérimenter de nouvelles formes de co-construction. Reconnaître ces contraintes permet au contraire de concevoir des instances plus lucides, ancrées dans les réalités sociales et capables d'évoluer. L'enjeu réside alors dans la recherche d'un équilibre entre diversité des profils représentés et efficacité du processus décisionnel : il ne s'agit pas seulement d'assurer une présence sociologiquement diversifiée, mais de garantir que cette pluralité contribue effectivement aux échanges et aux décisions collectives.

La construction d'une démocratie participative se heurte, à l'échelle de ces territoires à une difficulté structurelle : la faible connaissance qu'ont les citoyens des intercommunalités, de leurs compétences et de leurs champs d'action. Cette méconnaissance contribue à un certain éloignement vis-à-vis de ces institutions, qui apparaissent souvent comme abstraites ou lointaines dans le quotidien des habitants. Elle limite la capacité des citoyens à s'impliquer de manière éclairée et à percevoir l'impact réel de leur participation sur les décisions locales. Dès lors,

[2] Gourgues Guillaume, et Sainty Jessica, « La démocratie participative peut-elle convaincre la population de participer ? Analyse d'une enquête par sondage », octobre 2011.
[3] Guihéneuf Pierre-Yves, « Toujours les mêmes : est-ce un problème ? » [en ligne], démocratieS, avril 2023. Disponible sur https://democraties.media/toujours-les-memes-est-ce-un-probleme/.

l'instauration d'espaces de concertation exige non seulement de créer des occasions d'expression, mais aussi de rendre compréhensible le fonctionnement des instances intercommunales, de leurs missions et de leurs marges de manœuvre. Sans cette médiation, la démocratie participative risque de se heurter à une participation inégale, renforçant paradoxalement l'asymétrie entre élus, techniciens et habitants.

Au regard de ces impératifs, la gouvernance participative a été pensé par le service Mobilité en Lauragais comme un dispositif conciliant équité, efficacité et intelligence collective. Sa mise en œuvre repose sur la création de quatre groupes de travail thématiques : Santé/Social, Emploi/Insertion, Culture/Sport et Citoyens. Ce modèle a été retenu en raison de sa structuration en groupes de travail relativement autonomes dans leurs réflexions. Indépendants dans leur fonctionnement interne, ces groupes demeurent néanmoins interconnectés, garantissant à la fois souplesse et efficacité dans la recherche de solutions innovantes pour une mobilité durable et inclusive.

Afin d'assurer la représentativité et de rencontrer une diversité de profils, en termes d'âge, de milieu social ou de situations de mobilité, des concertations de terrain seront également organisées. Celles-ci se tiendront au sein de différentes structures et associations locales notamment dans les communes rurales, afin de permettre la participation des habitants rencontrant des difficultés de déplacement. Multiplier les rencontres dans diverses communes du territoire permettra de recueillir une pluralité de témoignages et de construire un panel de solutions le plus exhaustif possible. Ces interventions visent à garantir une gouvernance véritablement inclusive, en veillant à n'oublier aucune strate de la population.

Un travail partenarial étroit sera mené avec différents acteurs institutionnels et techniques, tels que la Région Occitanie, le Département de l'Aude, la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), le réseau Mob'in, et bien d'autre, afin d'intégrer dès les premières étapes des éléments de solutions techniques. La présence de ces institutions permet d'associer leurs expertises et de renforcer la pertinence et la faisabilité des propositions. Leur participation constitue également un appui solide pour la mise en œuvre des fiches actions issues du projet. Le choix a toutefois été fait de dissocier les réflexions techniques de celles menées par la population, afin de préserver un espace d'expression citoyenne et de garantir que les propositions issues de la participation locale soient pleinement prises en compte.

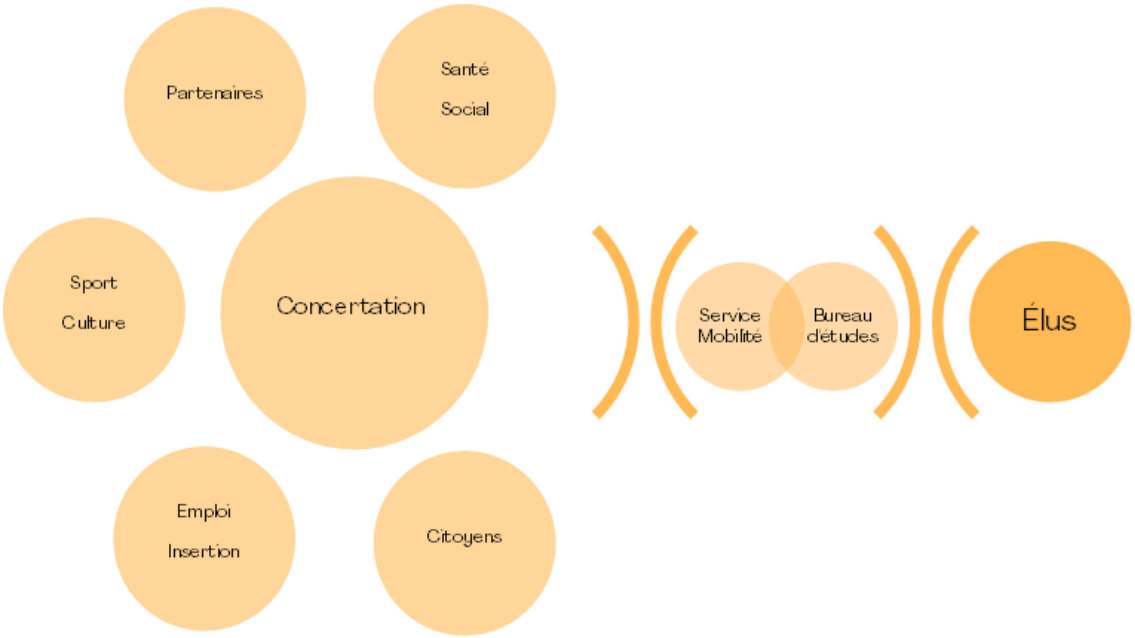
Toutefois, ce modèle a dû être adapté aux contraintes propres au cadre institutionnel. Si l'ambition initiale visait à privilégier une participation pleinement citoyenne, la validation par les élus demeure une étape incontournable du processus décisionnel. Les élus seront informés tout au long du travail mené avec les groupes citoyens et les partenaires. Afin de garantir des décisions fondées sur

des éléments fiables et consolidés, leur implication interviendra après l'analyse de la faisabilité technique et financière des solutions, réalisée par un bureau d'études. Sur cette base, un travail de priorisation et de validation sera engagé, avec la participation de représentants des groupes de travail, afin de porter la voix collective et d'assurer une circulation ascendante et transparente de l'information. Cette articulation temporelle répond également à un constat des premières réunions : l'usage de termes techniques ou abstraits pouvait déstabiliser certains participants et freiner leur engagement. De même, organiser les réunions institutionnelles trop en amont aurait pu décourager la participation citoyenne en suscitant la crainte d'une implication trop contraignante.

Cette forme de gouvernance vise ainsi à tisser des liens durables avec les différents groupes, tout en respectant un rythme adapté, à garantir une gouvernance inclusive et à favoriser l'émergence d'une approche innovante en cohérence avec les objectifs du projet Territoire à Mobilité Durable et Inclusive. Elle offre une souplesse organisationnelle permettant d'anticiper et de lever les obstacles liés à la mise en œuvre d'une gouvernance expérimentale.

Cette articulation permet à la fois de préserver la légitimité institutionnelle et de consolider la dynamique participative. Elle garantit que les idées de l'ensemble des membres soient entendues, chaque participant étant pleinement impliqué dans le processus. Ce mode d'organisation favorise ainsi la coopération, la construction de liens de confiance et renforce la motivation individuelle en donnant à chacun la possibilité de contribuer directement aux décisions collectives.

Graphique 1 : Modèle de gouvernance du projet Territoire à Mobilité Durable et Inclusive



1.2.2 Techniques d'enquêtes

La *neutralité axiologique*[4] des techniques d'enquêtes n'existe pas, chacune à ses propres limites et ses biais, ainsi, aucune ne permet d'appréhender la totalité du système social[5]. Partant de ce constat, il semble alors nécessaire de diversifier les méthodes afin de croiser les éclairages, multiplier les informations et renforcer les possibilités de comparaison. Ainsi, ce travail de recherche se base sur des enquêtes quantitatives et qualitatives.

La recherche quantitative a pour objectif d'étendre l'enquête et de vérifier statistiquement dans quelle mesure les informations et hypothèses initiales peuvent être généralisées. La construction des questions repose sur la définition d'indicateurs spécifiques, permettant une mesure empirique fondée sur des données concrètes, observables et pertinentes, issues des pratiques et de l'identité sociale des personnes interrogées[6]. Cette démarche exige une analyse préalable des concepts étudiés, ainsi qu'une recherche de pratiques ou de situations concrètes les reflétant fidèlement. Pour élaborer ce questionnaire, il a été nécessaire de déterminer des indicateurs mesurables et objectivables des modalités de déplacements des personnes présentent sur le Lauragais Audois.

Le questionnaire auto-administré, s'est rapidement affirmé comme un élément crucial à l'enquête de terrain, permettant de produire des données individuelles standardisées et rigoureusement calibrées. Ce choix méthodologique permet de renforcer la cohérence et la comparabilité des informations recueillies, tout en optimisant les ressources disponibles. Ce questionnaire a également servi à des fins exploratoires, facilitant l'identification de potentiels participants pour des entretiens ultérieurs grâce à une question ouverte en fin de questionnaire. Le questionnaire a été complété par 1 515 personnes, dont 1 198 réponses ont été jugées complètes et exploitables. Au regard de la longueur du questionnaire, il est compréhensible que certains répondants aient choisi de ne pas terminer l'enquête. Ce phénomène est souvent observé dans les études nécessitant des saisies détaillées. Cependant, les réponses complètes obtenues sont le résultat d'un engagement significatif de la part des participants, reflétant non seulement leur motivation à fournir des données précises mais aussi leur volonté de soutenir activement le développement des mobilités durables et inclusives. Ces contributions sont particulièrement précieuses, car elles témoignent d'une implication consciencieuse et d'un intérêt véritable pour les objectifs de l'étude. Ainsi, bien que le taux d'abandon soit un facteur à prendre en compte, les données collectées offrent un aperçu riche et fiable pour l'analyse.

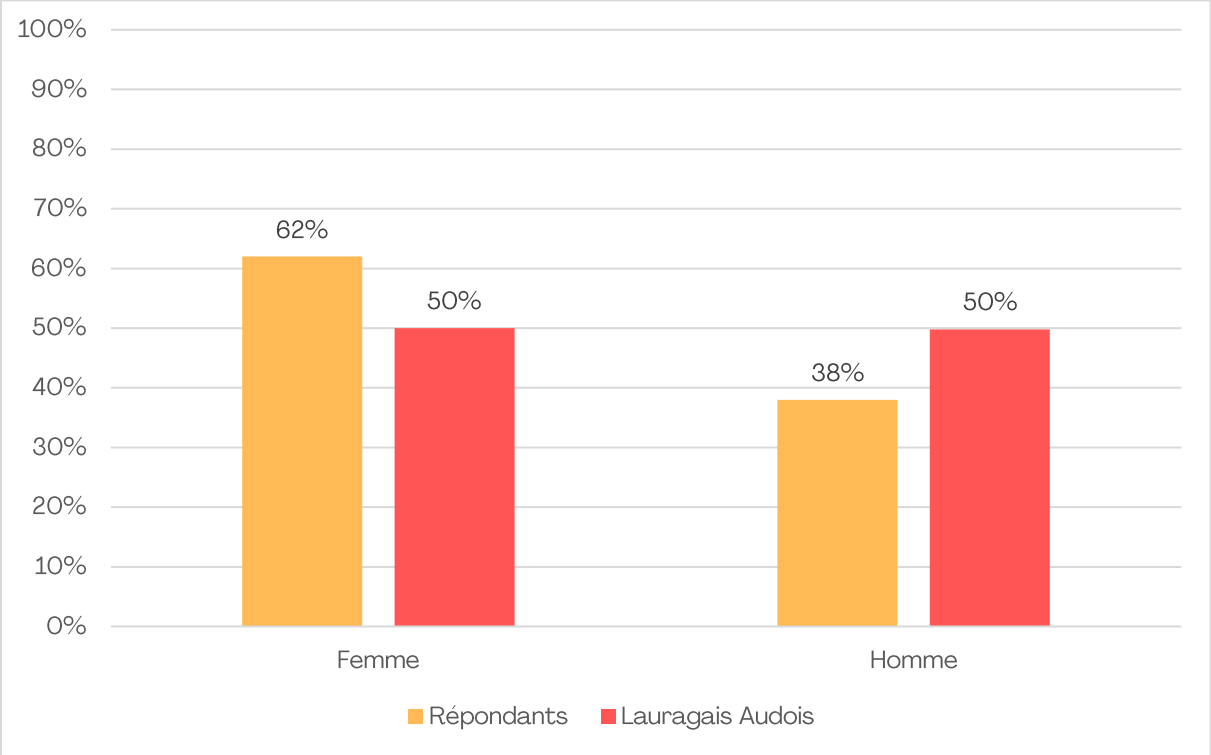
[4] WEBER Max, *Le savant et le politique*, trad. Par FREUND Julien, Paris, Plon, 1959

[5] BOURDIEU Pierre, CHAMBOREDON, Jean-Claude et PASSERON Jean-Claude, *Le Métier de sociologue*, Mouton, 1968.

[6] BOURDIEU Pierre, *La Distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Les éditions de Minuit, 1979.

En termes de répartition des répondants, 62 % sont des femmes et 38 % des sont des hommes, cela représente une très nette surreprésentation des femmes dans l'enquête mobilité par rapport à l'ensemble des habitants du Lauragais Audois (graphique 2).

Graphique 2 : Répartition des répondants selon leur genre



Lecture : 62 % des répondants à l'enquête sont des femmes
Sources : Enquête mobilité du Lauragais Audois, 2025
Insee, Dossier complet, 2022

Le questionnaire auto-administré présente de nombreux avantages, tels qu'une plus grande liberté pour les répondants quant au moment où ils souhaitent y répondre et une plus grande aisance pour aborder certaines questions en autonomie. Cependant, il comporte aussi des inconvénients. Pour certains répondants, le fait de devoir remplir le questionnaire seul peut s'avérer complexe pour diverses raisons : faible familiarité avec Internet, mauvaise compréhension des questions, difficultés linguistiques, etc. Par conséquent, certains peuvent refuser de participer ou abandonner en cours de passation. De plus, ce mode de passation ne permet pas de contrôler les conditions de réponse : il est impossible de savoir qui a réellement répondu ou si les réponses ont été influencées par une tierce personne. La décision de recourir à une telle méthodologie doit donc prendre en compte l'impact potentiel de ces problèmes sur les réponses obtenues, en fonction des thèmes de recherche et de la population étudiée. Les réponses doivent ainsi être interprétées avec prudence, leur degré de précision pouvant varier considérablement – d'une question à l'autre, d'un individu à l'autre, ou d'un groupe social à l'autre. Certaines réponses pourraient ne pas être

considérées comme des faits objectivés, mais plutôt comme des opinions subjectives des répondants sur des faits difficilement quantifiables.

La rédaction d'un questionnaire suppose, pour l'enquêteur, de faire des compromis entre ses objectifs concernant l'ampleur et la précision des informations à obtenir, et la réalité de ce que les répondants peuvent et acceptent de dévoiler. C'est pourquoi, et parce que chaque méthode apporte des éléments de connaissance distincts, l'enquête par questionnaire doit être utilisée en complémentarité étroite avec d'autres outils de questionnement, en particulier qualitatifs. *In fine*, pour enrichir la démarche méthodologique du questionnaire qui permet une approche globale de la problématique, des entretiens semi-directifs, qui permettent quant à eux une approche intensive et un approfondissement de la problématique à travers un nombre limité de cas, ont été réalisés auprès de 12 habitants du Lauragais Audois et 2 structures sociales en contact avec du public (tableau 1).

La recherche qualitative s'inscrit dans une logique compréhensive en privilégiant la description des processus plutôt que l'explication des causes. Il s'agit de comprendre les inégalités territoriales d'accès à la mobilité et les freins que les habitants peuvent rencontrer. Pour se faire, le recours aux entretiens semi-directifs a permis de saisir les schèmes de pensées, les migrations résidentielles et les différents types de socialisation de ses individus qui les ont conduits à ces diverses pratiques de mobilités.

Bien que la réalisation d'un entretien soit chronophage, le contenu de l'information recueilli y est plus riche que celle d'un questionnaire. De ce fait, en complément des données statistiques de première et seconde main, la réalisation d'entretiens semi-directifs a été dirigée. L'entretien est une méthode qui consiste à obtenir des informations sur des faits et des représentations sociales. Il s'agit d'une méthodologie inductive et récursive[7] ; inductive puisqu'il s'agit d'acquérir la compréhension d'un phénomène de manière progressive, en l'occurrence : quelles logiques sociales, territoriales et économiques structurent les pratiques de mobilité des habitants du Lauragais audois, et en quoi ces pratiques révèlent-elles ou reproduisent-elles des inégalités d'accès aux ressources, aux services et aux opportunités ? Mais cette méthode est également récursive puisqu'elle invite à réitérer les étapes de la recherche avec une potentielle clarification et un approfondissement du questionnement.

Le recours à l'entretien semi-directif a permis de dépasser les cas individuels pour mettre en lumière ce qu'il a de commun mais aussi de différents entre les habitants du Lauragais Audois en matière de mobilité. Ainsi, chaque entretien est un moyen d'avoir accès à une histoire qui par-delà sa singularité est aussi celle d'un groupe ou d'une catégorie de personnes.

[7] IMBERT Geneviève. « L'entretien semi-directif : à la frontière de la santé publique et de l'anthropologie », in, *Recherche en soins infirmiers*, vol. 102, no. 3, 2010, pp. 23-34.

Pour les besoins et la faisabilité de l'étude, les enquêtés ont été sélectionnés uniquement en fonction de leur pertinence théorique et de leur localisation géographique résidentielle et/ou professionnelle. Cette approche restrictive d'un point de vue spatial, permet d'éclairer les dynamiques de mobilité des habitants et professionnels du territoire. Toutefois, cette focalisation peut aussi réduire la diversité des profils d'enquêtés, ce qui peut limiter la variété des perspectives recueillies, en effet, les pratiques de déplacements des touristes sont absents de cette étude.

Tableau 1 : Résumé des caractéristiques sociales des enquêté·e·s

Enquêté·e	Genre	Âge	Niveau d'études	Catégorie Socioprofessionnelle	Typologie commune résidentielle	Typologie commune enfance	Idéal-type
Eve	F	38	Bac +5	Artisan, commerçant, chef d'entreprise	Urbain densité intermédiaire	Urbain densité intermédiaire	1
Florence	F	61	Bac +3	Cadre et profession intellectuelle supérieure	Rural autonome très peu dense	Rural autonome très peu dense	1
Gaëlle	F	56	Bac +3	Cadre et profession intellectuelle supérieure	Rural autonome peu dense	Urbain dense	1
Frédéric	M	65	Bac +5	Cadre et profession intellectuelle supérieure	Rural autonome peu dense	Urbain densité intermédiaire	1
Alexia	F	41	Bac +3	Employée	Rural sous faible influence d'un pôle	Urbain dense	2
Simon	H	49	Bac +3	Artisan, commerçant, chef d'entreprise	Urbain densité intermédiaire	Rural sous forte influence d'un pôle	2
Albert	H	73	CAP, BEP	Cadre et profession intellectuelle supérieure	Rural sous faible influence d'un pôle	Rural sous forte influence d'un pôle	3
Cléo	F	38	Bac +2	Profession intermédiaire	Rural autonome très peu dense	Urbain dense	3
Carine	F	54	CAP, BEP	Employée	Rural autonome peu dense	Urbain densité intermédiaire	3
Dennis	H	80	Bac +5	Cadre et profession intellectuelle supérieure	Rural autonome peu dense	Rural sous faible influence d'un pôle	4
Murielle	F	81	-	Inactive	Rural autonome peu dense	Rural sous faible influence d'un pôle	4
Christophe	H	52	Aucun diplôme	Ouvrier	Rural sous faible influence d'un pôle	Urbain dense	4
Chantier d'insertion	-	-	-	-	Urbain densité intermédiaire	-	5
Enfance jeunesse	-	-	-	-	-	-	6

1.2.3 Posture des enquêteur·rice·s

Il semble nécessaire d'avoir en tête que le discours des enquêtés est une construction subjective de la réalité et est intrinsèquement lié à leur position sociale puisque chaque individu est porteur de la culture et de la sous-culture auxquelles il appartient[8]. Ainsi, une mise à distance temporelle, sociale et culturelle est requise afin de permettre une meilleure objectivation du discours. Il en va de même pour l'enquêteur, qui est lui-même situé socialement et par conséquent, il peut être porteur d'ethnocentrisme, voire de sociocentrisme. Le terme d'ethnocentrisme permet de désigner la façon dont une personne voit – et de ce fait, juge – les autres en fonction de ses propres valeurs, normes et références. Quant au terme de sociocentrisme, il permet de souligner que tout groupe social est concerné par cette notion d'ethnocentrisme[9]. Il conviendra alors de tenir à distance toutes les prénotions[10] dont l'enquêteur est porteur. Cela permet alors de prendre conscience de la place que l'enquêté et l'enquêteur occupent dans l'espace social.

De ce fait, l'accès au terrain nous a été en parti facilité par notre statut au sein d'une institution reconnue : les communautés de communes Castelnaudary Lauragais Audois et celle de la Piège Lauragais Malepère qui disposent d'un certain capital symbolique[11]. En effet, ces institutions disposent d'un capital symbolique à l'échelle locale, elles détiennent un ensemble de ressources immatérielles — reconnaissance, prestige, légitimité, influence — qui leur confèrent une position privilégiée dans la société. Ces ressources sont le fruit d'une accumulation historique et culturelle qui dépasse largement ses fonctions institutionnelles. Ainsi, grâce à ces institutions, il est possible de considérer que le terrain d'enquête s'est ouvert plus facilement. Ainsi, la recherche interroge la diversité des profils socio-démographiques dans le Lauragais Audois au prisme des pratiques de mobilité, avec pour objectif d'évaluer les disparités dans les capabilités d'accès aux ressources et services essentiels, conditionnant ainsi les libertés réelles des individus dans leurs trajectoires quotidiennes.

[8] BOURDIEU Pierre, *La Distinction. Critique sociale du jugement*, Paris, Les éditions de Minuit, 1979.
[9] Combessie Jean-Claude. « Introduction », *La méthode en sociologie*, vol. 5e éd., La Découverte, 2007, p. 3-11.
[10] Durkheim Emile. *Les règles de la méthode sociologique*, Revue philosophique, 1894.
[11] BOURDIEU Pierre, *Idid.*

2. Diagnostic territorial des mobilités

2.1 Territoire

Encadré 1 : Une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte des réalités des territoires et leurs transformations (Insee, la France et ses territoires, 2021)

Réalités multiformes et hétérogènes selon leur géographie et leur histoire, les espaces ruraux se définissent d'abord par leur faible densité de population.

Les espaces ruraux ont longtemps été définis en négatif des espaces urbains comme « en creux » par rapport à ces derniers. Jusqu'en 2020, l'Insee définissait le rural comme l'ensemble des communes n'appartenant pas à une unité urbaine qui est caractérisée par le regroupement de plus de 2 000 habitants dans un espace présentant une certaine continuité du bâti, censée caractériser les « villes ». La définition proposée ici rompt avec cette approche centrée sur la ville. Les territoires ruraux désignent désormais l'ensemble des communes peu denses ou très peu denses d'après la grille communale de densité. Ils réunissent 88 % des communes en France et 33 % de la population en 2017.

Cette seule caractéristique de l'espace rural ne permet pas d'en appréhender toutes les dimensions. Il faut y associer des critères de type fonctionnel, notamment le degré d'influence d'un pôle d'emploi. Avec cette approche, quatre catégories d'espaces ruraux se dessinent, allant des communes rurales très peu denses, hors influence d'un pôle, aux communes sous forte influence d'un pôle. Cette approche permet de définir statistiquement un continuum allant des espaces les plus isolés et peu peuplés jusqu'aux espaces ruraux les plus urbanisés[14].

2.1.1 Population

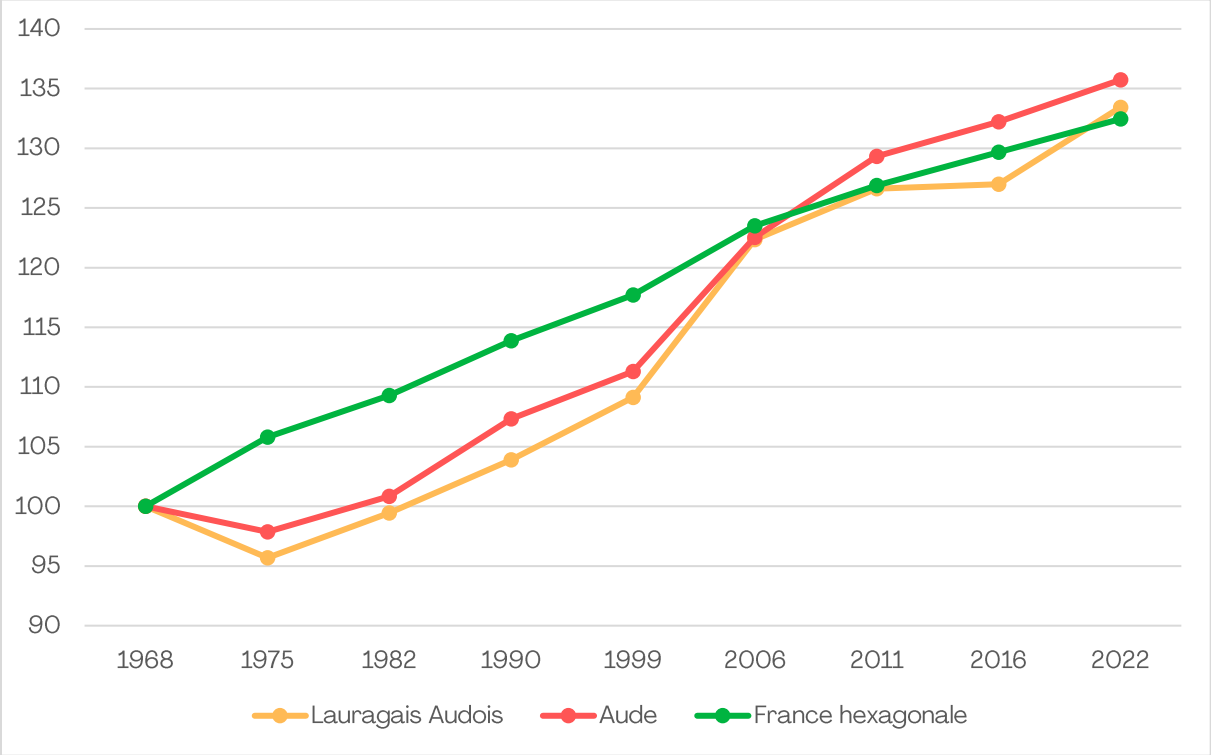
Situées dans la région Occitanie, à l'ouest du département de l'Aude, le Lauragais Audois – qui regroupe la communauté de communes Castelnaudary Lauragais Audois et la communauté de communes Piège Lauragais Malepère – est composé de 81 communes et regroupe 44 076 habitants en 2022[13] et est un territoire en expansion. En effet, entre 1968 et 2022, la population de ce territoire a augmenté

[12] D'Alessandro Cristina, Levy David, et Regnier Théodore. « Une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte des réalités des territoires et de leurs transformations ». *Insee*, La France et ses territoires, 2021.

[13] Insee, *dossier complet*, chiffres détaillés, édition 2025

de 33 %, soit une évolution significativement similaire à celle de l'ensemble de la population française (graphique 3). La croissance démographique du Lauragais Audois est entièrement due à son solde migratoire positif, le solde naturel étant négatif de manière continue depuis la fin des années 1960. De ce fait, l'inflexion en baisse sur la période 1968-1975 tient en grande partie au caractère exceptionnel du retour des rapatriés de la période 1954 – 1968. En effet, dans les départements méridionaux qui ont accueilli les rapatriés d'outre-mer autour de cette période, la baisse est fortement constatée entre 1968 et 1975[14], *In fine*, sur cette période, le Lauragais Audois a cumulé un solde migratoire négatif et un solde naturel également négatif, ce qui permet d'expliquer la baisse démographique observée. Ainsi, depuis 1975, les migrations à destination du Lauragais Audois n'ont jamais cessé d'être le principal vecteur de croissance démographique.

Graphique 3 : Evolution de la population (base 100)



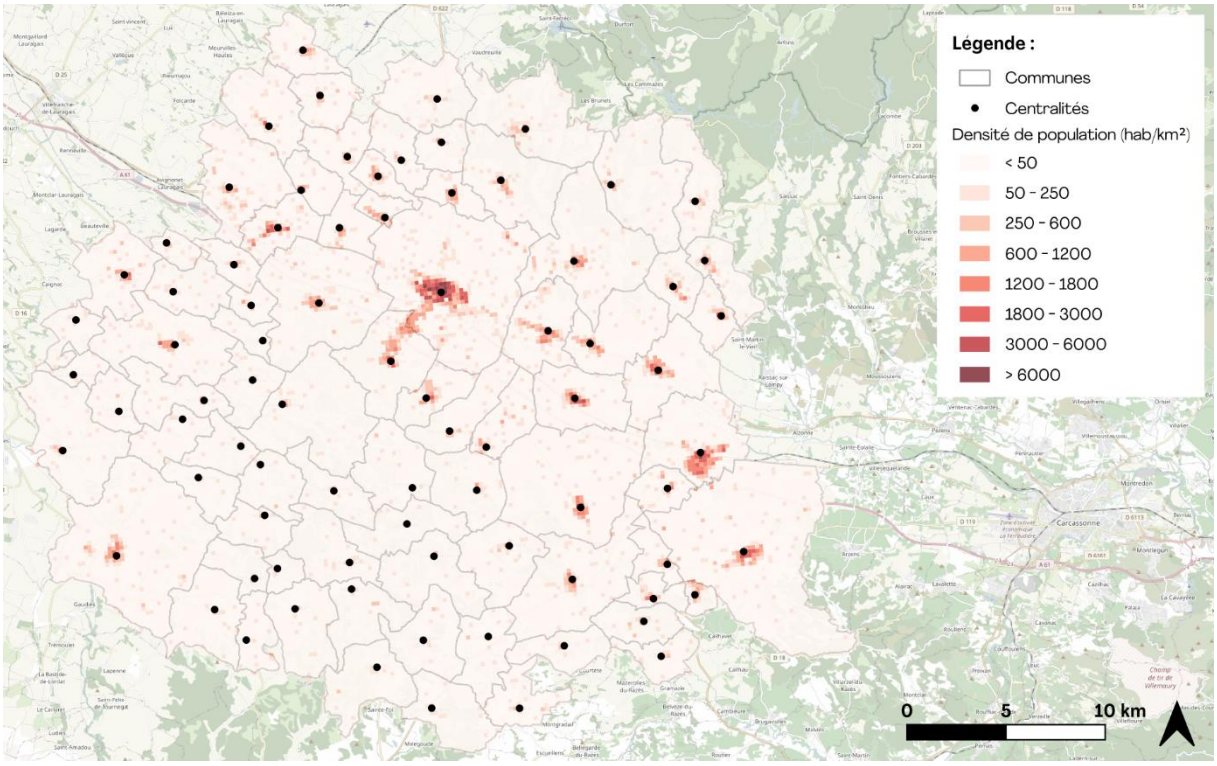
Lecture : La population du Lauragais Audois a augmenté de 33 %, entre 1968 et 2022
Source : Insee, dossier complet, édition 2025

Cette croissance démographique s'accompagne toutefois d'une densité de population qui demeure faible au regard des échelles départementale et nationale. Bien qu'en constante augmentation depuis les années 1960, la densité du Lauragais Audois reste très inférieure à celle du département et de la France métropolitaine. En 2025, on compte 45,9 habitants au km² contre 61,5 dans l'Aude et 121,1 en moyenne nationale. Cette faiblesse relative, caractéristique d'un espace à

[14] « Variations départementales intercensitaires ». *Population et Sociétés*, Institut National d'Etudes Démographiques, n° 87 (janvier 1976).

dominante rurale, s'accompagne de fortes disparités dans la répartition de la population (carte 2). Certaines centralités concentrent les habitants et les services, tandis que de larges espaces demeurent faiblement peuplés, accentuant la fragmentation du tissu territorial.

Carte 2 : Densité de population carroyée

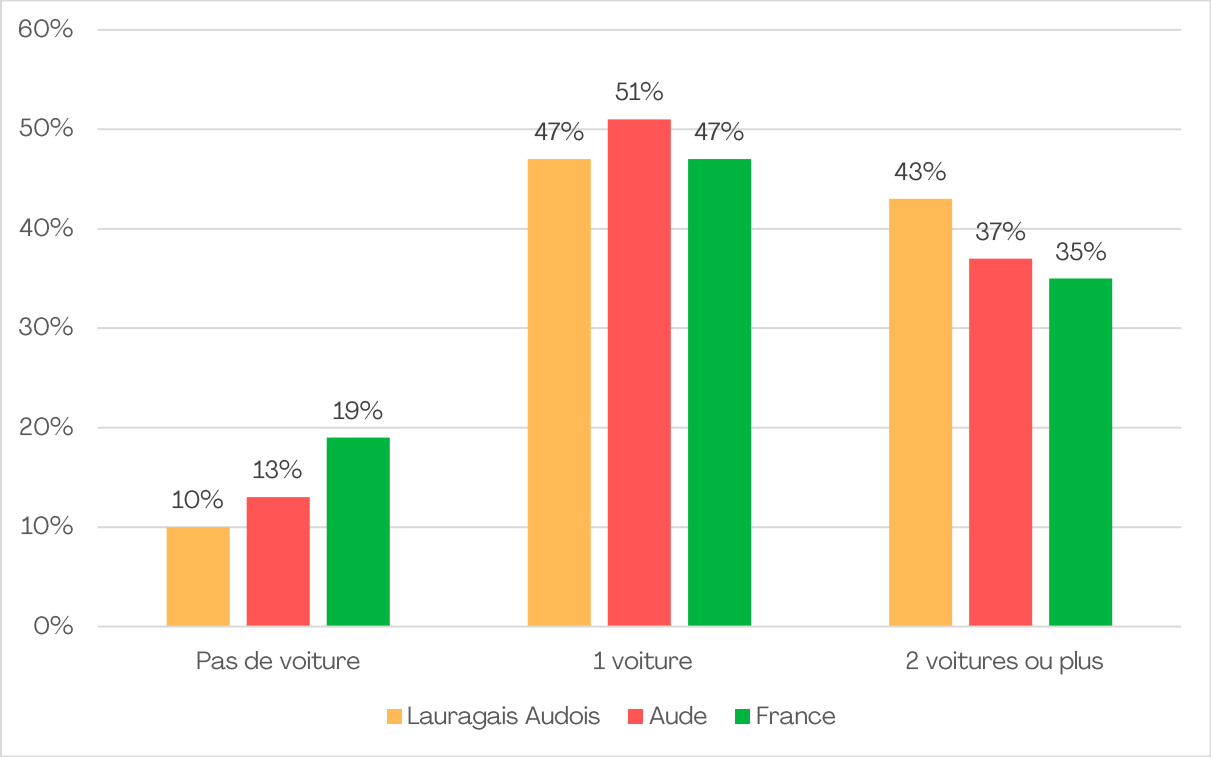


Source : OpenStreetMap

Dans ce contexte spatial, marqué par une faible densité de population et une dispersion des centralités, l'organisation spatiale a historiquement favorisé le développement de l'autosolisme comme réponse fonctionnelle aux besoins de déplacement[15]. Ce phénomène s'inscrit dans une trajectoire plus large de normalisation de l'usage individuel de la voiture, portée par les politiques nationales d'aménagement. Ainsi, si 81,4 % des ménages français possèdent au moins une voiture, cette proportion atteint 94 % en zone rurale[16], témoignant d'un phénomène de multimotorisation particulièrement prégnant dans les espaces peu denses. Le Lauragais Audois illustre pleinement cette dépendance automobile, où 90 % des ménages disposent d'au moins une voiture et 43 % ont deux voitures ou plus, alors que ce taux s'élève à 35 % dans la France métropolitaine (graphique 4), renforcée par un manque d'alternatives à l'autosolisme.

[15] Demoli Yoann et Lannoy Pierre, *Sociologie de l'automobile*, La Découverte, 2019.
[16] Tavernier Jean-Luc (dir). *Tableaux de l'économie française*. Edition 2020. Insee référence. INSEE, 2020.

Graphique 4 : Taux d'équipement automobile des ménages en 2022

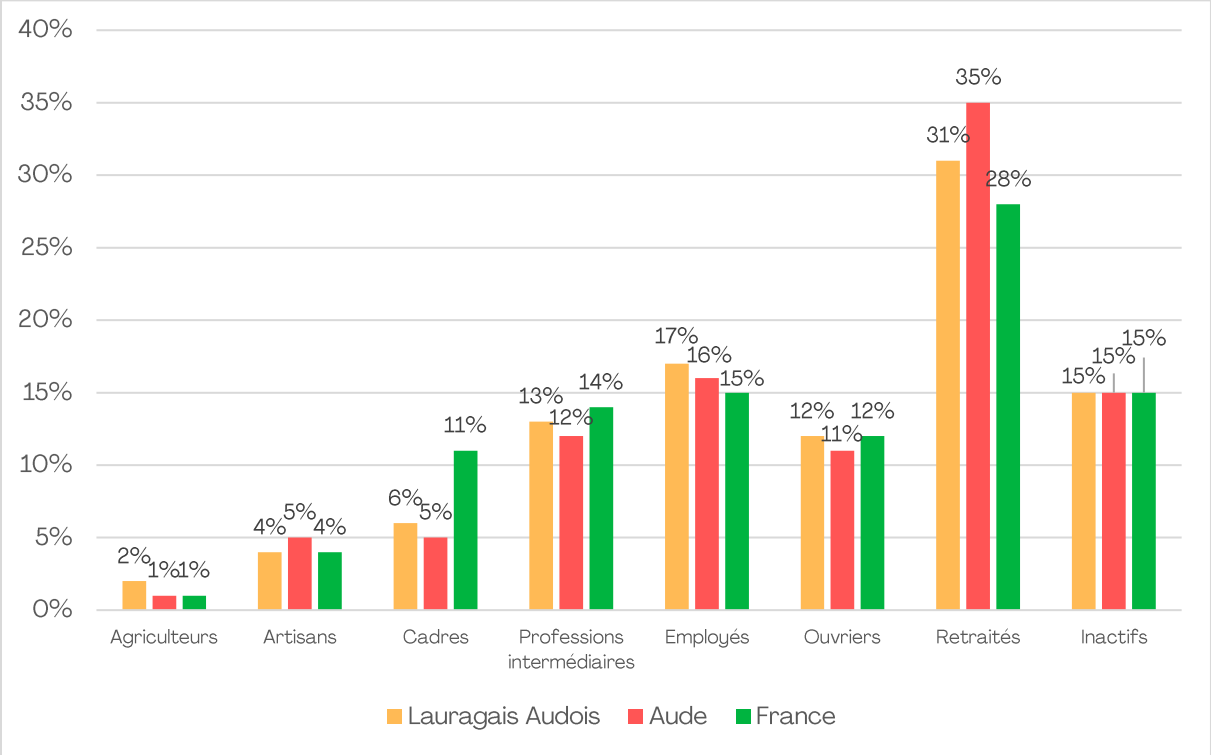


Lecture : Dans le Lauragais Audois en 2022, 43 % des ménages avaient deux voitures ou plus
Source : Insee, dossier complet, édition 2025

Ce profil territorial s'accompagne également de spécificités sociales et économiques. La population du Lauragais Audois se rapproche de celle du département, avec une surreprésentation des retraités par rapport à la moyenne nationale et une sous-représentation des cadres et professions intellectuelles supérieures. Les autres catégories socioprofessionnelles présentent des répartitions relativement similaires à celles observées dans le reste du pays (graphique 5). Sur le plan économique, les habitants disposent d'un revenu médian par unité de consommation de 21 130 €, supérieur à celui de l'Aude (20 510 €) mais inférieur à celui de la France métropolitaine (23 080 €). Le recours aux prestations sociales illustre également cette position intermédiaire : plus fréquent qu'au niveau national (6,75 % contre 5,4 %), mais moins que dans l'ensemble du département (7,9 %). Enfin, les inégalités de revenus entre les hommes et les femmes sont moins marquées qu'en moyenne nationale, mais apparaissent néanmoins plus fortes que dans l'Aude. In fine, le taux de pauvreté dans le Lauragais Audois se situe au-dessus de la moyenne française, tout en restant inférieur à celui observé dans l'ensemble du département de l'Aude (graphique 6). Cette position intermédiaire traduit la double réalité du territoire : d'une part, son attractivité résidentielle et la présence de populations relativement mieux dotées en capital économique que dans d'autres parties de l'Aude permettent de contenir la pauvreté ; d'autre part, la dépendance automobile, la faiblesse des opportunités locales d'emploi qualifié et le poids des revenus de retraite entretiennent une

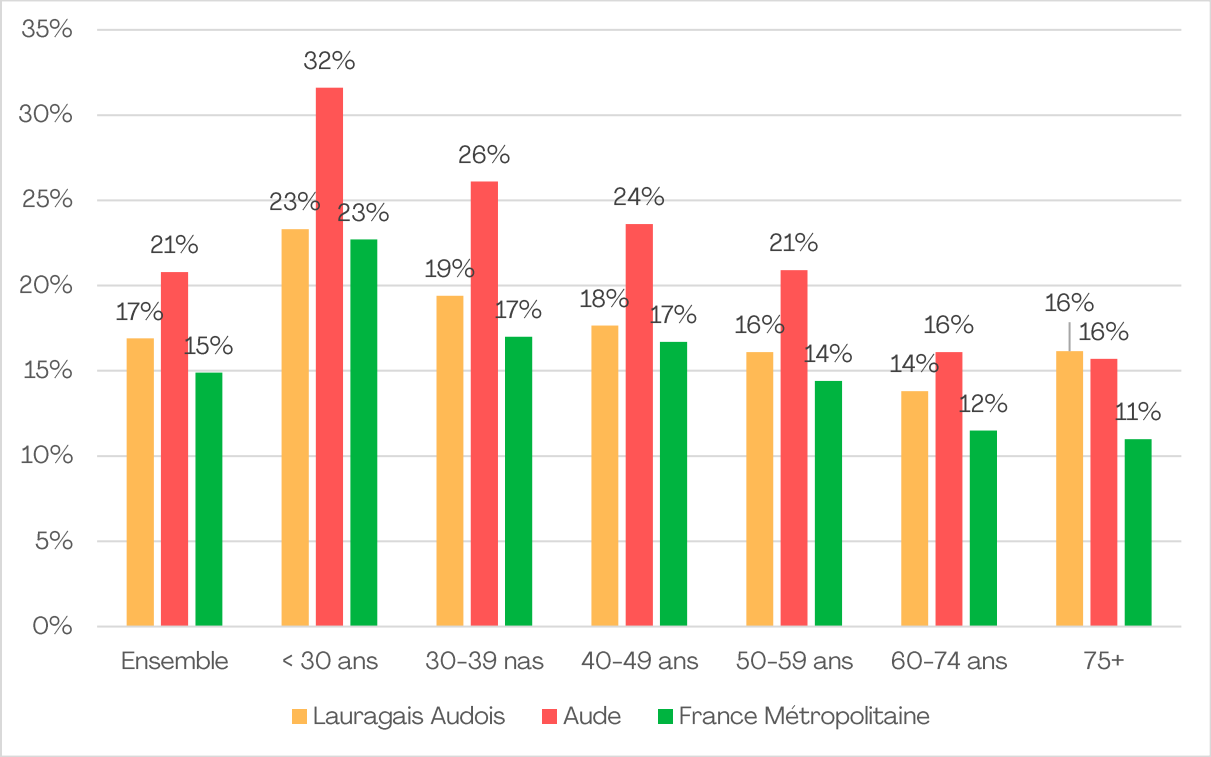
fragilité sociale qui maintient le territoire au-dessus de la moyenne nationale. Le Lauragais Audois illustre ainsi la situation des espaces ruraux en expansion démographique mais marqués par une structure socio-économique qui pèse sur la transition vers une mobilité plus durable et inclusive.

Graphique 5 : Répartition de la population par catégorie socioprofessionnelle



Lecture : 6 % de la population faisait partie de la catégorie socioprofessionnelle des cadres et professions intellectuelles supérieures, dans le Lauragais Audois en 2022
Source : Insee, dossier complet, édition 2025

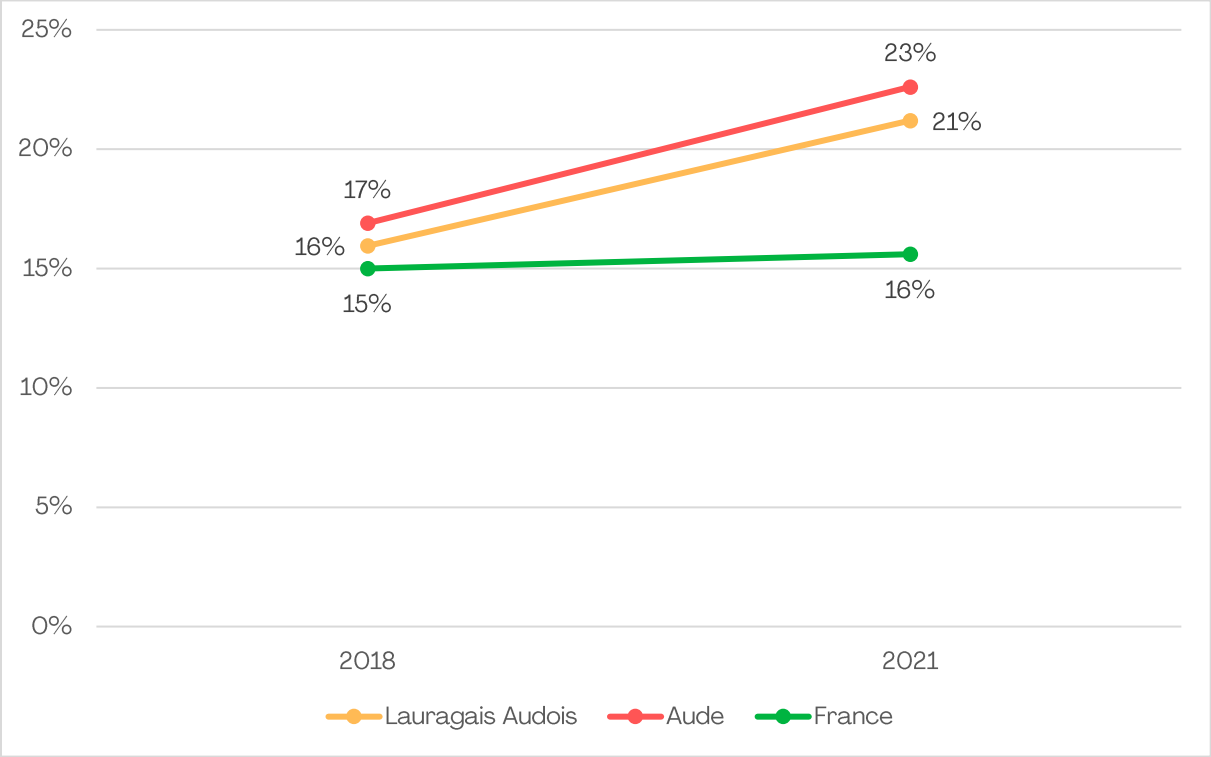
Graphique 6 : Taux de pauvreté par tranche d'âge en 2021



Lecture : En 2022, 16 % des habitants du Lauragais Audois de plus de 75 ans sont sous le seuil de pauvreté.
Source : Insee, dossier complet, édition 2025

Cette fragilité apparaît avec encore plus d'acuité lorsqu'on observe les dynamiques de précarité énergétique. La dépendance automobile, conjuguée à des revenus limités, alimente des formes de vulnérabilité sociale. Les ménages du Lauragais Audois connaissent une progression plus marquée de la précarité énergétique liée à la mobilité que dans le reste de la France. Ce phénomène touche principalement les ménages situés sous le troisième décile de revenu, pour lesquels la part des dépenses de carburant dépasse 4,5 % du revenu disponible. Entre 2018 et 2021, le Lauragais Audois, tout comme l'Aude, a connu une forte progression du nombre de ménages en situation de précarité énergétique liée à la mobilité, contrairement à la tendance nationale qui reste globalement stable. En effet, 21 % des ménages du Lauragais Audois sont en situation de précarité énergétique mobilité contre 16 % en France hexagonale (graphique 7).

Graphique 7 : Evolution du taux de précarité énergétique mobilité des ménages

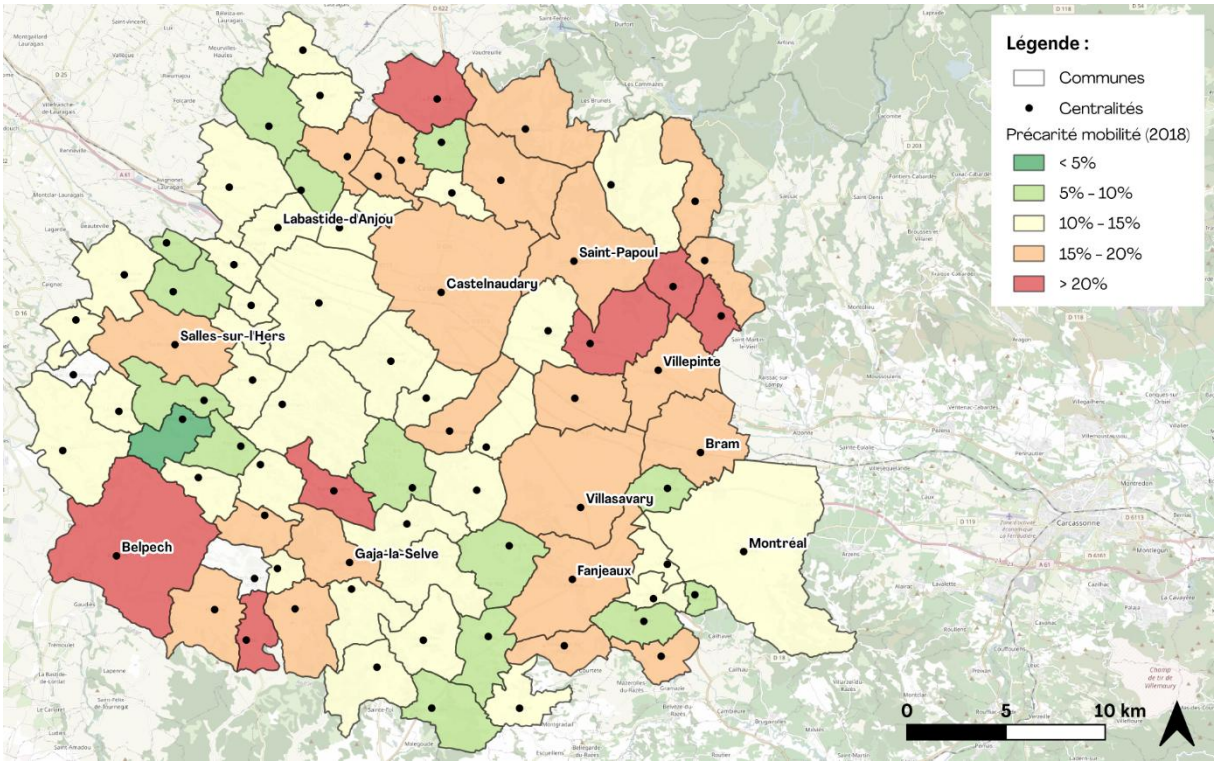


Lecture : En 2021, 21 % des ménages du Lauragais Audois sont en précarité énergétique mobilité
Source : Insee, dossier complet, édition 2025

Une analyse à l'échelle communale met en évidence une accentuation généralisée de ce phénomène sur l'ensemble du territoire. En l'espace de trois ans, toutes les communes du Lauragais Audois ont vu augmenter la part de leur population en situation de précarité énergétique liée à la mobilité. Certaines communes connaissent toutefois des évolutions particulièrement marquées : à Gourvieille, cette part est passée de 9 % à 26 % entre 2018 et 2021. La commune de Gaja-la-Selve se distingue également par un niveau particulièrement élevé de précarité énergétique mobilité, qui concerne 39 % de sa population (cartes 3 et 4).

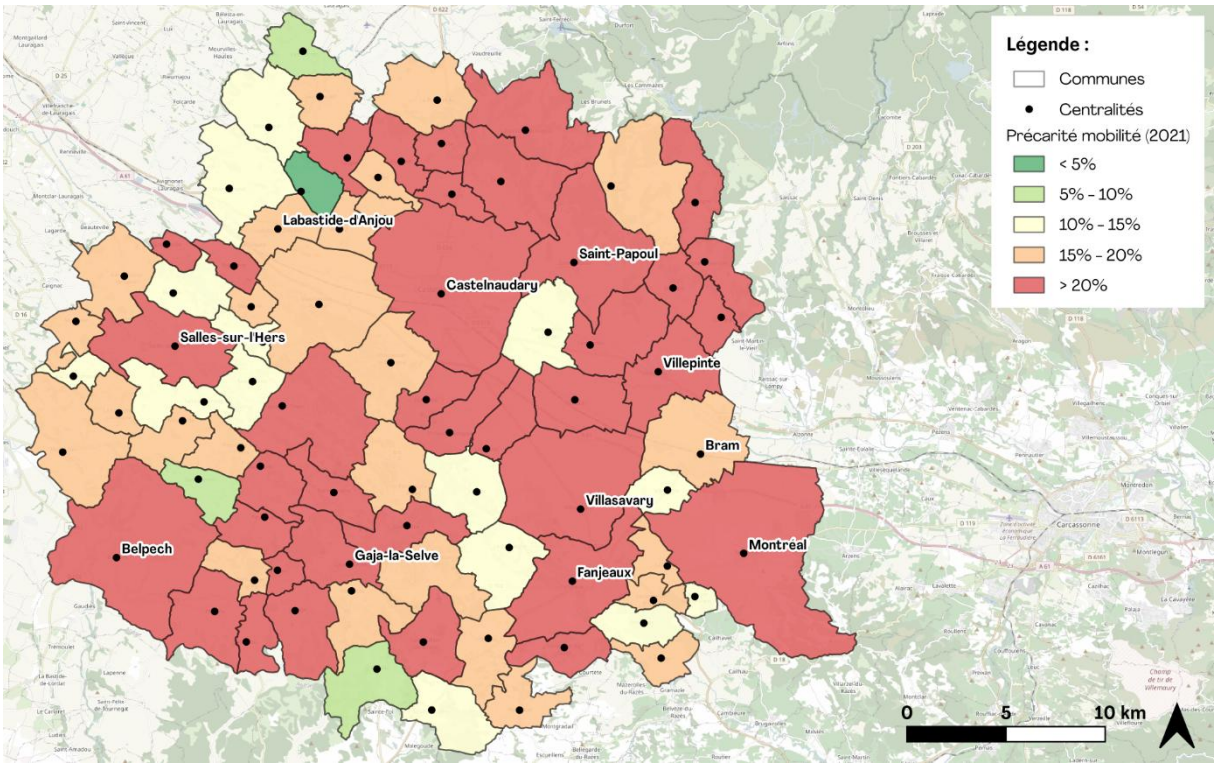
Cette évolution traduit la vulnérabilité spécifique des territoires ruraux dépendants de l'automobile, plus exposés aux fluctuations des prix de l'énergie et à la hausse structurelle des dépenses de carburant. Le cumul de revenus modestes, de distances structurellement longues et d'une absence d'alternatives à la voiture comme moyen de déplacement met ainsi en lumière une précarité énergétique plus forte que la moyenne nationale. Cette situation révèle une contrainte pesant directement sur la capacité des habitants à accéder aux ressources, aux services et à l'emploi, et constitue un frein majeur à la mise en œuvre d'une mobilité plus durable et inclusive.

Carte 3 : Taux de précarité énergétiques mobilités des ménages en 2018



Lecture : En 2018, 12.07 % des ménages de Generville étaient en précarité énergétique mobilité
Source : Diagnostic mobilité

Carte 4 : Taux de précarité énergétiques mobilités des ménages en 2021



Lecture : En 2021, 30.4 % des ménages de Generville étaient en précarité énergétique mobilité
Source : Diagnostic mobilité

2.1.2 Générateurs de déplacements

Par « services du quotidien », nous entendons l'ensemble des commerces et équipements de proximité jugés essentiels pour répondre aux besoins primaires et récurrents des habitants. Ils regroupent commerces de bouche – boulangeries, épiceries, supermarchés de petite taille –. Ces services ne se réduisent pas à une simple offre marchande : ils structurent la vie locale, contribuent à l'attractivité résidentielle et participent au maintien d'une sociabilité de proximité. Leur présence, ou au contraire leur déficit, a des effets directs sur les pratiques de mobilité, en renforçant soit les déplacements de courte distance au sein de la commune, soit au contraire la dépendance aux déplacements intercommunaux et à l'usage de l'automobile.

Par « services de proximité », nous faisons référence aux équipements et services structurants qui, sans relever du registre des besoins primaires, apparaissent néanmoins indispensables au fonctionnement quotidien des territoires et à la qualité de vie des habitants. Ils regroupent notamment les maisons de santé, les cabinets médicaux, les pharmacies, les maisons France Services, les agences bancaires, les bureaux de poste ou encore certaines permanences administratives. Ces services jouent un rôle charnière : ils participent à la cohésion sociale, facilitent l'accès aux droits et aux soins et renforcent l'ancrage territorial des habitants. Leur implantation contribue à limiter les mobilités contraintes en réduisant la nécessité de recourir à des centralités plus éloignées, tout en soutenant le développement d'une vie locale plus équilibrée. À l'inverse, leur absence ou leur raréfaction entraîne un surcroît de dépendance automobile et accentue les inégalités d'accès aux ressources, particulièrement pour les ménages les plus vulnérables.

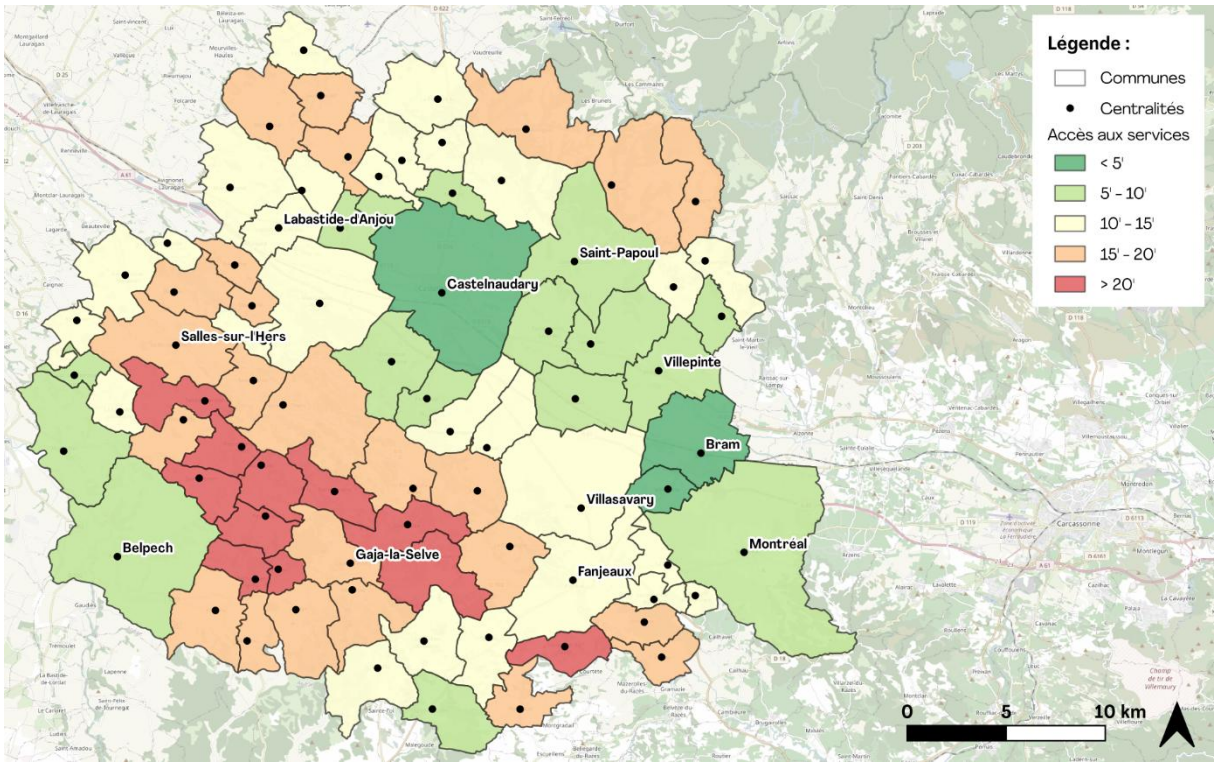
Ainsi, l'inégale répartition des services du quotidien et de proximité sur le territoire génère des déplacements plus ou moins longs selon la commune de résidence. Dans le Lauragais Audois, le temps d'accès moyen à un centre d'équipement et de services est de 14 minutes, contre 11 minutes en moyenne en France métropolitaine. Cet écart, apparemment modeste, révèle néanmoins des effets structurels importants.

Dans un premier temps, cette disparité territoriale contribue à accentuer les inégalités d'accès aux ressources essentielles aux bien-être des habitants. Elle produit une contrainte temporelle et organisationnelle pour les habitants, particulièrement pour les ménages disposant de peu – voire pas - de solutions de déplacement autonomes (absence de véhicule, offre de transport collectif limitée). À l'inverse, pour ceux qui disposent d'un véhicule motorisé, cette contrainte spatiale se résout souvent par une intensification des usages de la voiture individuelle. Cela engendre une double conséquence : une empreinte carbone accrue pour le territoire et une dépendance renforcée aux énergies fossiles,

plaçant les ménages dans une vulnérabilité socio-économique face aux fluctuations des coûts de l'énergie.

Dans certaines communes excentrées, telles que Mayreville, le temps d'accès moyen à un pôle de services atteint 24,3 minutes (carte 5). Ces configurations illustrent un phénomène de périphérisation des habitants : l'éloignement structurel des ressources conduit à une forme d'isolement relatif, où l'intégration sociale et la participation à la vie collective peuvent être freinées par les contraintes de mobilité. Ainsi, l'écart de quelques minutes constaté entre la moyenne locale et la moyenne nationale ne relève pas d'un simple détail statistique : il constitue un indicateur des inégalités territoriales de mobilité, qui agissent comme des facteurs de différenciation sociale et environnementale.

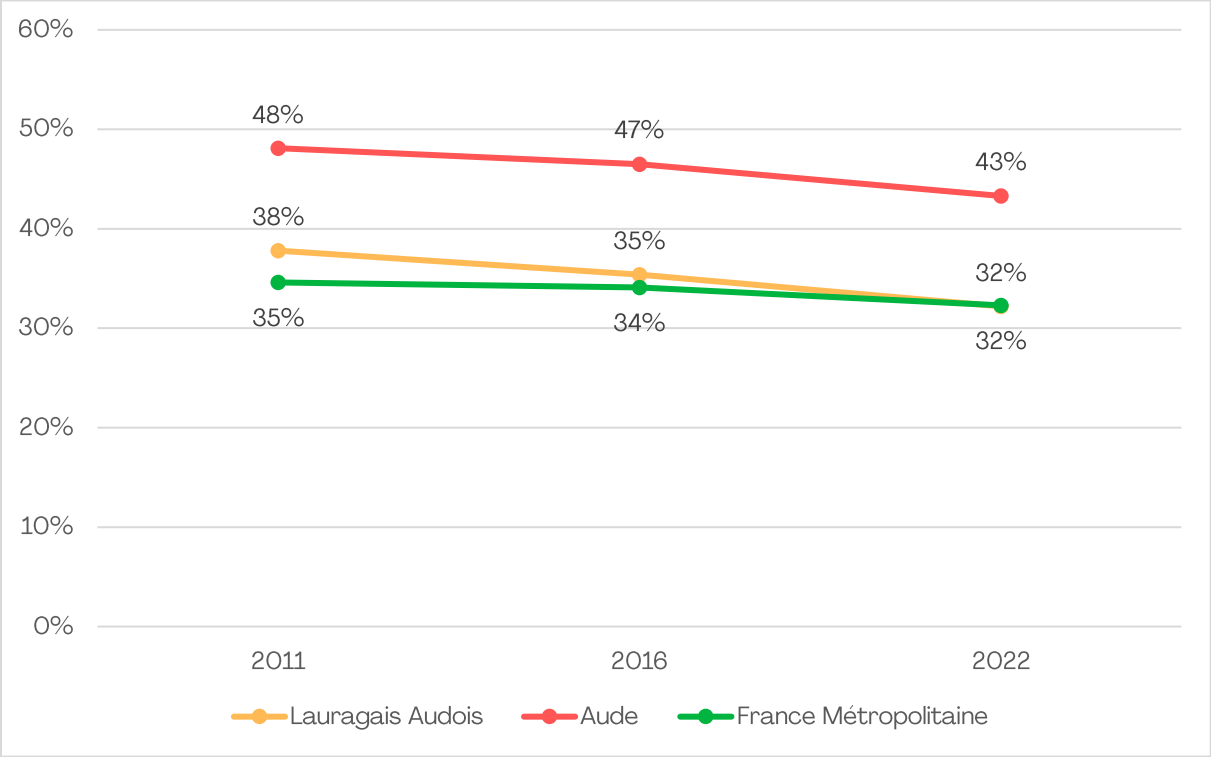
Carte 5 : Temps d'accès routier moyen à un centre d'équipements et de services



Lecture : Le temps d'accès routier moyen à un centre d'équipements et de services depuis la commune de Pech-Luna était de 23,4 minutes en 2024
Source : L'Observatoire des territoires

Entre 2011 et 2022, le Lauragais Audois s'inscrit dans une tendance nationale marquée par la baisse généralisée du nombre de personnes travaillant dans leur commune de résidence (graphique 8). Cette évolution traduit localement une intensification des mobilités domicile-travail et révèle la dépendance accrue des habitants aux déplacements quotidiens. Sur un territoire à dominante rurale, où les bassins d'emploi sont peu diversifiés et les centralités dispersées, la diminution du travail de proximité amplifie mécaniquement la distance parcourue par les actifs et entraîne une hausse des dépenses liées à la mobilité, qui pèse de manière disproportionnée sur les ménages les plus précaires.

Graphique 8 : Evolution du taux de personne travaillant dans leur commune de résidence

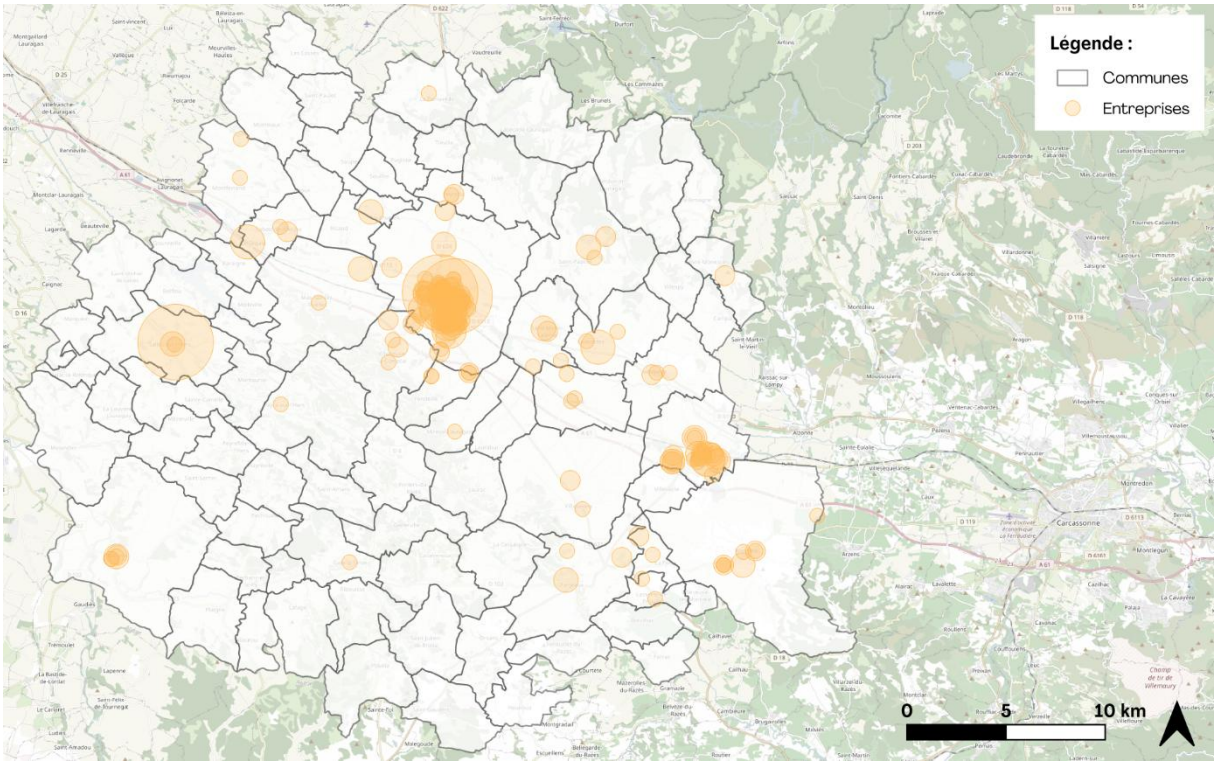


Lecture : En 2022, 32 % des habitants du Lauragais Audois travaillent dans leur commune de résidence.
Source : Insee, dossier complet, édition 2025

Parallèlement, l'organisation de l'emploi sur le territoire apparaît fortement inégalitaire et concentrée. Si le Nord et l'Est du Lauragais Audois bénéficient d'une densité d'emploi relativement soutenue, offrant une diversité d'opportunités locales, le Sud présente quant à lui une densité très faible, voire quasi inexistante, à l'exception de Belpech (carte 6). Cette répartition asymétrique renforce les flux vers les pôles les mieux dotés et accroît la dépendance à l'automobile, consolidant les mobilités de longue distance. Elle participe également à la reproduction des inégalités socio-spatiales : les habitants des communes peu pourvues en emplois doivent mobiliser davantage de temps et de ressources financières pour accéder au marché du travail, tandis que les centralités mieux dotées concentrent l'activité économique et l'accessibilité aux services.

Ainsi, le Lauragais Audois illustre un paradoxe caractéristique des espaces ruraux où l'accroissement de l'éloignement résidentiel au lieu de travail est confronté à une organisation de l'emploi qui renforce la dépendance automobile et creuse les inégalités d'accès à l'emploi et aux ressources.

Carte 6 : Densité des emplois dans le Lauragais Audois



Source : OpenStreetMap

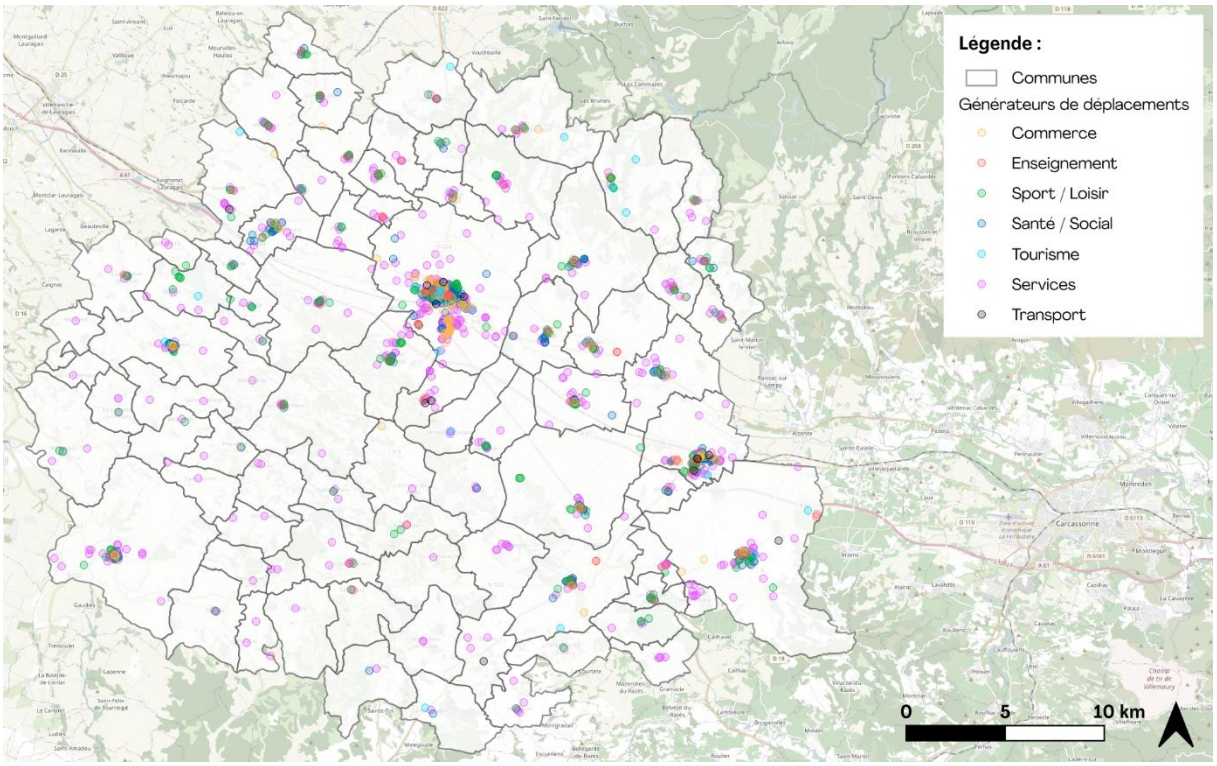
Parmi les principaux générateurs de déplacements, les établissements scolaires occupent une place centrale. Ils concernent directement une large part de la population, qu'il s'agisse des élèves eux-mêmes ou des accompagnants, et structurent fortement les mobilités quotidiennes. La scolarité, parce qu'elle s'inscrit dans une temporalité régulière et contrainte, génère des flux récurrents et difficiles à substituer, contrairement à d'autres motifs de déplacement plus flexibles. La localisation des écoles primaires, collèges et lycées, leur accessibilité ainsi que les modes de transport disponibles conditionnent ainsi l'organisation des mobilités familiales. Leur présence dans une commune réduit la dépendance automobile et favorise des pratiques de proximité, tandis que leur éloignement renforce les déplacements intercommunaux et accentue les inégalités pour les ménages ne disposant pas d'un véhicule personnel.

Les activités de loisirs constituent également un générateur de déplacements structurant, bien que leur temporalité soit plus diffuse et souvent moins contrainte que celle liée au travail ou à la scolarité. Qu'il s'agisse des équipements sportifs, des associations culturelles, des espaces de sociabilité (cafés, restaurants, salles polyvalentes) ou encore des lieux de pratique informelle (parcs, terrains de jeux), ces services façonnent la vie locale et participent à l'attractivité résidentielle du territoire. Ils induisent des mobilités qui, selon l'offre disponible, peuvent s'ancrer dans la commune ou au contraire nécessiter des trajets plus longs vers des pôles mieux équipés. En ce sens, l'accès aux loisirs révèle un double enjeu : il constitue un facteur de qualité de vie et de socialisation, mais il met aussi

en lumière des inégalités de mobilité, particulièrement marquées dans les espaces ruraux où la rareté de l'offre locale contraint les habitants à une dépendance accrue à l'automobile.

L'analyse des générateurs de déplacements met en lumière la manière dont la répartition inégale des services, des emplois, des établissements scolaires et des équipements de loisirs structure les mobilités quotidiennes dans le Lauragais Audois (carte 7). Ces disparités spatiales ne relèvent pas d'une simple question d'aménagement : elles traduisent des différenciations sociales et territoriales profondes, influençant les conditions d'accès aux ressources, la dépendance automobile et, plus largement, les formes d'ancrage des habitants dans leur espace de vie.

Carte 7 : Les générateurs de déplacements

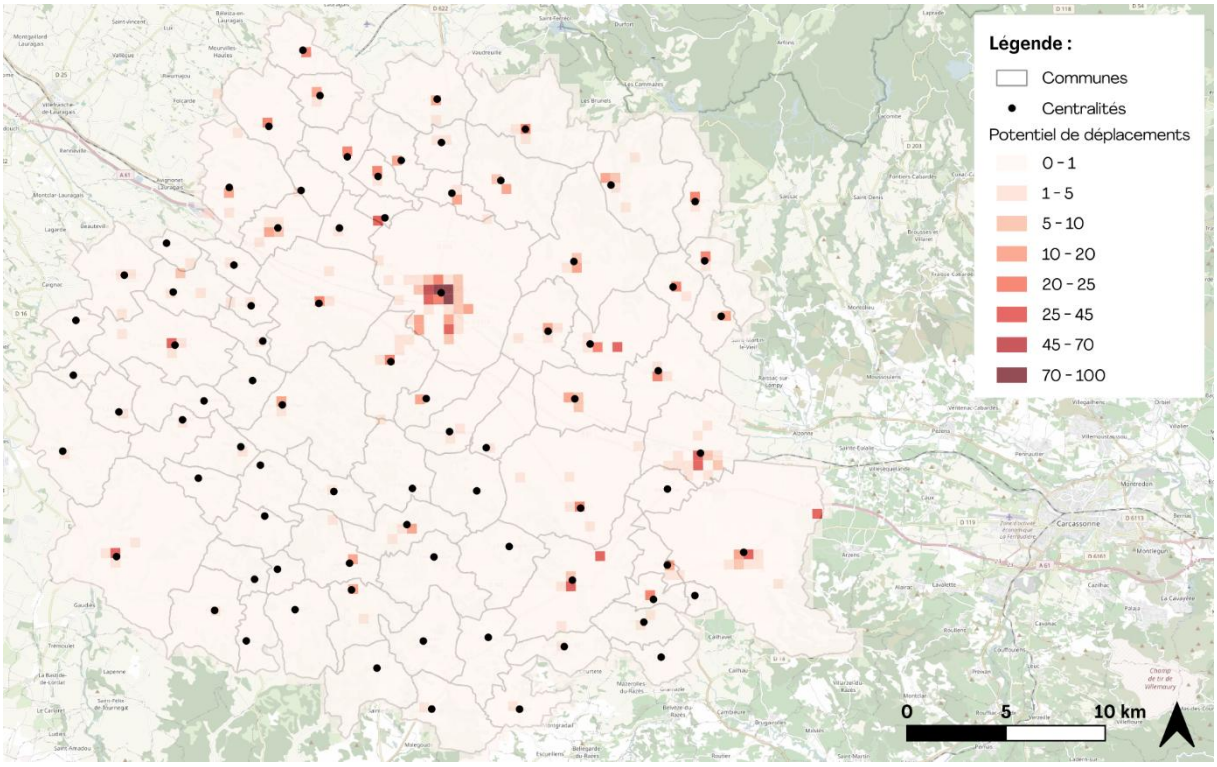


Source : OpenStreetMap

L'analyse des générateurs de déplacements peut être complétée par l'étude du « potentiel de déplacements » sur le territoire (carte 8). Ce potentiel met en évidence les secteurs où la concentration de commerces, d'établissements scolaires, d'emplois, de services et d'équipements de loisirs engendre des flux plus importants. Les zones ainsi identifiées correspondent à des lieux où les services, et par conséquent les mobilités, sont structurés et intenses, tandis que les secteurs moins dotés en services présentent un potentiel de déplacements plus faible. Cette lecture spatiale permet de visualiser les polarités locales et d'identifier les points concentrant le plus de déplacements, apportant un éclairage

essentiel sur l'organisation et les dynamiques des mobilités dans le Lauragais Audois.

Carte 8 : Le potentiel de déplacements



Source : Données internes

Face à ces constats, et dans la continuité des travaux de révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le service Mobilité en Lauragais a élaboré une typologie des pôles de services fondée sur l'observation fine des équipements présents dans les communes. Cette démarche vise à structurer le territoire autour de centralités hiérarchisées, capables de soutenir une organisation plus cohérente des mobilités, tout en garantissant un accès équitable aux services essentiels. L'objectif est de tendre vers une meilleure proximité fonctionnelle : que chaque habitant puisse accéder à un pôle de vie à moins de 500 mètres de son domicile, afin de limiter les déplacements motorisés et de renforcer les pratiques de mobilité de proximité. Conscient qu'une desserte uniforme par les transports collectifs n'est pas envisageable sur l'ensemble du territoire, il devient nécessaire de distinguer plusieurs niveaux de centralité, en fonction de la densité d'équipements et de services présents afin de proposer des solutions adaptées à cette répartition territoriale. Trois niveaux de pôles ont ainsi été définis (carte 9) :

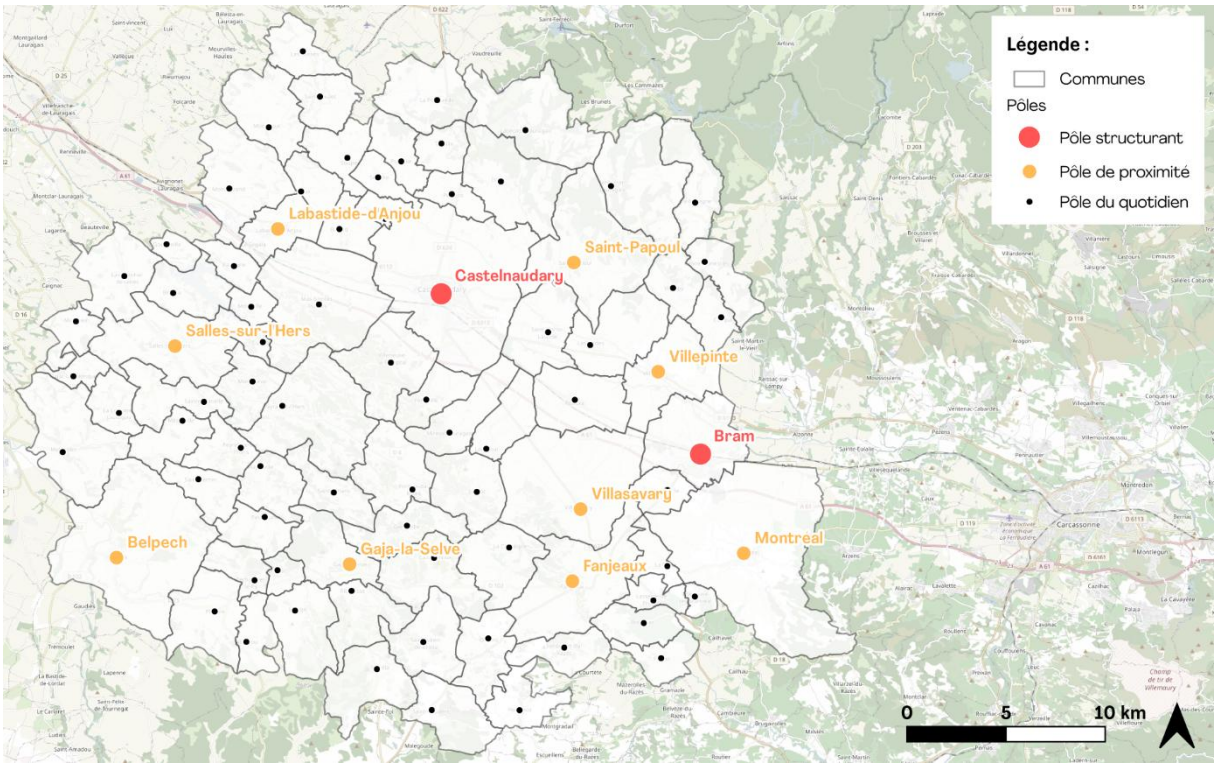
- Les pôles structurants, véritables centres de polarisation qui concentrent les services les plus complets (emploi, enseignement secondaire, santé, administrations, commerces diversifiés), constituent les principaux centres d'attractivité du territoire et jouent un rôle moteur dans l'organisation des mobilités à l'échelle du bassin de vie.

- Les pôles de proximité assurent un maillage intermédiaire du territoire. Ils accueillent des services de proximité tel que défini précédemment et contribuent à maintenir des pratiques de mobilité courtes.
- Les pôles du quotidien, correspondent aux centres-bourgs des communes. Autour de la mairie et des commerces de première nécessité, ils incarnent le cœur historique et social de la vie locale : lieux de rencontre, d'entraide et de proximité, ils constituent le noyau fondamental de la vie en société dans les territoires ruraux.

À ce titre, si l'ensemble des pôles a été défini en cohérence avec ceux du SCoT, le service Mobilité en Lauragais a procédé à l'intégration du pôle de proximité de Gaja-la-Selve afin de tenir compte de création d'un point multiservice par la CCPLM sur cette commune, permettant ainsi de renforcer l'offre de services pour les habitants du territoire environnant et de mieux structurer les mobilités locales.

Cette hiérarchisation constitue un cadre d'action cohérent pour articuler aménagement du territoire, équité d'accès aux ressources et transition vers des mobilités plus durables. Elle vise, à terme, à faire du réseau des pôles un véritable socle de cohésion territoriale, capable de concilier attractivité, inclusion et sobriété des déplacements.

Carte 9 : Répartition des pôles sur le Lauragais Audois



Source : Données internes

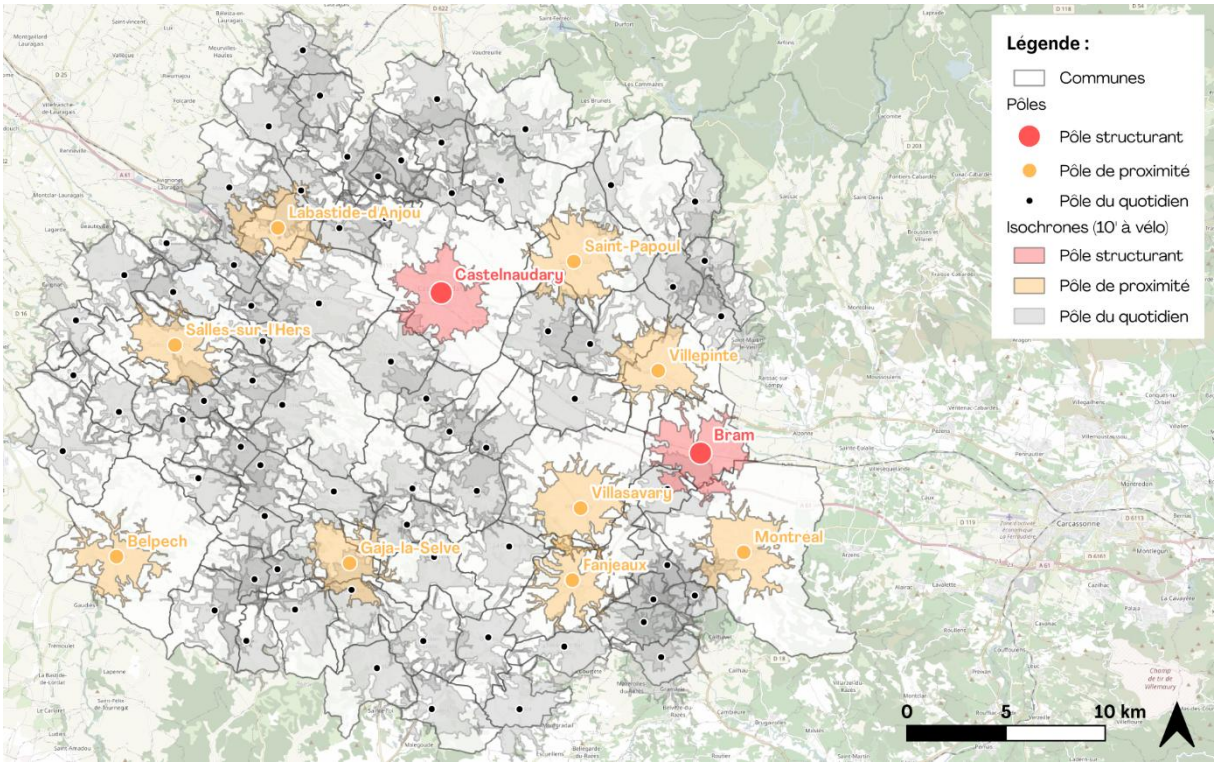
L'analyse de la desserte des pôles à vélo permet de compléter cette hiérarchisation en considérant l'accessibilité cyclable, vecteur clé de mobilité de

proximité. Sur le territoire du Lauragais, 97 % de la population réside à moins de 10 minutes à vélo (soit environ 3 km) d'un pôle de services, ce qui traduit une couverture très large des besoins quotidiens par des mobilités douces.

Lorsque l'on considère spécifiquement les pôles de proximité et les pôles structurants, 56 % de la population se situent dans un rayon de 10 minutes à vélo, soulignant que plus de la moitié des habitants peuvent accéder à des centralités offrant un large éventail de services sans recourir à la voiture. Enfin, pour les pôles structurants seuls, 33 % de la population disposent d'une accessibilité cyclable optimale, permettant d'accéder aux services les plus complets et aux équipements majeurs du territoire (carte 10).

Ces résultats mettent en évidence l'intérêt stratégique du développement de la mobilité à vélo pour renforcer la desserte des pôles et réduire la dépendance automobile, en particulier dans les secteurs ruraux. Ils permettent également d'identifier les axes et zones où un renforcement des aménagements cyclables pourrait contribuer à améliorer l'accès aux services structurants et à favoriser une transition vers des mobilités plus durables et inclusives.

Carte 10 : Desserte à vélo des pôles



Source : Données internes

2.1.3 Flux

L'identification des générateurs de déplacements et des pôles de services permet de comprendre où se concentrent les besoins de mobilité sur le territoire. L'analyse des flux vise désormais à appréhender comment ces besoins se

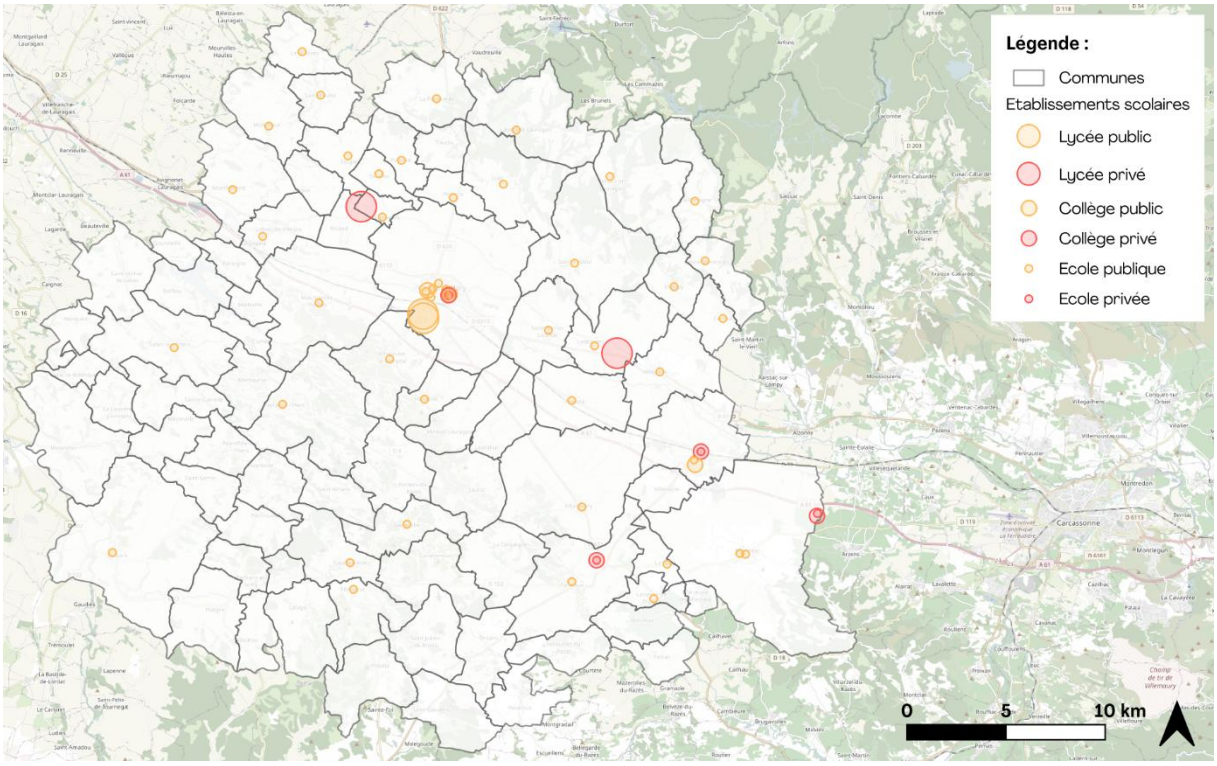
traduisent concrètement en déplacements, en mettant en lumière les relations entre lieux de résidence et lieux d'activités. L'étude des flux constitue ainsi un prolongement essentiel, en révélant les dynamiques spatiales et les interdépendances entre communes. Elle permet également d'identifier les principaux axes de circulation, les distances parcourues et les contraintes qui pèsent sur les pratiques de mobilité. Cette lecture fonctionnelle des déplacements quotidiens éclaire les enjeux d'accessibilité, de dépendance automobile et de transition vers des mobilités plus durables et inclusives.

Domicile-scolaire

Les déplacements domicile–scolaire constituent un flux structurant des mobilités quotidiennes, en raison de leur régularité, de leur concentration spatiale et de leur faible flexibilité. Ils concernent à la fois les élèves et les accompagnants et génèrent des déplacements récurrents aux heures de pointe, avec des impacts directs sur l'organisation des circulations locales. L'analyse de ces flux permet de mettre en évidence les relations entre lieux de résidence et établissements scolaires, ainsi que les distances parcourues et les modes de déplacement mobilisés. Elle éclaire également les effets de la localisation des équipements scolaires sur la dépendance automobile et les opportunités de développement de mobilités actives et collectives, notamment dans un contexte rural.

Sur le Lauragais Audois, les lycées publics sont concentrés sur la commune de Castelnaudary, tandis que les lycées privés présentent une implantation plus dispersée, notamment à Ricaud et Lasbordes (carte 11). Cette répartition spatiale des établissements scolaires génère des flux domicile–scolaire fortement orientés : une très grande majorité des élèves du territoire se rendent à Castelnaudary, ce qui concentre les déplacements sur ce pôle central et crée des flux significatifs vers la commune. Cependant, tous les lycéens ne fréquentent pas nécessairement un établissement situé sur le territoire, certains étant orientés vers des communes voisines en fonction des dérogations à la carte scolaire ou des choix d'enseignements spécifiques. Cette configuration souligne à la fois la centralité de Castelnaudary comme pôle éducatif structurant et la dispersion plus limitée des flux liés aux lycées privés, révélant des dynamiques de mobilité différenciées et des enjeux importants de desserte en transport collectif et en modes actif.

Carte 11 : Répartition des établissements scolaires

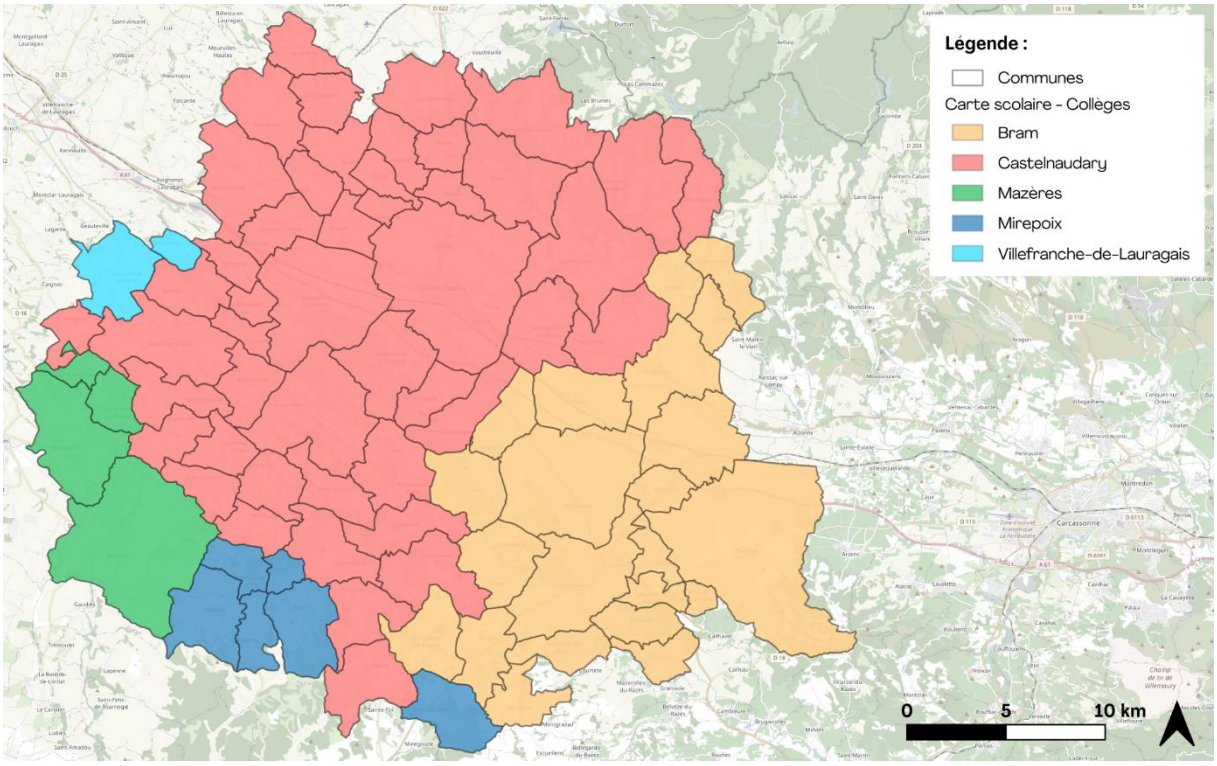


Source : data.gouv.fr

Concernant la carte scolaire de la répartition des collégiens, il est possible de constater qu'une très grande majorité des communes du Lauragais Audois sont rattachées au collège de Castelnaudary, ce qui confirme son rôle de pôle central structurant pour la scolarité. Cette concentration implique que les flux domicile–scolaire sont massivement orientés vers Castelnaudary, générant des déplacements intenses depuis l'ensemble des communes.

Les autres collèges de rattachement desservant le territoire – situés à Bram, Mazères, Mirepoix et Villefranche-de-Lauragais – couvrent un nombre de communes beaucoup plus limité, générant ainsi des flux domicile–scolaire moins intenses mais ciblés. Par ailleurs, certaines communes situées à proximité des limites de zone peuvent voir leurs élèves se rendre dans un collège différent de celui prévu par la carte scolaire, en fonction des dérogations ou des choix spécifiques, ce qui entraîne une diversification des flux dans ces secteurs.

Carte 12 : Carte scolaire des collèges

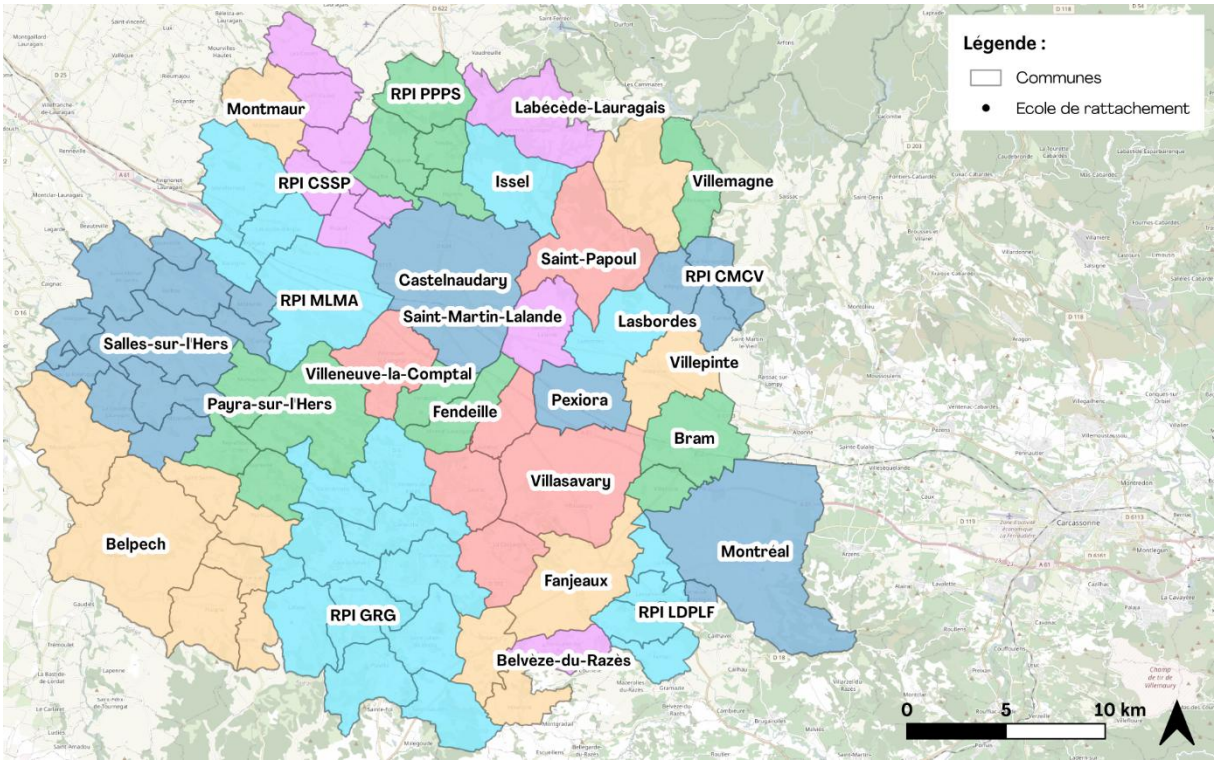


Source : data.gouv.fr

In fine, les cartes scolaires des collèges et lycée de rattachement des élèves du territoire, illustre la forte centralité de Castelnaudary dans l'organisation des flux domicile–scolaire, ainsi que la dispersion des flux secondaires vers les autres collèges. Ces constats soulignent l'importance stratégique de renforcer l'accessibilité à Castelnaudary, en privilégiant des solutions de transport collectif et des modes de déplacements actifs. Une telle optimisation pourrait réduire la dépendance à l'automobile, limiter les externalités négatives liées à la mobilité scolaire et promouvoir des pratiques de déplacement plus durables pour les élèves résidant dans les communes périphériques et principalement dans les communes des établissements.

L'analyse des flux domicile–école pour les établissements primaires du territoire met en évidence des déplacements concentrés sur de courtes distances, conséquence de la densité et de la répartition spatiale des écoles (carte 13). Cette configuration favorise des mobilités de proximité, souvent réalisables à pied ou à vélo au regard des faibles distances, et révèle un potentiel significatif pour le report modal depuis la voiture vers des modes de déplacement plus durables. Et par conséquent contribuer à encourager l'adoption de comportements de mobilité active dès le plus jeune âge.

Carte 13 : Répartition des écoles



Source : données internes CCPLM et CCCLA

Les flux domicile–scolaire apparaissent comme un déterminant majeur de l'organisation des mobilités quotidiennes sur le Lauragais Audois. Leur structuration repose sur une double logique : d'une part, une forte polarisation autour de Castelnaudary pour les collèges et lycées, générant des déplacements réguliers, massifiés et peu flexibles depuis l'ensemble du territoire ; d'autre part, des mobilités de proximité pour l'enseignement primaire, caractérisées par des distances courtes et des pratiques potentiellement plus soutenables.

Cette configuration met en évidence un contraste marqué entre des flux longs, fortement dépendants de l'automobile et des transports collectifs pour les niveaux secondaire et supérieur, et des flux courts offrant des marges de manœuvre importantes en faveur des modes actifs. Elle souligne également le rôle structurant de la localisation des équipements scolaires dans la production des mobilités et dans les inégalités d'accès aux solutions de déplacement selon les communes.

Dans une perspective de mobilité durable et inclusive, ces constats invitent à articuler des réponses différenciées selon les niveaux scolaires et les pôles de scolarisation structurants du territoire. L'amélioration de la desserte, de l'intermodalité et des conditions d'accessibilité vers les principaux pôles éducatifs, notamment Castelnaudary et Bram, apparaît déterminante, en complément d'actions visant à valoriser et sécuriser les déplacements de proximité pour les écoles primaires. Les flux domicile–scolaire constituent ainsi un levier stratégique

pour réduire la dépendance à l'automobile, limiter les externalités négatives liées aux déplacements contraints et favoriser l'ancrage précoce de pratiques de mobilité plus soutenables.

Domicile-travail

Les données issues des fichiers mobilités professionnelles de l'INSEE permettent de saisir la structuration des flux domicile-travail dans le Lauragais Audois (carte 14) ainsi que les dynamiques d'échanges avec les territoires voisins (carte 15). Ces flux constituent un indicateur central pour comprendre les mobilités quotidiennes, les dépendances fonctionnelles entre bassins de vie et les logiques de polarisation de l'emploi.

L'analyse révèle une mobilité majoritairement centrifuge : le Lauragais Audois reste un territoire résidentiel, avec une forte proportion d'actifs travaillant en dehors du périmètre des deux communautés de communes. Les flux sortants prédominent, traduisant une dépendance structurelle à des pôles d'emploi extérieurs, notamment vers Carcassonne, Villefranche-de-Lauragais et, plus largement, vers l'aire toulousaine. Ce déséquilibre fonctionnel entre lieu de résidence et lieu d'activité, caractéristique des territoires périurbains et ruraux intégrés à l'orbite d'une métropole régionale, s'accompagne d'une augmentation des distances parcourues et d'une forte dépendance à l'automobile individuelle, confirmant le caractère contraint de ces mobilités.

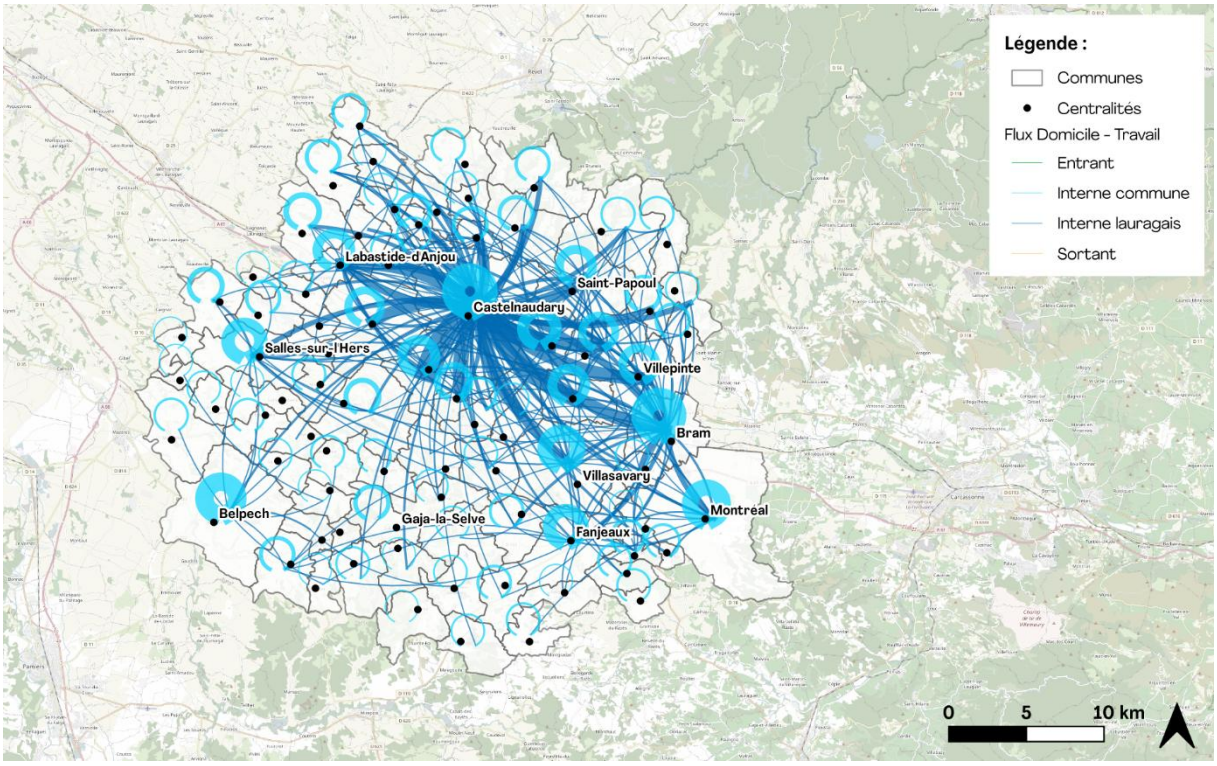
Les flux internes au territoire, bien que moins nombreux, témoignent d'une attractivité économique locale relative, notamment dans les secteurs de l'industrie agroalimentaire et des services à la population. Une partie de ces emplois internes, en particulier vers Castelnaudary, contribue toutefois à structurer un tissu économique local en recomposition. Ces déplacements intercommunaux de courte distance, traduisent des mobilités de proximité susceptibles de favoriser une transition vers des modes actifs ou partagés, à condition que les infrastructures soient adaptées (stationnement vélo, itinéraires sécurisés, intermodalité avec les gares locales) et les distances pas trop longues.

Les flux internes aux communes de résidence demeurent relativement modestes, traduisant un emploi local fragmenté et diffus, concentré autour de quelques pôles tels que Castelnaudary, Bram et Belpech, où se situent les services publics, l'artisanat, le commerce de proximité et certaines activités industrielles. L'enjeu central réside dans la relocalisation partielle des emplois et la réduction des distances domicile-travail, leviers essentiels pour renforcer la cohérence entre modes de vie, emploi et durabilité des mobilités.

Enfin, l'analyse des pratiques de mobilité met en évidence les logiques sociales qui sous-tendent ces déplacements : les ménages actifs cherchent à concilier emploi métropolitain et cadre de vie rural, illustrant un compromis spatial typique des territoires périurbains, où la qualité et le coût du cadre de vie sont favorisés au

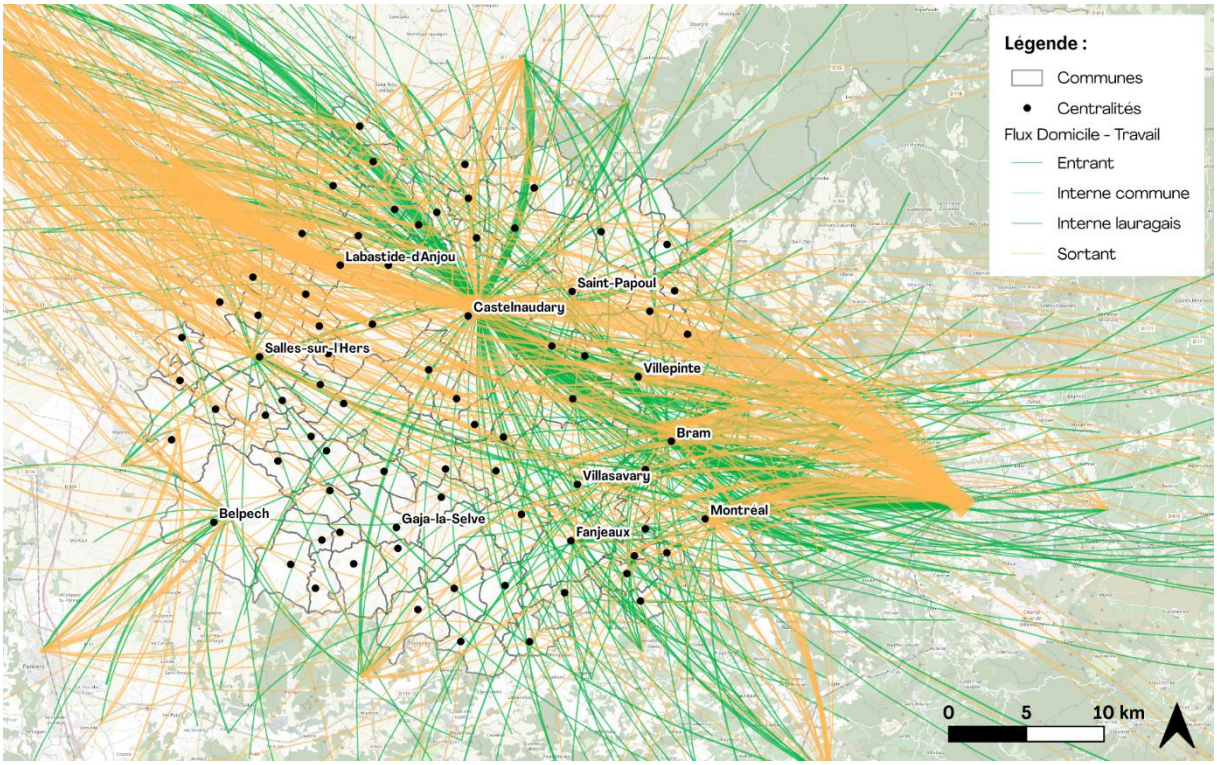
prix d'une dépendance accrue à la mobilité motorisée. *In fine*, les flux domicile-travail révèlent les dépendances et potentialités du Lauragais Audois : un territoire en interface, marqué par la métropolisation, mais porteur de leviers pour une transition vers des mobilités plus durables et inclusives.

Carte 14 : Flux domicile-travail internes au territoire



Source : OpenStreetMap

Carte 15 : Flux domicile-travail entrants et sortants du territoire



Source : OpenStreetMap

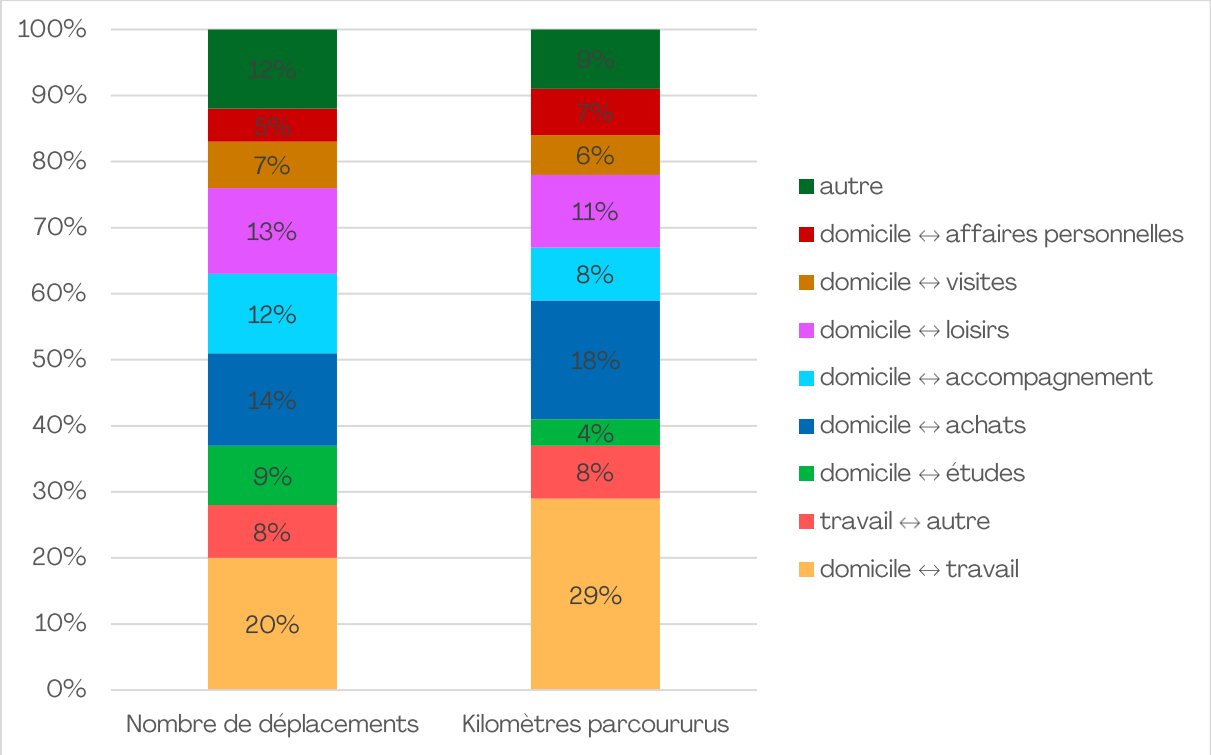
L'analyse des flux de déplacements quotidiens dans le Lauragais Audois met en évidence l'intensité des mobilités quotidiennes à l'échelle du territoire. Chaque jour, environ 139 000 déplacements sont réalisés. Rapporté à l'échelle individuelle, cela correspond à une moyenne de 3,41 déplacements par jour et par habitant. La distance moyenne parcourue atteint 31 km par jour et par habitant pour un temps de trajet quotidien estimé à 59 minutes. Ces chiffres traduisent la prégnance des mobilités dans la vie quotidienne des habitants et rappellent que, dans les espaces ruraux, la mobilité n'est pas seulement une fonction d'accès, mais constitue également une contrainte structurelle qui pèse sur l'organisation des modes de vie.

La répartition des motifs de déplacements éclaire plus finement la logique de ces mobilités. Ainsi, 20 % des déplacements quotidiens sont liés aux trajets domicile-travail, auxquels s'ajoutent 8 % de trajets réalisés dans le cadre professionnel vers un lieu tiers et les déplacements pour achats représentent 14 % du total (graphique 9). Toutefois, si l'on observe non plus la fréquence des déplacements mais les distances parcourues, le poids du travail devient nettement plus important : 29 % des kilomètres parcourus sont liés aux trajets domicile-travail, tandis que 18 % concernent les déplacements domicile-achats. Cette différence met en lumière deux phénomènes complémentaires : d'une part, l'éloignement du lieu d'emploi contraint les habitants à parcourir de longues distances, d'autre part, les pratiques d'achat peuvent tendre à privilégier des centralités éloignées, au

détriment des commerces de proximité, afin de bénéficier d'une offre plus diversifiée et souvent perçue comme plus compétitive en termes de prix.

Cette double dynamique illustre un paradoxe caractéristique du Lauragais Audois : malgré la présence d'une offre de commerces de proximité au sein des communes, les habitants effectuent des trajets plus longs et plus coûteux pour satisfaire leurs besoins, renforçant ainsi leur dépendance automobile et leur vulnérabilité face aux fluctuations économiques, notamment en matière de prix du carburant. Ce choix, qui traduit à la fois des logiques de consommation et des contraintes structurelles, met en lumière l'articulation complexe entre attractivité résidentielle, organisation territoriale et inégalités sociales de mobilité.

Graphique 9 : Répartition des motifs de déplacements quotidien

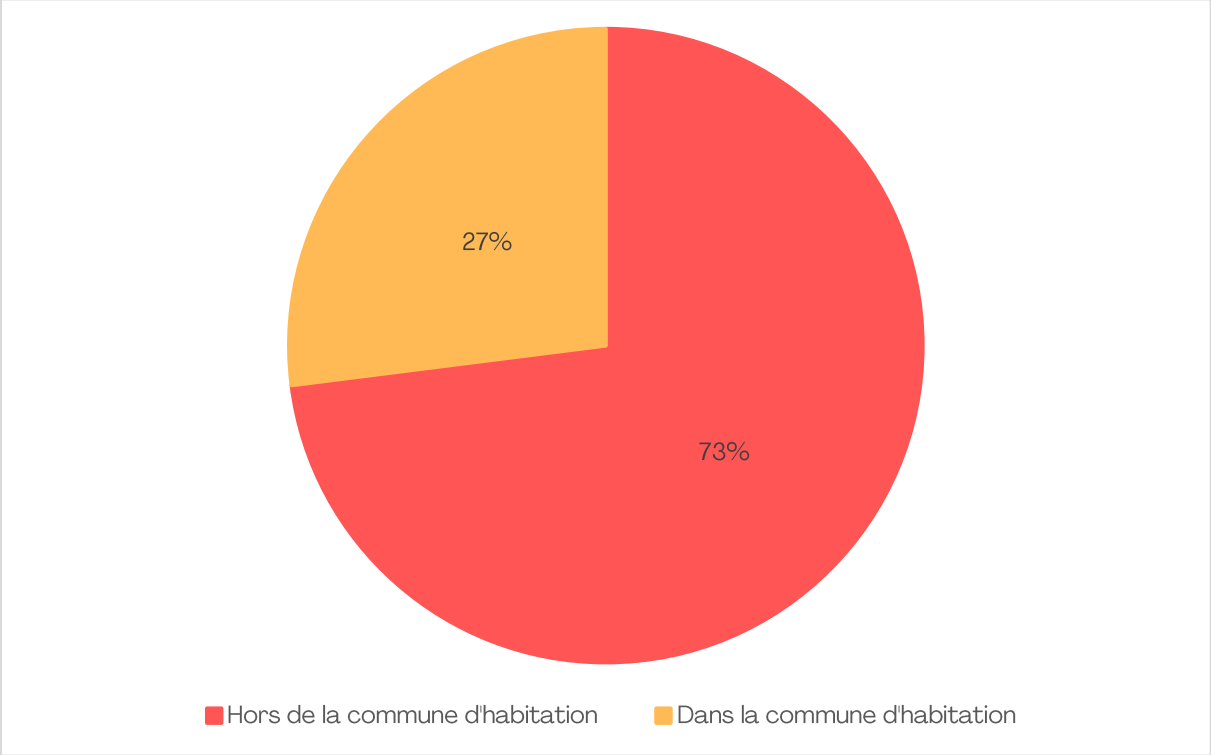


Lecture : Les trajets domicile-travail représentent 20 % des déplacements quotidiens.
Source : Diagnostic Mobilité

En prolongeant cette analyse, les données issues de l'enquête confirment ce décalage entre offre locale et pratiques réelles de consommation : 73 % des répondants déclarent effectuer leurs achats dans une autre commune que celle de leur résidence (graphique 10). Ce constat illustre concrètement le paradoxe précédemment évoqué, en révélant que la proximité géographique des commerces ne suffit pas à infléchir les comportements de mobilité. Les habitants privilégient des centralités extérieures qui apparaissent plus attractives en termes de diversité et de compétitivité des prix, quitte à allonger leurs trajets et à accroître leur dépendance à l'automobile. Cette orientation témoigne ainsi d'un arbitrage contraint, où les logiques économiques et les aspirations de

consommation se superposent aux contraintes structurelles propres au territoire, renforçant la vulnérabilité des ménages face aux coûts de la mobilité et accentuant les inégalités sociales qui en découlent.

Graphique 10 : Lieux d'achat principaux déclarés par les répondants



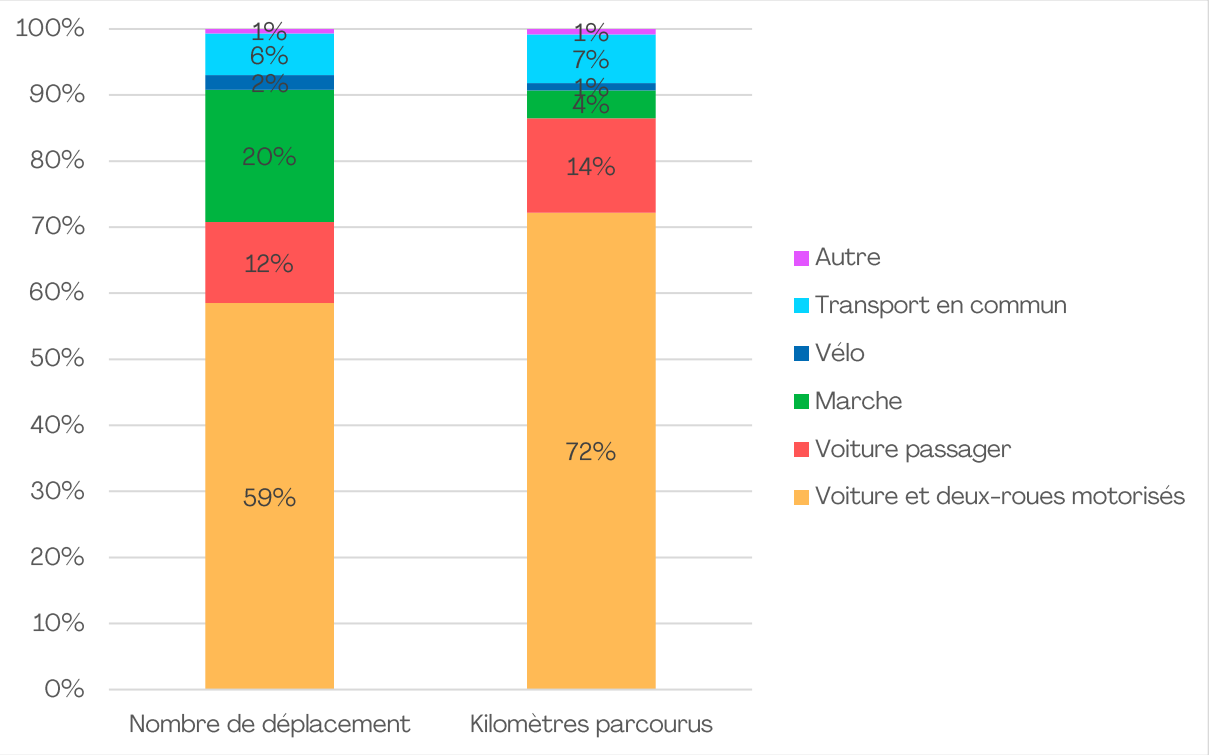
Lecture : 73% des répondants réalisent leurs achats hors de leur commune d'habitation
Source : Enquête mobilité du Lauragais Audois, 2025

L'analyse des parts modales confirme les logiques territoriales déjà observées. Ainsi, 20 % des déplacements quotidiens sont réalisés à pied, mais ces trajets ne représentent que 4 % des kilomètres parcourus (graphique 11). Cette disproportion traduit le caractère essentiellement local de la marche, mobilisée pour des distances très courtes et souvent limitées à l'intérieur du bourg de résidence. Le vélo obéit à une logique comparable : il s'inscrit principalement dans des mobilités intra-communales et de proximité, sans constituer une solution viable pour des déplacements intercommunaux, freinés par l'éloignement structurel des centres-bourgs et l'éclatement géographique du territoire.

À l'inverse, la voiture concentre non seulement la majorité des déplacements (59 %), mais surtout 72 % des distances parcourues. Ce décalage souligne son rôle incontournable dans les mobilités de longue portée et confirme qu'elle reste le seul mode réellement adapté aux besoins liés à la répartition spatiale des ressources, des services et de l'emploi. Ces résultats rappellent que, dans un contexte rural comme celui du Lauragais Audois, les modes actifs sont structurellement contraints par la géographie et la configuration du territoire, tandis que l'automobile demeure le pivot des mobilités intercommunales. Cette polarisation

modale alimente par ailleurs une vulnérabilité accrue face aux coûts de carburant, renforçant l'enjeu social déjà mis en évidence dans l'analyse des flux.

Graphique 11 : Part modale des déplacements



Lecture : L'usage de la voiture et des deux-roues motorisés représente 72 % des kilomètres parcourus dans la part modale des déplacements.
Source : Diagnostic Mobilité <Diagnostic Mobilité>

L'accidentologie

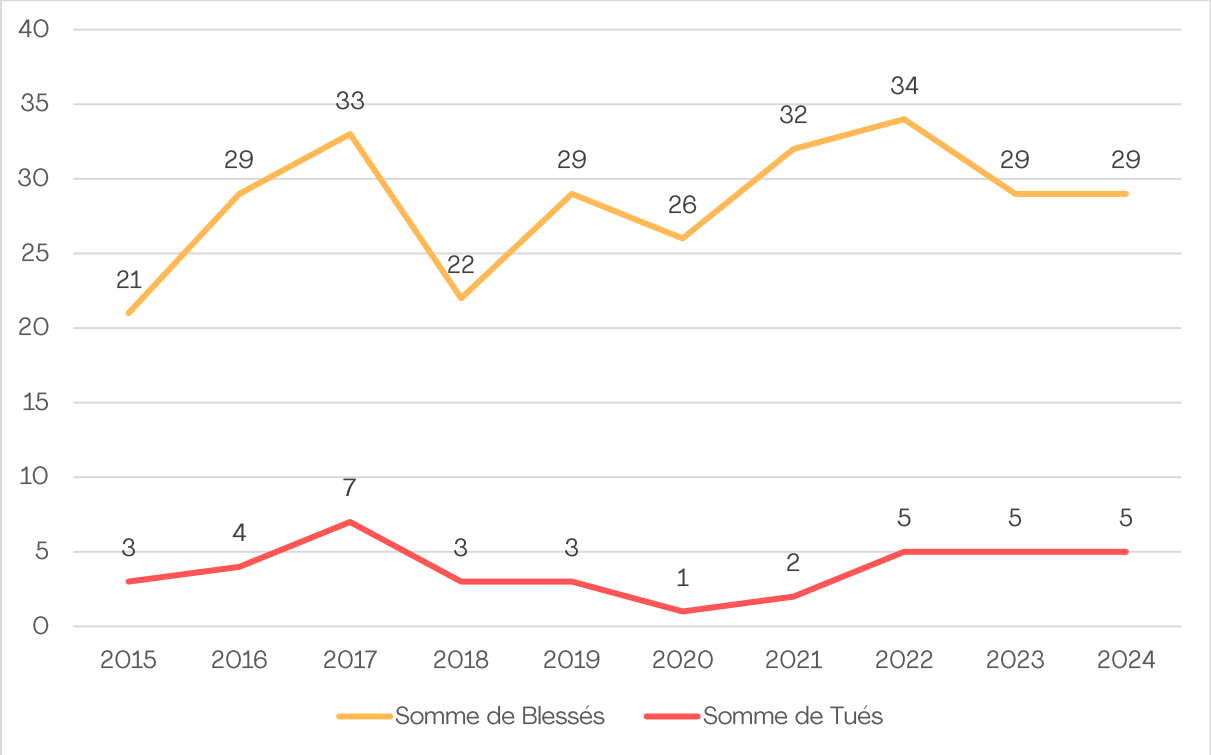
L'analyse de l'accidentologie routière sur la période 2015-2024 révèle une relative stabilité des accidents corporels sur le Lauragais Audois (graphique 12). Bien que les données annuelles présentent quelques fluctuations, le volume de victimes est globalement constant, malgré quelques pics, et se maintient à un niveau similaire sur l'ensemble de la décennie.

Au-delà des chiffres, cette stabilité peut être comprise comme un fait social[17]. *In fine*, elle ne résulte pas seulement des comportements ou des choix individuels, mais reflète des habitudes et des conditions propres au territoire qui influencent durablement la manière dont les habitants se déplacent et par conséquent le nombre d'accident annuel. Dans ces zones rurales, la faible densité de population, les longues distances et le manque d'alternatives au transport individuel font que la voiture devient le moyen de déplacement principal, presque automatique. Cette habitude est renforcée par la structure même du territoire : le réseau routier, la configuration des routes et la manière dont différents usagers coexistent créent

[17] Durkheim Emile, *Les règles de la méthode sociologique*, Revue philosophique. 1895.

un environnement où la voiture reste la norme. La stabilité des accidents traduit donc la reproduction de ce système de mobilité dépendant de la voiture. L'accidentologie devient ainsi un indicateur des contraintes territoriales et des pratiques sociales, montrant que la sécurité routière dépend autant du contexte collectif et des infrastructures que des choix individuels.

Graphique 12 : Evolution de l'accidentologie



Source : OpenStreetMap

2.2 Offre multimodale

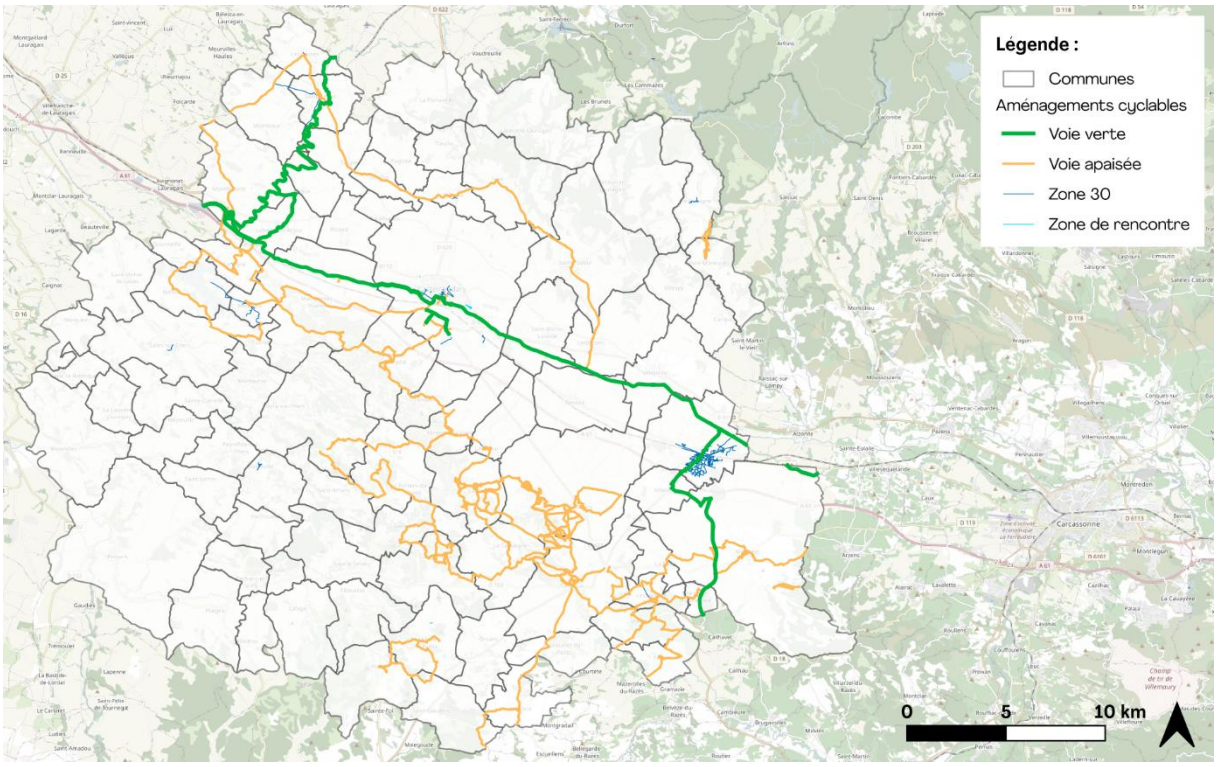
Le choix modal des habitants peut être fortement conditionné par l'offre de mobilités disponible sur le territoire. En effet, les comportements de mobilité ne relèvent pas uniquement de préférences individuelles mais s'inscrivent dans un système d'opportunités structurel, façonné par la présence, l'accessibilité et la qualité des infrastructures de transport. Ainsi, la configuration du réseau viaire, la desserte en transports collectifs, la continuité des aménagements cyclables ou piétons, tout comme la disponibilité des services de mobilité partagée, participent à structurer les pratiques de déplacement. À travers cette entrée territoriale, il s'agit d'analyser dans quelle mesure les caractéristiques infra-structurelles peuvent favoriser ou freiner l'adoption de modes alternatifs à la voiture individuelle.

2.2.1 Vélo

Aménagements

Les aménagements cyclables constituent un levier central pour favoriser le report modal et encourager les mobilités actives. Leur efficacité dépend cependant fortement de la qualité et du type d'infrastructures proposées : pistes séparées, bandes cyclables, zones partagées ou itinéraires protégés présentent des niveaux de sécurité, de confort et de continuité très variables. Une analyse de ces aménagements permet de déterminer leur capacité à soutenir des déplacements réguliers à vélo, à réduire la dépendance à l'automobile et à créer un environnement propice à des pratiques cyclables. Il est possible de constater que le territoire révèle une prédominance de voies apaisées (carte 16). Ces dernières, généralement dépourvus d'infrastructures cyclables dédiées, bénéficient néanmoins d'un faible trafic automobile, ce qui contribue à une sécurité effective par l'absence de circulation. Cependant, leur manque d'aménagement cyclables est fréquemment perçu comme un facteur de risque par les cyclistes, limitant ainsi le confort et l'attractivité de ces itinéraires pour des déplacements réguliers à vélo et ne favorisant pas l'utilisation de ces voies.

Carte 16 : Répartition des aménagements cyclables sur le territoire

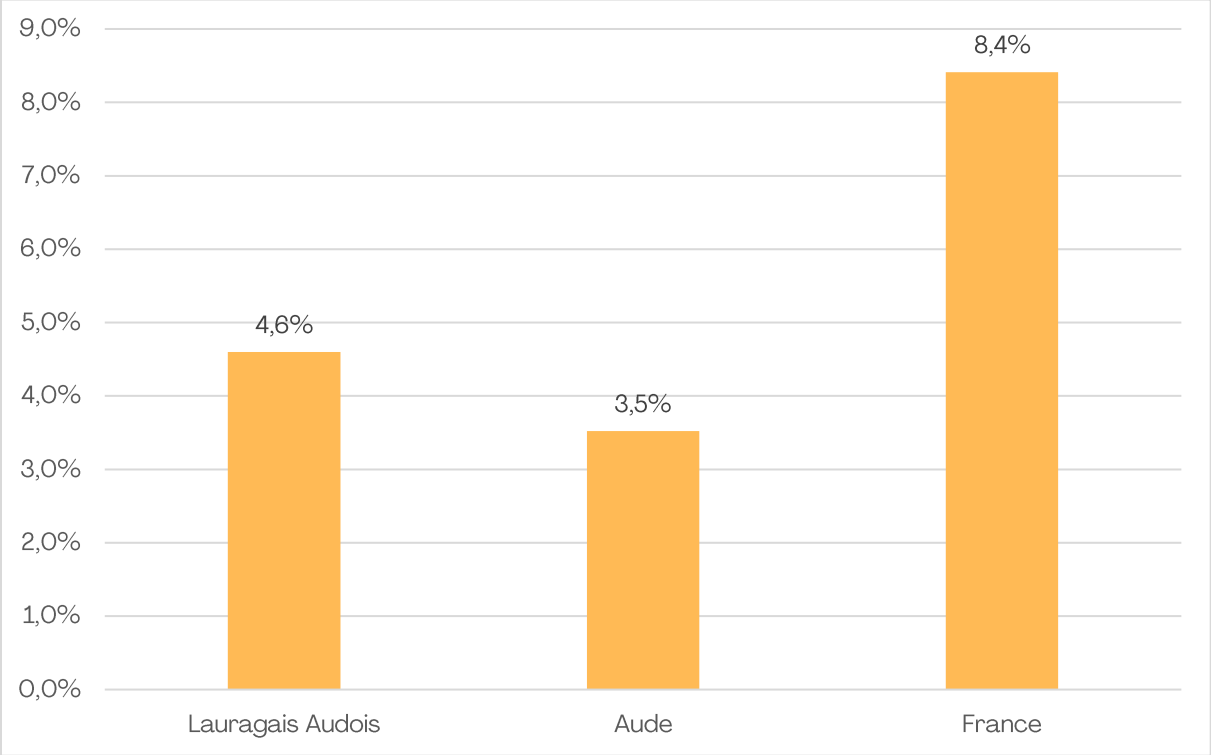


Source : OpenStreetMap

Sur les 4 300 km de voirie que compte le Lauragais audois, seulement 4,6 % présentent des aménagements cyclables, contre 8,4 % en moyenne nationale, révélant un déficit en matière d'infrastructures dédiées au vélo. De surcroît, parmi ces aménagements, seulement 2,3 % des aménagements cyclables sont réellement sécurisés au regard des recommandations en vigueurs, ce qui souligne non seulement une insuffisance quantitative mais également qualitative des infrastructures cyclables sur le territoire (graphique 13). Ce faible pourcentage

traduit un maillage limité des infrastructures dédiées qui n'incite pas les habitants à reporter leur part modale vers le vélo.

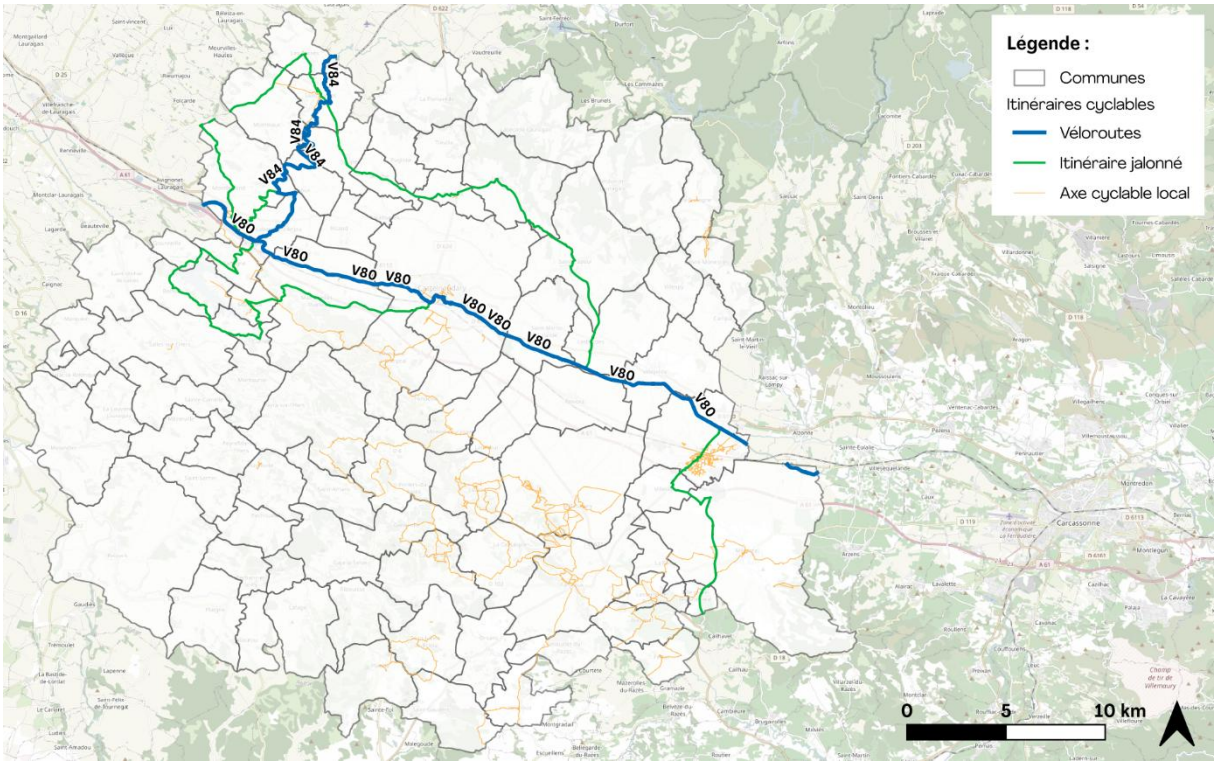
Graphique 13 : Taux de voiries cyclables



Lecture : Parmi l'ensemble des kilomètres voiries dans le Lauragais Audois, 4,6 % présentent des aménagements cyclables en 2025
Source : OpenStreetMap

En parallèle du faible taux d'infrastructures cyclables, la qualité et l'attractivité des itinéraires existants présentent une forte hétérogénéité. Les axes cyclables locaux sont présents dans de nombreuses communes du territoire, mais leur notoriété reste limitée auprès de la population, ce qui réduit significativement leur usage quotidien (carte 17). Si les véloroutes et voies vertes sont majoritairement reconnues et fréquentées pour des usages touristiques et récréatifs, les axes cyclables locaux, qui pourraient favoriser les déplacements domicile-travail, sont en réalité peu exploités en raison d'un déficit d'information et de visibilité, restreignant leur capacité à soutenir des pratiques cyclables régulières et structurées.

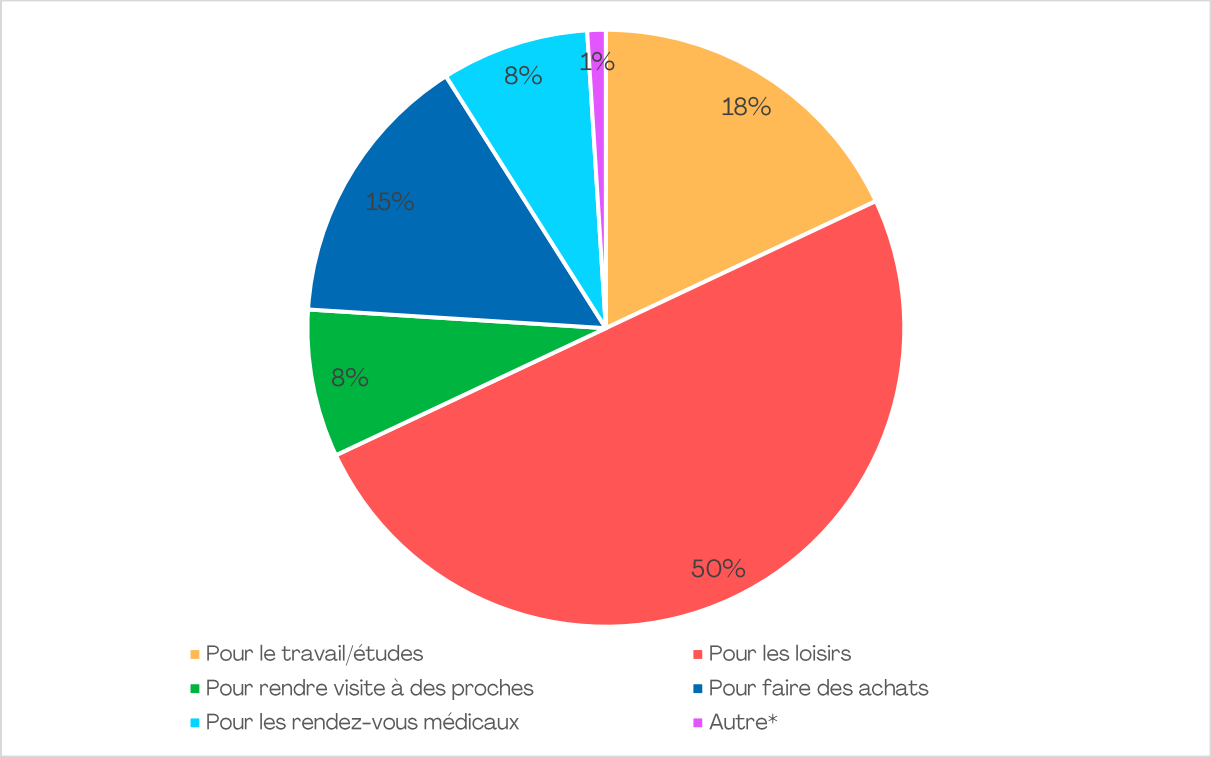
Carte 17 : Répartition des itinéraires cyclables sur le territoire



Source : OpenStreetMap

Ce déficit d'aménagements exerce un effet structurel sur les pratiques de mobilité. En l'absence de continuité et de sécurisation des itinéraires, le vélo demeure perçu comme un mode risqué et peu adapté aux déplacements du quotidien. Les données d'enquête confirment cette tendance puisque 50 % des répondants déclarent utiliser le vélo pour des usages de loisir alors que seulement 18 % l'emploient pour les trajets domicile-travail (graphique 14). Le sentiment d'insécurité apparaît également comme un frein important, 14 % des répondants affirmant limiter ou ne pas recourir à leur pratique pour cette raison. Enfin, 26 % associent cette situation à un manque d'aménagements cyclables, incluant aussi bien l'absence de voies dédiées que de stationnements adaptés (graphique 15). Dans ce contexte, le vélo reste majoritairement associé à une pratique récréative et peine à s'imposer comme une mobilité fonctionnelle.

Graphique 14 : Répartition de l'utilisation du vélo par motifs de déplacement



Lecture : 50 % de l'usage du vélo relève du loisir.
Source : Enquête mobilité du Lauragais Audois, 2025

« Dès qu'on sort de la ville c'est vraiment dangereux parce que c'est quand même une départementale. »

En effet, l'absence quasiment totale de liaisons intercommunales accentue ce phénomène. La pratique cyclable se trouve limitée aux seuls périmètres communaux et ne peut s'imposer comme une véritable alternative à l'automobile pour les trajets structurants tels que l'accès à l'emploi, aux équipements publics, aux commerces ou aux espaces de sociabilité situés en dehors de la commune de résidence. Ce cloisonnement territorial confine le vélo à un usage localisé tandis que l'automobile s'impose comme l'outil incontournable des mobilités externes. À la contrainte spatiale s'ajoute celle de la distance, identifiée comme frein majeur puisque 26 % des répondants déclarent renoncer au vélo pour ce motif. *Toutes choses égales par ailleurs*, le manque d'aménagements cyclables et la distance ont respectivement 4,45 et 4,31 fois plus de chance de contribuer au non-recours au vélo que le facteur topographique (tableau 2). Cela signifie que, selon les répondants, les infrastructures cyclables et la distance à parcourir pèsent plus fortement sur les pratiques cyclables que les caractéristiques naturelles du territoire. Dès lors, le développement d'infrastructures adaptées et la réduction des distances perçues apparaissent comme des leviers centraux pour favoriser la démocratisation de l'usage du vélo.

Tableau 2 : Régression logistique de la probabilité de ne pas recourir au vélo

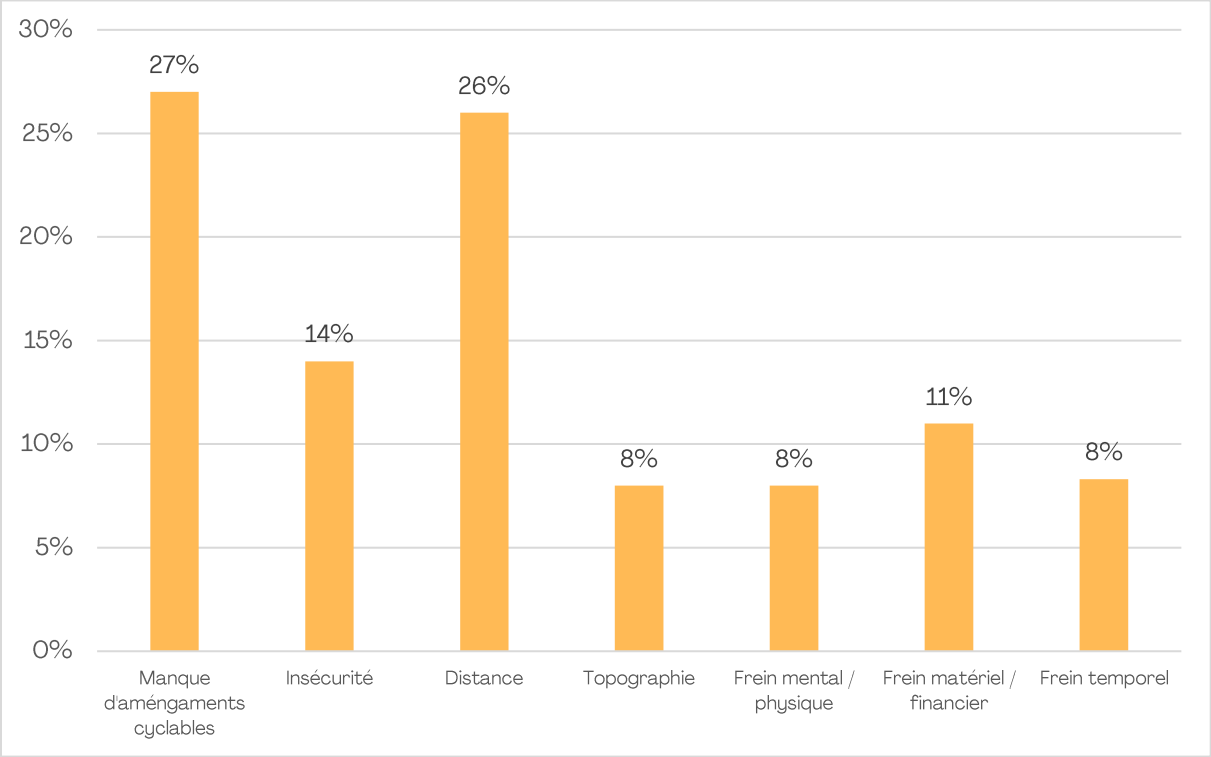
Freins	%	Odds	Odds-ratio
Manque d'aménagements cyclables	26,7	0,364	4,45
Sentiment d'insécurité	13,6	0,157	1,92
Distance	26,1	0,353	4,31
Topographie	7,6	0,082	*Ref*
Frein mental / physique	7,8	0,084	1,03
Frein matériel / Financier	10,8	0,122	1,48
Frein temporel	8,3	0,091	1,1

Lecture : Le manque d'aménagement cyclable à 4,45 fois plus de chance de contribuer au non-recours au vélo que la topographie du territoire.

De surcroît, la distance à parcourir se traduit directement en temps de parcours, produisant un effet cumulatif : plus l'éloignement est grand, plus la durée du trajet devient dissuasive. Ainsi, la corrélation entre distance et temporalité contribue à marginaliser la pratique cyclable, en renforçant la dépendance à l'automobile pour les mobilités quotidiennes. En effet, la rationalisation du temps apparaît comme un frein important à l'usage du vélo. 8 % des répondants déclarent ne pas recourir à ce mode de déplacement en raison de la durée jugée excessive des trajets. Les usagers semblent privilégier les itinéraires les plus courts, même lorsqu'ils sont dépourvus d'aménagements sécurisés. La logique sous-jacente s'apparente à une pratique du déplacement où la rapidité prévaut sur la sécurité. Dans ce cadre, les pistes cyclables conçues comme des détours, bien que confortables et sécurisées, restent largement délaissées au profit de parcours plus directs. Cette préférence met en évidence une tension entre l'offre institutionnelle d'infrastructures cyclables et les pratiques réelles des habitants, qui ajustent leurs choix de mobilité à une optimisation du temps plutôt qu'à une recherche de confort, révélant ainsi les limites d'aménagements qui ne s'inscrivent pas dans les logiques d'usage quotidiennes.

« On ne prend pas le vélo pour faire des détours de piste cyclable. En fait, je préfère passer là sans piste cyclable et me débrouiller un peu comme je peux à la fin. (...) Pourquoi prendre plus long alors qu'on peut aller à plus court »

Graphique 15 : Raison du non-recours au vélo parmi les répondants



Lecture : Parmi les répondants 27 % estiment que la non-utilisation du vélo est lié à la distance et à la topographie du territoire.
Source : Enquête mobilité du Lauragais Audois, 2025

Cette situation produit des inégalités sociales et territoriales marquées. Les habitants disposant d'un accès facilité à la voiture, souvent les ménages les plus dotés en ressources économiques, parviennent à contourner ces contraintes. À l'inverse, les publics plus vulnérables tels que les jeunes, les personnes âgées ou les ménages les plus précaires se trouvent en première ligne de cette dépendance structurelle à l'automobile. Ne pouvant bénéficier d'un réseau cyclable sécurisant et intercommunal, ils voient leur autonomie réduite et leur accès aux ressources territoriales limité, ce qui renforce une forme d'exclusion de la mobilité durable.

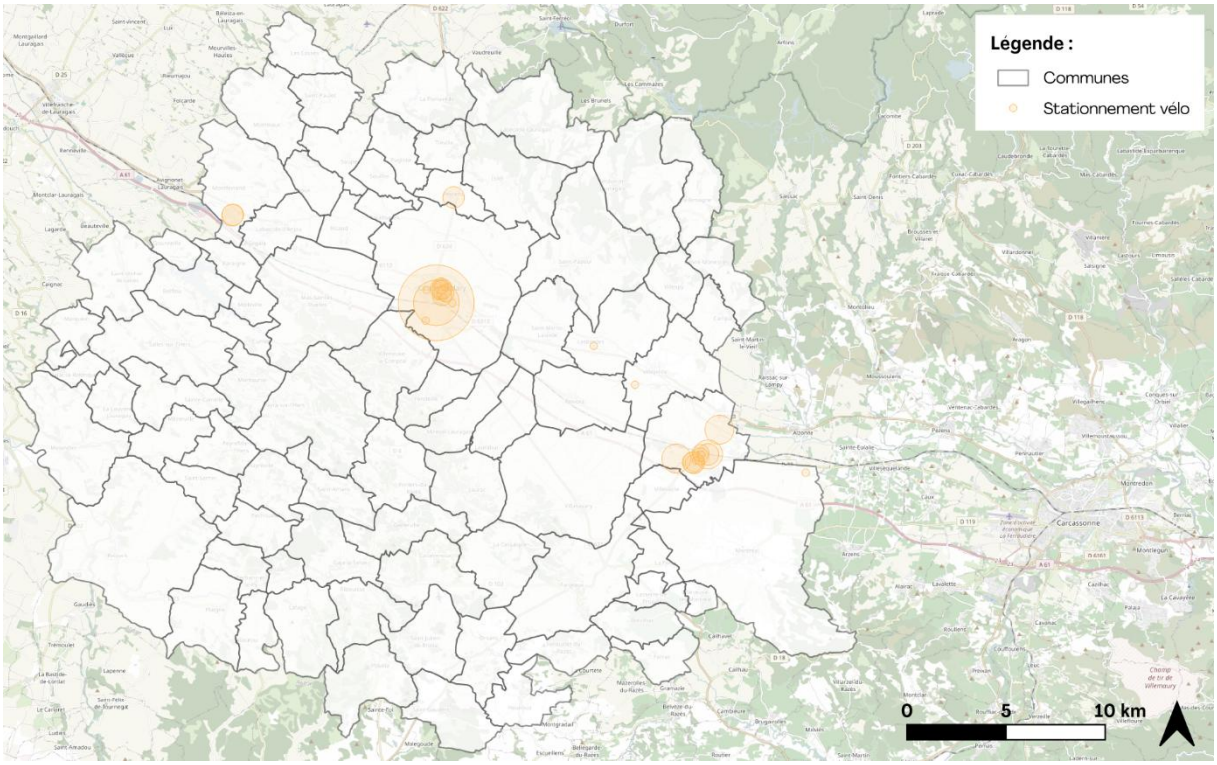
« Ce qui manque surtout sur le territoire, c'est la base, c'est les infrastructures. Tant qu'on ne travaillera pas sur les infrastructures, on aura beau faire toutes les politiques qu'on veut ça ne marchera pas. »

Le faible maillage cyclable du Lauragais audois empêche ainsi l'ancrage d'usages réguliers et entretient un cercle d'auto-exclusion. Sans infrastructures lisibles et interconnectées, les habitants anticipent un sentiment d'insécurité et renoncent à intégrer le vélo dans leurs mobilités quotidiennes. La situation révèle un décalage entre le potentiel du vélo, identifié comme un levier de transition écologique et d'accessibilité locale, et sa faible reconnaissance dans l'espace public.

In fine, ce manque d'aménagements limite l'émergence d'une « culture vélo » à l'échelle territoriale. L'usage du vélo ne relève pas seulement d'un choix individuel mais repose sur des conditions collectives de pratique. Un réseau cyclable cohérent reliant les communes entre elles contribuerait à légitimer le vélo comme un mode de déplacement fiable, sécurisé et efficace. Dans le Lauragais audois, l'absence d'un tel réseau freine cette dynamique sociale et retarde la constitution d'un imaginaire collectif favorable aux mobilités actives.

Stationnements

Carte 18 : Répartition des stationnements cyclables sur le territoire



Source : OpenStreetMap

Le stationnement constitue une dimension souvent considérée comme secondaire dans l'analyse de la pratique cyclable, mais il révèle des enjeux essentiels en matière de mobilité quotidienne et de reconnaissance sociale du vélo. Dans le Lauragais audois, l'offre de stationnement vélo demeure très limitée, concentrée presque exclusivement dans les villes centres et largement absente des communes rurales (carte 18). Si seulement 4 % des répondants déclarent ne pas utiliser le vélo en raison du manque de stationnements, ce facteur, bien que statistiquement marginal, reste vécu comme une contrainte forte au quotidien par les utilisateurs du vélo. Le vélo ne peut être pratiqué de manière fluide si les usagers ne trouvent pas de lieux adaptés et sécurisés pour l'attacher, ce qui affecte la continuité de la pratique.

« Sur Castel, il n'y a pas grand-chose pour les vélos, ne serait-ce que pour les attacher. »

« Il n'y a pas de raque à vélo (...) Mais en fait, quand on est à vélo, on se gare devant l'endroit où on va. Je suis désolée, mais je ne vois jamais personne à vélo se garer à 500 mètres, nulle part. Et là moi où je le gare c'est sur les barrières qui protègent le trottoir. »

Les discours recueillis soulignent l'importance d'une proximité immédiate entre destination et stationnement. Les utilisateurs du vélo souhaitent se garer aux abords des commerces et des services où ils se rendent, l'idée de devoir parcourir plusieurs centaines de mètres supplémentaires est perçue comme une dissuasion. Le vélo, tout comme la voiture, est pensé dans une logique d'accessibilité directe. Ne pas pouvoir « se garer devant » son lieu de destination revient à introduire une rupture dans l'expérience de mobilité et à réduire l'attractivité de ce mode de transport. Le vélo, à l'instar de la voiture, semble devoir être pensé dans son rapport au « droit à la proximité », ce qui implique des dispositifs visibles, simples et immédiatement disponibles.

Cette absence de stationnements adaptés ne constitue pas seulement une contrainte pratique, elle a également une portée symbolique. Le fait que le vélo reste peu visible dans l'espace public contribue à entretenir l'idée qu'il n'est pas un mode de déplacement légitime ni reconnu dans le territoire. La présence de stationnements permettrait au contraire de rendre l'usage du vélo visible et crédible, favorisant ainsi un effet d'entraînement où le fait de voir des vélos incite d'autres habitants à envisager ce mode de déplacement.

Le contraste entre la place accordée au stationnement automobile et la rareté des dispositifs pour les vélos illustre une hiérarchie implicite des modes de transport dans l'aménagement urbain et rural. La rénovation récente des espaces de la médiathèque et du cinéma de Castelnaudary en est un exemple marquant. Bien qu'ils aient été repensés, ces espaces demeurent très minéraux et largement conçus pour accueillir l'automobile. L'absence d'une solution homologuée pour les vélos confirme l'idée que la priorité est mise sur l'automobile et marginalise le vélo, non seulement comme pratique concrète mais aussi comme représentation sociale.

Ainsi, même si le stationnement n'apparaît pas comme un frein majeur dans les données quantitatives, il constitue un élément clé dans le report modal vers le vélo. Plus qu'un équipement technique, il est un marqueur social et symbolique de la place accordée au vélo. Le rendre visible et accessible dans les espaces centraux reviendrait à légitimer son usage et à enclencher une dynamique d'appropriation collective. À travers cette reconnaissance matérielle dans l'espace public, le vélo pourrait progressivement être perçu non plus comme un outil marginal ou récréatif mais comme un mode de déplacement légitime et structurant.

Services

La diffusion et le développement de l'usage du vélo sur un territoire ne dépendent pas uniquement de la présence d'infrastructures sécurisées, mais également de la

disponibilité et de la diversité des services qui y sont associés. Ces services jouent un rôle central dans la facilitation de la pratique cyclable et dans la création d'un environnement favorable à sa généralisation. Sur le territoire étudié, plusieurs types de services peuvent être distingués, chacun contribuant à lever des freins spécifiques à l'usage du vélo.

Les infrastructures techniques, telles que les bornes de recharge pour vélos électriques ou les stationnements sécurisés, permettent de sécuriser et de fiabiliser les trajets, en particulier pour les parcours domicile-travail ou périurbains. Elles répondent aux besoins matériels des cyclistes et participent à renforcer la perception du vélo comme mode de déplacement quotidien, pratique et fiable.

Complémentaires à ces infrastructures, les services de maintenance et d'accompagnement, qu'il s'agisse des ateliers de réparation ou des commerces spécialisés dans la vente et l'entretien de cycles, favorisent la continuité et la pérennité de la pratique. En réduisant le risque de découragement lié aux pannes ou à l'entretien, ces services renforcent l'autonomie des cyclistes et soutiennent l'usage régulier du vélo.

Enfin, les dispositifs de valorisation et de labellisation, tels que les programmes « accueil vélo » ou les certifications territoriales, contribuent indirectement mais significativement au développement du vélo. En renforçant la visibilité institutionnelle et la légitimité sociale de la pratique, ils favorisent l'adhésion des habitants et encouragent la coordination entre acteurs publics et privés. Dans certains contextes, ces labels ont également une dimension touristique ou de loisirs, ce qui illustre la diversité des usages associés au vélo sur le territoire.

L'ensemble de ces services constitue un écosystème cyclable où infrastructures, services techniques et dispositifs de promotion se renforcent mutuellement. Cependant, la répartition de ces services n'est pas toujours équitable et peut limiter l'accessibilité réelle du vélo. Des équipements concentrés dans les zones urbaines ou touristiques peuvent exclure les habitants des périphéries ou des territoires ruraux, restreignant ainsi l'extension de la pratique au-delà de certains segments de population.

Dans une perspective de mobilité durable, l'enjeu consiste donc à développer une offre de services cyclables cohérente, intégrée et équitable. Il s'agit non seulement de multiplier les points d'accès aux services techniques, mais aussi de créer des repères institutionnels et sociaux qui renforcent la légitimité et la visibilité du vélo comme mode de transport quotidien, au même titre que la voiture ou les transports collectifs.

Niveau de desserte

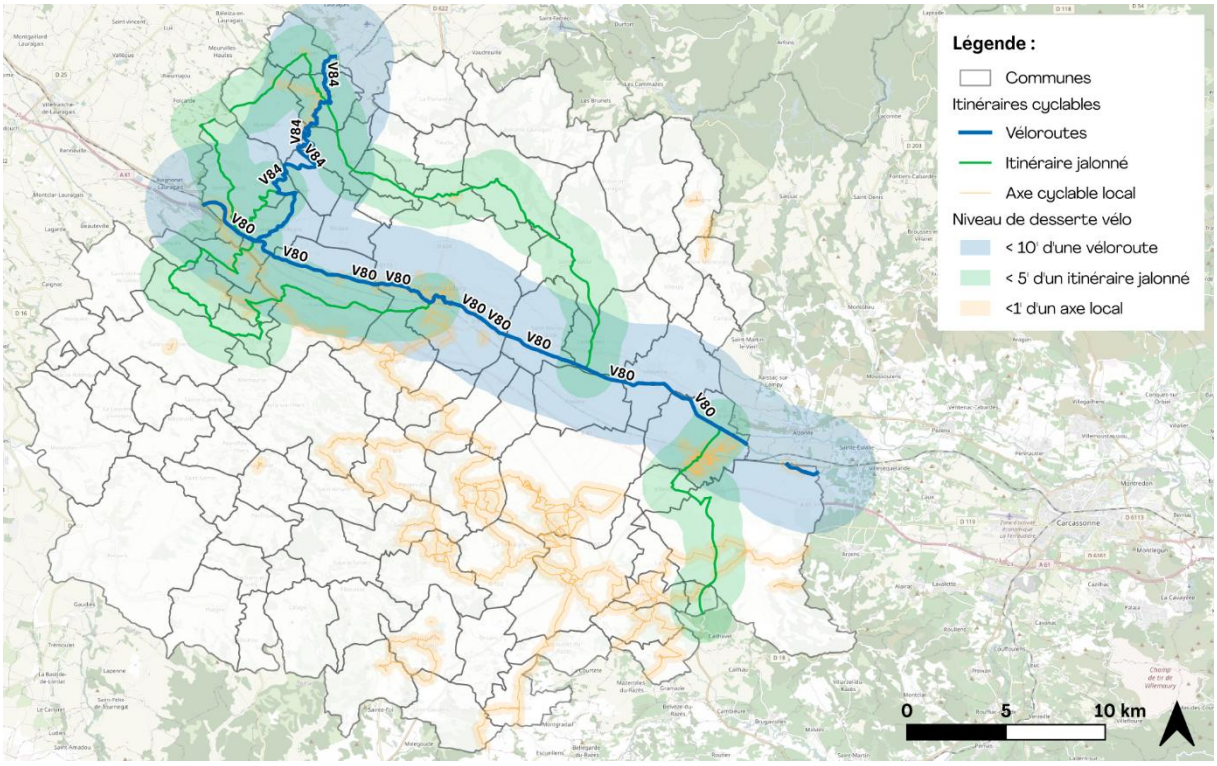
L'évaluation de la desserte cyclable met en évidence un maillage globalement présent mais insuffisamment hiérarchisé et connecté, avec de nombreux points de discontinuité et un jalonnement limité.

Si l'on considère l'ensemble du réseau, 82 % de la population bénéficie d'une certaine proximité avec des infrastructures cyclables. Cependant, cette desserte se dégrade rapidement lorsqu'on applique des critères de proximité plus stricts :

- À moins de 10 minutes à vélo d'un axe du schéma national (environ 3 km), seulement 57 % de la population est desservie.
- À moins de 5 minutes à vélo d'un itinéraire jalonné, 54 % de la population bénéficie d'un accès.
- À moins de 1 minute à vélo d'un axe cyclable local (environ 300 m), la desserte tombe à 49 %.

Ces données soulignent que, malgré la couverture apparente du territoire, la proximité réelle et l'accessibilité fonctionnelle des infrastructures restent limitées, compromettant la continuité du réseau et la possibilité d'usages réguliers pour les déplacements quotidiens.

Carte 19 : Niveau de desserte cyclables



Source : Données internes

2.2.2 Transports en commun

Transport scolaire

Le transport scolaire est organisé par la Région Occitanie, en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), conformément à la Loi NOTRe de 2017. Ce service régional couvre l'ensemble du territoire et s'articule en grande partie autour de la carte scolaire, afin d'assurer la desserte des établissements éducatifs

pour l'ensemble des élèves. La structuration du réseau reflète ainsi une logique institutionnelle et territoriale forte, où la mobilité des jeunes est planifiée en fonction des établissements et des besoins scolaires.

Bien que les lignes scolaires soient théoriquement accessibles aux usagers non scolaires, cette possibilité reste peu connue du grand public et peu utilisée. En effet, l'accès aux places disponibles dépend du taux d'occupation des cars, qui est généralement optimisé en fonction des besoins scolaires. Les citoyens hors scolaire doivent se renseigner auprès de la Région pour connaître les places vacantes, mais cette démarche n'est pas systématiquement facilitée par une communication claire et accessible. Cette situation révèle un potentiel inexploité pour le transport collectif, notamment dans les zones rurales ou périurbaines où l'offre de transport public est limitée. Une meilleure coordination entre les besoins scolaires et les besoins des citoyens hors scolaire pourrait contribuer à optimiser l'utilisation des ressources disponibles, réduire la dépendance à la voiture individuelle et renforcer la cohésion sociale sur le territoire.

> *« On n'a pas le droit de monter dans les bus scolaires mais ça aussi, c'est complètement idiot, parce qu'ils ne sont pas pleins. Et là où il n'y a pas de bus, il y a des bus scolaires, en général, donc, ça pourrait servir à tout le monde »*

La structuration du transport scolaire montre que les flux de mobilité sont fortement orientés par des logiques institutionnelles, mais pas nécessairement intégrés dans une vision territoriale globale de la mobilité. Les lignes scolaires desservent efficacement les établissements mais ne sont pas conçues comme des axes de mobilité partagée pour l'ensemble des habitants. L'optimisation de ces ressources pourrait constituer un levier important pour renforcer l'offre de transport collectif dans des zones peu denses, réduire la circulation automobile et soutenir des politiques de mobilité durable.

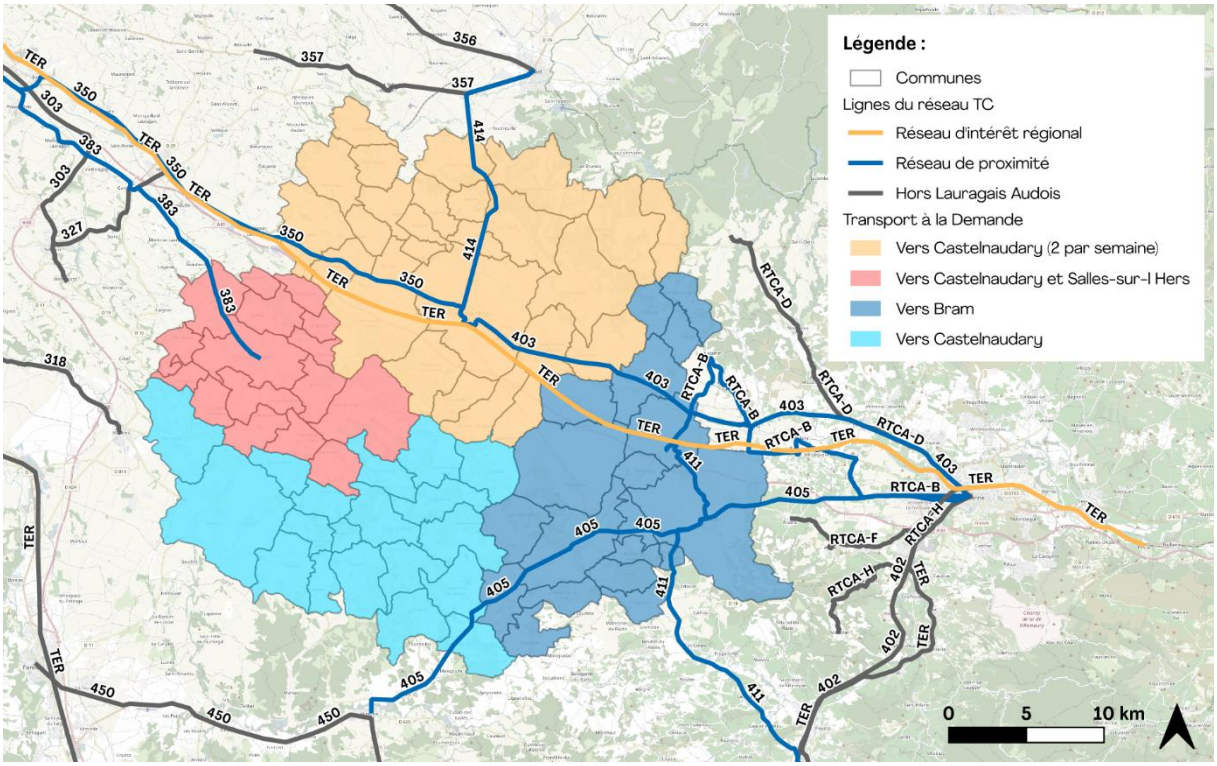
Cela met en évidence le potentiel d'articulation entre transport scolaire et lignes régulières. En effet, une coordination plus systématique entre ces deux réseaux permettrait d'élargir l'accès au transport collectif, d'améliorer la continuité des déplacements et de densifier l'offre dans les territoires ruraux. La transition vers les lignes régulières est donc naturelle, alors que le transport scolaire structure les flux d'élèves, les lignes régulières offrent une accessibilité plus large aux habitants pour des déplacements quotidiens, et leur complémentarité pourrait constituer un enjeu stratégique pour développer une mobilité inclusive et durable sur le territoire.

Lignes régulières

Le Lauragais audois dispose d'une ligne ferroviaire (carte 19) qui comprend deux arrêts sur le territoire, à Castelnaudary et à Bram. Rapporté aux 81 communes de l'intercommunalité, cela signifie que seuls 2,5 % des communes bénéficient directement de ce service. Cette configuration engendre de fortes disparités

territoriales dans l'accès au rail et reflète une organisation de la mobilité où l'offre se concentre dans les pôles urbains, laissant les communes rurales en situation de dépendance automobile.

Carte 19 : Répartition de l'offre de transport en commun sur le territoire



Source : OpenStreetMap

Cette inégale distribution de l'infrastructure produit un effet de ségrégation spatiale. Les habitants résidant à proximité des gares peuvent intégrer le train dans leurs mobilités quotidiennes, notamment pour les trajets vers l'emploi ou les études, tandis que ceux vivant dans les communes périphériques sont contraints de recourir à la voiture pour accéder au réseau ferroviaire. L'accès au train devient ainsi conditionné par la possession d'un véhicule, renforçant les inégalités sociales entre ménages motorisés et non motorisés.

Cette situation interroge également le rapport au territoire et aux centralités. Les gares concentrent les flux et cristallisent les opportunités, ce qui accentue le rôle des villes-centres dans l'organisation des mobilités. À l'inverse, les espaces plus éloignés se trouvent marginalisés, réduisant leur attractivité et accentuant le sentiment de relégation de leurs habitants. L'inégale répartition des arrêts ferroviaires ne traduit donc pas seulement une contrainte logistique, elle participe d'une hiérarchisation sociale et territoriale qui conditionne les possibilités de mobilité durable dans le Lauragais audois.

« A Toulouse, on y va en voiture, parce si on y va le soir pour un spectacle, on ne peut pas rentrer après »

Par ailleurs, les lignes ferroviaires sont à plusieurs reprises critiquées par les habitants que nous avons rencontrés pour leur manque de fréquence dans les passages, des amplitudes horaires, ainsi que pour leur fiabilité limitée en raison des retards et annulations récurrents. Ces dysfonctionnements engendrent un sentiment de défiance vis-à-vis du train et freinent son usage, même parmi ceux qui disposent d'un accès géographique aux gares. Au-delà des contraintes spatiales, l'expérience concrète du service ferroviaire produit donc des effets symboliques et pratiques : elle influe sur les représentations collectives du train comme mode de transport peu sûr et peu adapté aux besoins quotidiens. Cela participe à la construction d'une culture de l'automobile, où la voiture est perçue non seulement comme un outil pratique mais aussi comme une solution fiable face aux incertitudes des transports collectifs. Ce mécanisme renforce la dépendance à la voiture et accentue les inégalités d'accès aux mobilités durables, car les ménages non motorisés ou à faibles ressources se trouvent doublement pénalisés, à la fois par la distance aux infrastructures et par l'inefficacité perçue du réseau ferroviaire.

« C'est pas rassurant de prendre le train, parce que si on part, on est content, mais on sait pas si on va arriver en fait. »

Le Lauragais Audois bénéficie également de six lignes de bus régulières, mises en place et opérées par la Région Occitanie (350, 383, 403, 405, 411 et 414), permettant de relier certaines centralités et de desservir une partie du territoire (carte 12). Toutefois, cette offre de transport collectif demeure inégalement répartie : de vastes « zones blanches », notamment situées dans le sud-ouest du territoire, ne sont couvertes par aucune ligne régulière. En effet, sur les 81 communes du territoire, seulement 14 disposent d'un arrêt de bus, soit 17.3 % des communes du territoire. Cette discontinuité de desserte engendre des difficultés d'accessibilité pour une partie de la population et contribue à renforcer des dynamiques d'isolement territorial. Elle interroge ainsi la capacité du réseau à répondre aux enjeux d'équité sociale et spatiale, en particulier pour les ménages non motorisés ou contraints par des ressources limitées.

« Le bus devrait s'arrêter aussi à des endroits où le train ne s'arrête pas. Je pense qu'il y aurait une réflexion à mener avec la région pour irriguer davantage avec LiO bus, ce qui n'est pas irrigué avec le train quoi. »

Au regard des différentes observations qui ont été réalisées aux abords des lignes régulières, il semble possible d'affirmer que l'analyse de la fréquentation révèle cependant un fonctionnement contrasté du réseau. Plusieurs trajets, en particulier sur les lignes 405 et 411, circulent à vide ou avec une fréquentation extrêmement faible, parfois par des arrêts mal indiqués ou peu visibles. De même,

certains trajets de la ligne 403 au départ de Castelnaudary montrent un nombre très limité de montées et de descentes, malgré leur rôle stratégique de rabattement vers la gare SNCF.

La fonction scolaire constitue en revanche le principal moteur de fréquentation. Les lignes 350 et 414 sont particulièrement sollicitées aux heures de pointe du matin et du midi, notamment par les collégiens et lycéens se rendant à Toulouse, Revel ou au collège Fontanilles. En dehors de ces créneaux spécifiques, l'usage du bus demeure marginal, ce qui contribue à un sous-emploi du réseau.

Ce constat met en évidence un double déséquilibre : d'un côté, des zones entières du territoire restent exclues de toute desserte régulière, de l'autre, les lignes existantes montrent un contraste marqué entre trajets vides et pics de fréquentation liés aux déplacements scolaires. Cette situation traduit une faible efficience sociale et environnementale du réseau et maintient une forte dépendance à l'automobile. Elle souligne la nécessité de repenser l'organisation et le maillage des transports collectifs afin de mieux répondre aux enjeux de cohésion territoriale et de mobilité durable.

Au-delà de ces constats factuels, le bus en milieu rural occupe une place ambivalente dans les pratiques sociales de mobilité. Souvent perçu comme un mode de transport « par défaut », il reste associé aux publics les plus contraints — jeunes sans permis, personnes âgées, ménages précaires ou sans voiture — ce qui contribue à le stigmatiser comme un transport « de nécessité » plutôt que de choix. Les horaires, majoritairement fixés sur les rythmes scolaires et peu adaptés aux besoins diversifiés (travail en horaires décalés, courses, soins, loisirs), renforcent cette limitation et en font un outil faiblement émancipateur. Contrairement à la voiture, qui symbolise l'autonomie et la flexibilité, l'usage du bus tend à enfermer ses usagers dans des temporalités et des espaces contraints, réduisant leur marge de manœuvre dans l'organisation de la vie quotidienne[18]. Néanmoins, une minorité de personnes (environ 3 % des répondants) choisissent le bus de manière délibérée, principalement pour se rendre dans les grandes villes où la circulation automobile est plus difficile — en raison des bouchons et des contraintes de stationnement — et où le bus apparaît plus fiable que le train. Cette nuance montre que le bus peut également constituer une alternative stratégique à la voiture dans certains contextes, soulignant que l'usage des transports collectifs en milieu rural n'est pas seulement une question de contrainte mais aussi de rationalité face aux limites de

« Je prends le bus pour aller au travail car c'est moins cher que le train, vraiment beaucoup moins cher et c'est surtout plus fiable. Moi avec le LiObus, j'ai jamais eu de problèmes. »

[18] Ramirez, Violeta, Sigrist Marie et Grison Elise, « De la prégnance de l'automobile à la perception de ses limites. Une étude ethnographique du choix modal en territoires peu denses en France ». *Flux* 134, n° 4, 2023

l'infrastructure ferroviaire. Cette dimension participe à renforcer l'idée que la mobilité choisie et valorisée passe par l'automobile, tandis que le bus demeure associé à la dépendance et au manque d'alternatives, sauf dans des situations spécifiques où il devient un choix pragmatique et réfléchi.

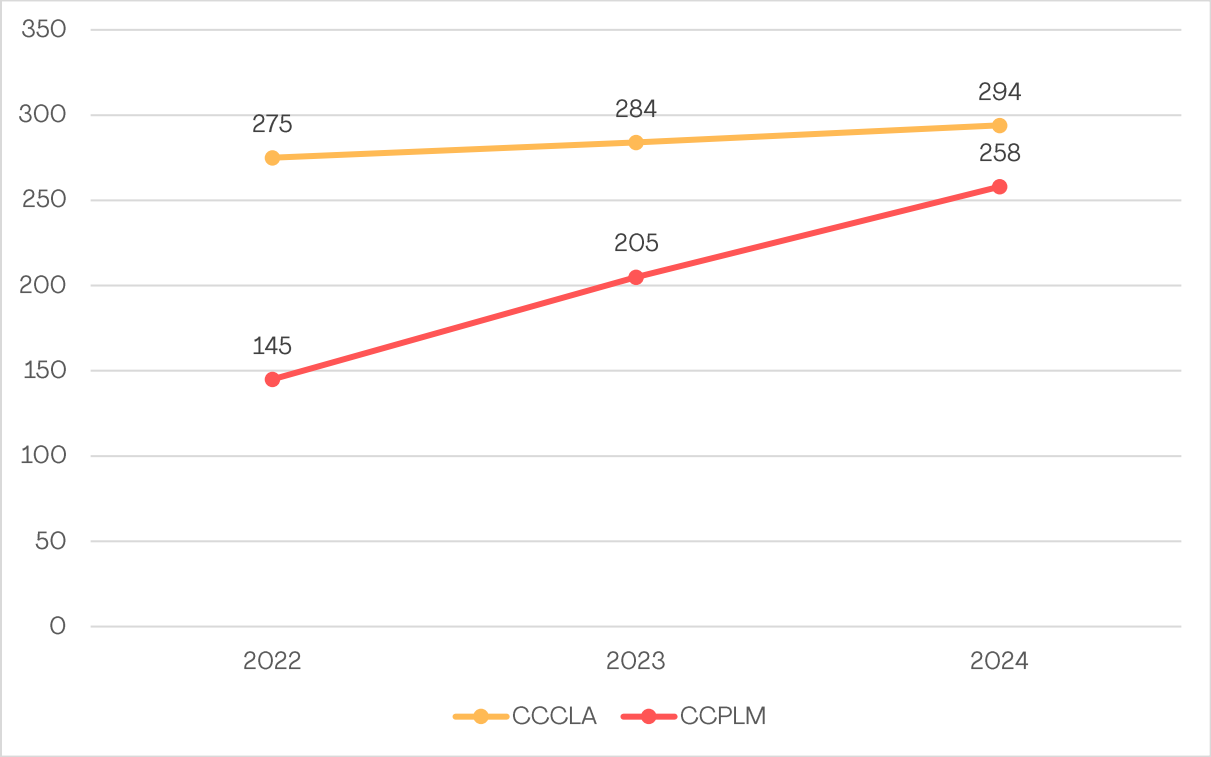
Face à ces limites structurelles et symboliques, les deux intercommunalités ont développé un dispositif de Transport à la Demande (TAD), conçu comme un outil complémentaire pour répondre aux besoins de mobilité dans les zones non desservies par les lignes régulières.

Transport à la demande

Afin de répondre aux besoins de mobilité dans les territoires caractérisés par une faible densité démographique et une desserte limitée par les réseaux réguliers, les Communautés de Communes se sont engagées auprès de la Région par une délégation partielle de compétence afin de structurer un service de Transport à la Demande (TAD). Ce service constitue un outil d'accessibilité territoriale permettant aux habitants d'accéder aux principaux pôles d'activités, contribuant ainsi à réduire les inégalités spatiales de mobilité. La tarification, uniformisée à 2 €, par trajet, indépendamment de la distance, participe d'une logique d'équité d'accès au service. Les modalités d'organisation du TAD varient selon les configurations institutionnelles locales (carte 19). La CCPLM externalise l'exploitation auprès d'un opérateur privé, tandis que la CCCLA assure depuis 2024 une gestion en régie, illustrant deux modèles de gestions distincts. Si l'évolution du mode de gestion de la CCCLA n'a pas entraîné de recomposition majeure des secteurs desservis — ceux-ci demeurant relativement stables —, d'autres déterminants organisationnels, socio-spatiaux ou logistiques viennent néanmoins influencer l'analyse que nous conduirons.

Les tendances d'évolution du Transport à la Demande (TAD) révèlent des trajectoires différenciées selon les deux communautés de communes du Lauragais Audois. Si, de manière globale, les dynamiques de fréquentation demeurent contrastées, elles traduisent surtout des usages ciblés, fortement dépendants des configurations territoriales, des pratiques sociales de mobilité et du degré d'articulation avec les lignes régulières. Dans la CCCLA, la fréquentation progresse de manière modérée (+7 % entre 2022 et 2024), tandis que la CCPLM enregistre une évolution nettement plus marquée (+78 % sur la même période). Les données de fréquentation indiquent que la progression soutenue du TAD sur le territoire de la CCPLM conduit désormais à des niveaux d'usage comparables à ceux observés au sein de la CCCLA (graphique 16) Cependant, ces évolutions globales masquent des réalités locales très hétérogènes dans chacun des périmètres intercommunaux.

Graphique 16 : Evolution du nombre d'utilisation des TAD du Lauragais Audois



Source : Données internes CCPLM et CCCLA

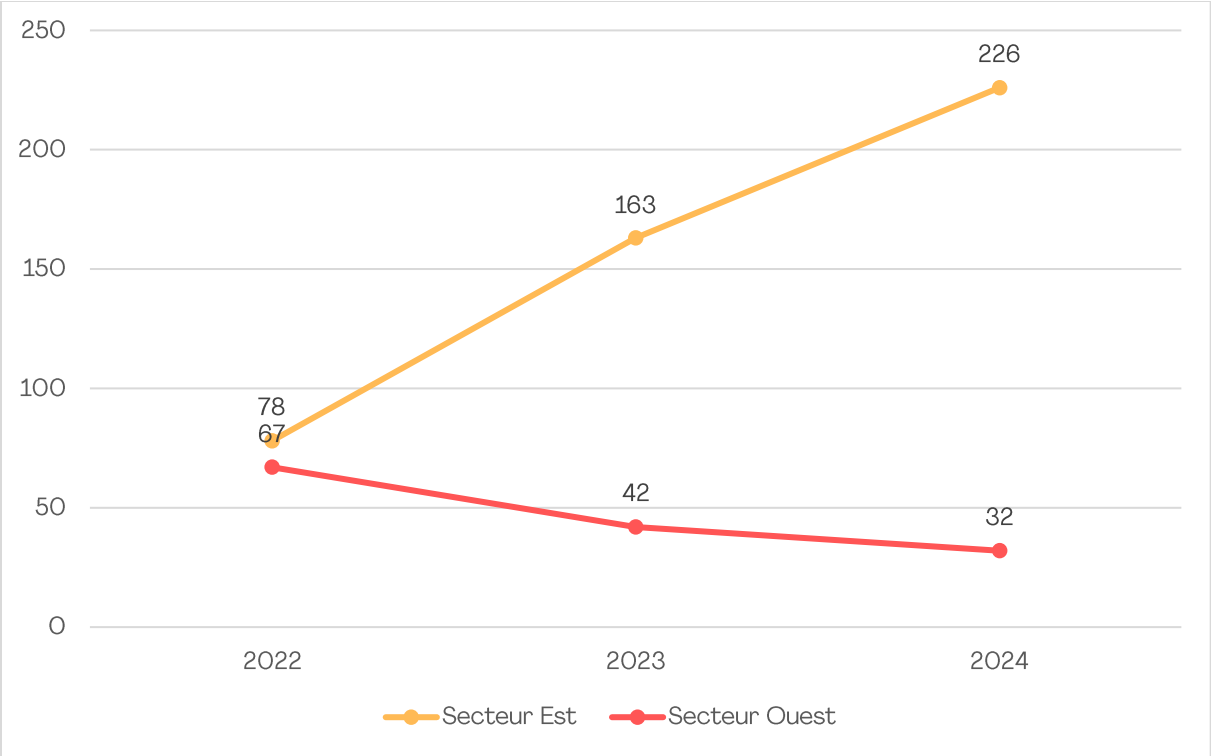
En effet, que cela soit sur la CCPLM ou sur la CCCLA, la fréquentation est très diverse selon les secteurs.

Dans la CCPLM, les contrastes entre les deux secteurs sont particulièrement saillants. Le secteur Ouest, desservant Castelnaudary, connaît une baisse significative de 52 % en deux ans. À l'inverse, le secteur Est desservant Bram enregistre une croissance de 190 %, principalement portée par les habitants de Montréal d'Aude, pourtant déjà desservie par une ligne régulière. Toutefois, cette dernière, structurée autour de temporalités pendulaires (deux passages quotidiens), se révèle peu adaptée aux mobilités du quotidien. Dans ce contexte, le TAD apparaît comme un dispositif compensatoire et adaptatif, venant combler l'interstice laissé par le transport régulier et répondant à des pratiques de déplacement plus diversifiées – mobilités de proximité, déplacements en journée, accès aux services, ancrage dans les sociabilités locales – traduisant ainsi une recomposition des logiques de mobilité au sein du territoire. L'évolution différenciée entre les deux secteurs de la CCPLM illustre la diversité des rapports à la mobilité sur le territoire (graphique 17). Si la progression de 190 % du secteur de Bram peut sembler spectaculaire, elle correspond en réalité à un volume d'usagers limité, soit environ quatre personnes par semaine. Ce chiffre témoigne toutefois d'une appropriation relative du service, probablement facilitée par la proximité d'un bassin de vie plus dense et mieux connecté (Bram, Montréal). À l'inverse, le secteur ouest de la CCPLM desservant Castelnaudary apparaît en fort déclin : la fréquentation du TAD y est aujourd'hui quasi inexistante, utilisée

principalement par une seule personne résidant à Belpech. Ce cas singulier illustre une mobilité contrainte, perçue comme une solution de dernier recours face à l'absence d'alternatives adaptées.

Cette situation semble s'expliquer par la configuration géographique et les pratiques territoriales des habitants de l'Ouest du territoire, davantage tournés vers les pôles d'attraction extérieurs que sont l'Ariège ou les Pyrénées-Orientales plutôt que vers Castelnaudary. On observe ici un décalage entre la logique administrative du découpage des dessertes et les logiques vécues de mobilité : les habitants structurent leurs déplacements selon des réseaux d'interconnaissance, des habitudes de consommation et des liens économiques qui débordent les limites institutionnelles de la CCPLM.

Graphique 17 : Evolution du nombre d'utilisation du TAD CCPLM



Source : Données internes CCPLM

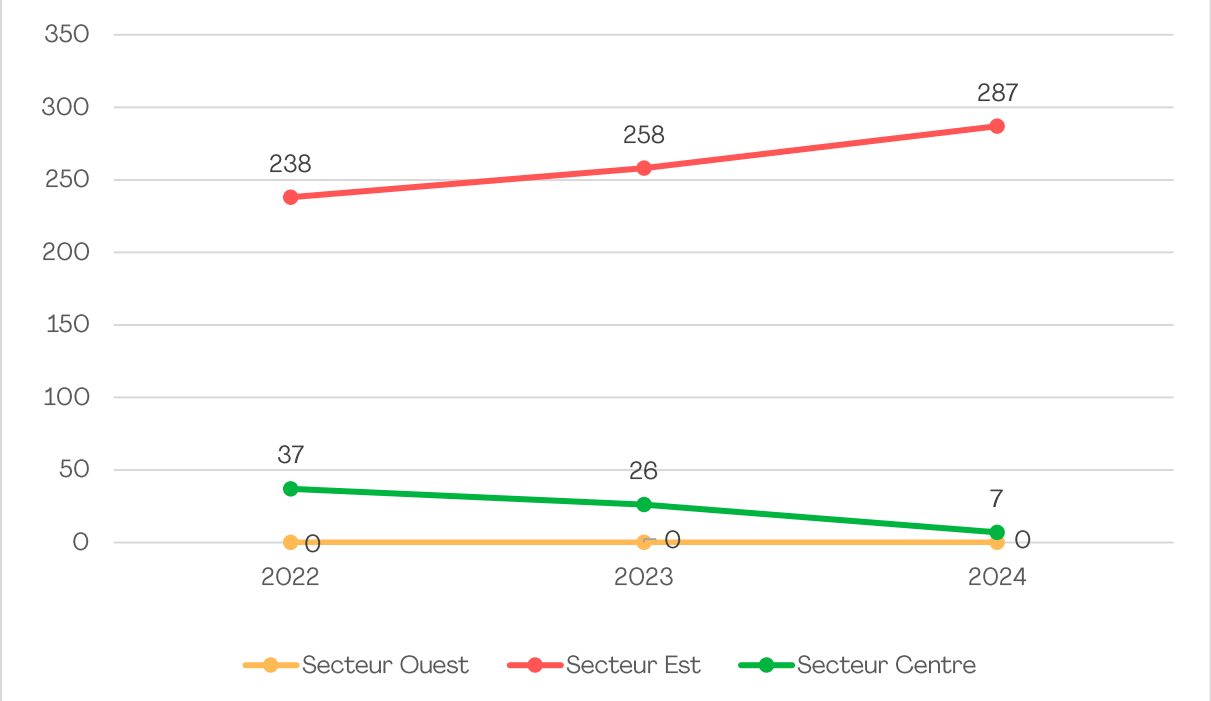
Au sein de la CCCLA, l'évolution moyenne de +7 % résulte également de situations très contrastées selon les secteurs.

Le secteur Centre, qui dessert Castelnaudary deux fois par semaine, est celui qui concentre le plus grand nombre d'utilisations du TAD et présente une dynamique de fréquentation positive, avec une hausse d'environ 21 %. Cette progression traduit une appropriation plus stable du service, en lien avec le rôle structurant de Castelnaudary comme pôle de services et de centralité pour une partie des habitants.

À l'inverse, le secteur Est enregistre une baisse très marquée de sa fréquentation, d'environ 81 % entre 2022 et 2024, passant de 37 à 7 usagers à l'année. Plusieurs hypothèses peuvent expliquer cette inflexion. D'une part, il est possible que certains usagers ayant mobilisé le service en 2022 n'y recourent plus en 2024 en raison de changements de situation personnelle, comme l'entrée en établissement spécialisé, les décès, des déménagements ou l'accès à un autre mode de déplacement. D'autre part — et cette explication peut apparaitre comme la plus déterminante — la refonte du service intervenue en 2024, marquée par une modification des jours et des horaires de desserte, a pu affecter directement les fréquentations du TAD. Le déplacement du créneau du mercredi après-midi vers le jeudi après-midi a ainsi pu rompre l'adéquation entre l'offre proposée et les temporalités des usagers, entraînant, *in fine*, un désengagement du service.

Le secteur Ouest, desservant Castelnaudary et Salles-sur-l'Hers, ne compte quant à lui aucun utilisateur sur la période 2022-2024. Cette absence peut être interprétée à la fois comme le reflet d'un déficit de communication sur le service et d'une inadéquation structurelle entre l'offre proposée et les pratiques effectives des habitants. Si la desserte vers Salles-sur-l'Hers peut sembler pertinente au regard des flux territoriaux, l'intérêt d'un rabattement vers Castelnaudary est quant à lui limité. En effet, les mobilités réelles des habitants s'inscrivent dans des logiques de centralité fonctionnelle divergentes : ils orientent majoritairement leurs déplacements quotidiens vers Villefranche-de-Lauragais ou Toulouse, en raison de la concentration de services, d'opportunités économiques et de liens sociaux plus denses dans ces pôles (graphique 18).

Graphique 18 : Evolution du nombre d'utilisation du TAD CCCLA



Source : Données interne CCCLA

L'utilisation du TAD semble mis en tension aux regards de l'organisation territoriale et des logiques de mobilités effectives des usagers.

En effet, dans l'Ouest du Lauragais Audois, les pratiques de mobilité sont davantage tournées vers l'Ariège, la Haute-Garonne ou les Pyrénées-Orientales plutôt que vers l'Aude. Les habitants expriment une proximité fonctionnelle avec des centralités telles que Pamiers, Villefranche-de-Lauragais ou Foix, perçues comme plus accessibles que Castelnaudary, pourtant utilisé comme le secteur de rabattement au sein des deux communautés de communes. Cette situation illustre le décalage entre les découpages administratifs et les logiques sociales de mobilité, marquées par des bassins de vie inter-départementaux. Ces constats mettent en évidence un enjeu majeur de décloisonnement territorial. Il est possible d'affirmer que le TAD gagnerait à mieux articuler les bassins de vie réels avec les frontières administratives, afin de tenir compte des mobilités quotidiennes qui dépassent les périmètres institutionnels.

« On est dans l'Aude mais les points d'attraction sont latéraux (...) c'est plus facile d'aller à Foix que d'aller à Castelnaudary »

Dans les territoires ruraux, les services de transport à la demande révèlent la coexistence de temporalités sociales multiples, souvent en décalage avec les rythmes de vie des habitants.

Ces contraintes temporelles influencent fortement les expériences de mobilité des individus. Elles mettent en évidence une tension entre, d'un côté, l'organisation institutionnelle des services et de l'autre les rythmes de vie des habitants, qui sont flexibles, diversifiés et parfois imprévisibles. Ces rythmes peuvent varier selon le cycle de vie des individus (jeunesse, parentalité, retraite), la situation professionnelle ou familiale (horaires atypiques, temps partiel, garde d'enfants), mais aussi selon la distance aux services essentiels. Cela montre que les besoins de mobilité ne sont pas stables mais évoluent au fil du temps et des situations. *In fine*, le taux de fréquentation du TAD peut être fluctuant selon les besoins sociaux des habitants. Pour l'action publique, le défi est donc de proposer des services capables de s'adapter à cette diversité de temporalités, plutôt que de reposer uniquement sur une offre standardisée. Cette flexibilité doit néanmoins composer avec les contraintes d'exploitation propres au transport à la demande, qui ne peut devenir trop fréquent ni trop régulier sans perdre sa spécificité et s'apparenter à une ligne régulière.

« Maintenant que je travaille à Villefranche, je n'utiliserais pas la navette vers Castel. Mais quand je cherchais du travail, j'aurais pu aller à un rendez-vous Pôle emploi avec si je connaissais ce service avant. »

De surcroît, la faible fréquence du service contribue à une visibilité limitée de l'offre, renforçant la méconnaissance de son existence et de ses modalités d'utilisation. Ce déficit d'information peut être interprété comme une barrière supplémentaire à l'accès à la mobilité, qui s'ajoute aux contraintes structurelles et aux temporalités sociales déjà identifiées. L'absence de familiarité avec le service limite sa légitimité perçue et freine son intégration dans les pratiques quotidiennes, accentuant le caractère ponctuel et de recours ultime du dispositif dans les territoires ruraux.

« Il y avait des navettes qui allaient sur Castel ou je ne sais plus trop quoi »

Ces contrastes révèlent, au-delà des chiffres, les inégalités territoriales et symboliques d'accès à la mobilité dans les espaces ruraux : là où le TAD s'inscrit comme un outil de flexibilité et de maintien de l'autonomie, il peut ailleurs apparaître comme une offre déconnectée des pratiques locales, peu visible ou inadaptée aux besoins réels. Le TAD, dans ce contexte, agit comme un révélateur des recompositions sociales et spatiales du territoire, où la demande de mobilité traduit autant une nécessité qu'une forme de rapport différencié au centre et à la périphérie.

Ainsi, le TAD apparaît comme un dispositif à fort potentiel en matière de justice sociale et territoriale, mais qui reste fragilisé par trois limites principales : un ancrage administratif qui ne correspond pas toujours aux mobilités effectives, une méconnaissance du service par la population, et une inadéquation entre temporalités sociales des individus et modalités organisationnelles du dispositif. Pour améliorer l'efficacité du TAD et promouvoir une mobilité plus inclusive, il semble essentiel de prendre en compte les temporalités sociales des usagers, leurs contraintes quotidiennes et les spécificités locales.

Niveau de desserte

La configuration polarisée et discontinue du réseau de transports en commun se traduit, sur le Lauragais Audois, par un niveau de desserte globalement très insuffisant (carte 20). Si un peu plus de la moitié de la population (53 %) est considérée comme « desservie » par les transports collectifs, cette accessibilité demeure largement théorique et masque de fortes disparités territoriales et fonctionnelles.

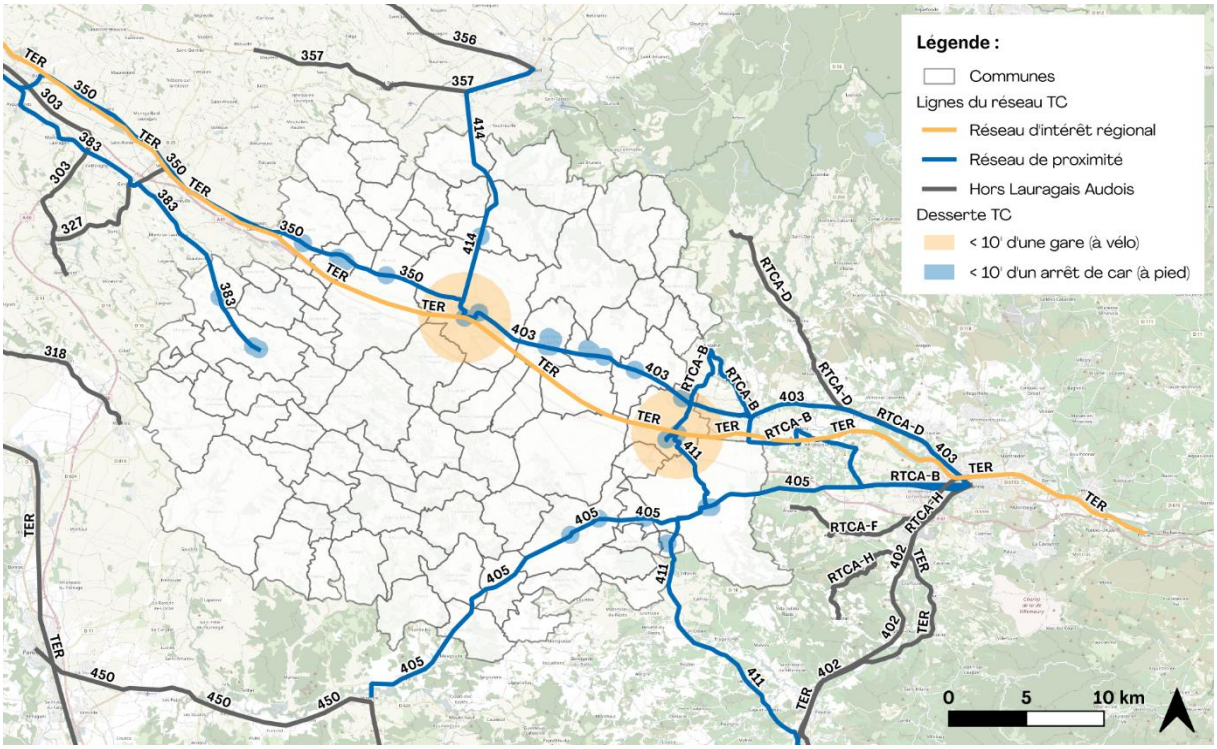
Dans le détail, seuls 36 % des habitants résident à moins de 10 minutes à pied (soit environ 600 mètres) d'un arrêt de ligne régulière de bus. Ce chiffre illustre la faible capillarité du réseau et la difficulté, pour une majorité de ménages, d'accéder aux transports collectifs sans recourir à la voiture. La desserte pédestre, pourtant déterminante dans les pratiques quotidiennes, reste ainsi limitée à un nombre restreint de communes, renforçant l'exclusion d'une large partie du territoire des mobilités collectives « de proximité ».

Par ailleurs, 34 % de la population se situe à moins de 10 minutes à vélo (environ 3 km) d'une gare ferroviaire. Cette accessibilité repose essentiellement sur les pôles de Castelnaudary et de Bram, qui concentrent à la fois les infrastructures ferroviaires et une part significative de la population. La présence de consignes vélos dans ces deux gares favorise l'usage du vélo comme mode de rabattement et soutient des pratiques intermodales vélo–train, davantage adaptées aux distances observées que l'accès pédestre ou le rabattement par bus. Cette configuration confirme le rôle structurant du rail dans les mobilités durables, mais elle en souligne également ses limites : l'accès effectif au train est conditionné soit à la proximité résidentielle des gares, soit de la possibilité de s'y rendre en voiture, restreignant ainsi l'accès pour les habitants éloignés et dépourvus de véhicule.

Ainsi, si le vélo apparaît comme un levier potentiel d'amélioration de l'accessibilité au réseau ferroviaire, cette solution demeure socialement et spatialement sélective. Elle bénéficie prioritairement aux habitants des pôles ou de leurs périphéries immédiates, laissant de côté les communes plus éloignées, souvent dépourvues à la fois de desserte régulière et de solutions de rabattement adaptées. Le faible maillage du réseau de bus ne permet pas de compenser cette situation, limitant fortement l'accessibilité multimodale pour une large part de la population.

In fine, le niveau de desserte actuel des transports en commun dans le Lauragais Audois apparaît peu en adéquation avec les objectifs de mobilité durable et inclusive. L'accessibilité partielle au réseau, combinée à un niveau de service parfois limité (fréquences, amplitudes horaires, fiabilité), contribue à entretenir une dépendance structurelle à l'automobile. Le réseau de transports collectifs, tel qu'il est aujourd'hui organisé, peine ainsi à constituer une alternative crédible et généralisable à la voiture, et participe à la reproduction des inégalités territoriales et sociales d'accès à la mobilité.

Carte 20 : Niveau de desserte des transports en commun



Source : Données internes

2.2.3 Services partagés

Maison de l'écomobilité

Inaugurée en mai 2025, la Maison de l'Écomobilité constitue un outil structurant de l'offre multimodale sur le territoire. Portée par l'association La Roue qui Tourne, en partenariat avec Citiz et Mobicoop et soutenue par le programme CEE–TIMS, elle expérimente et déploie des solutions de mobilité durable et inclusive, visant à réduire l'impact environnemental des déplacements, notamment pour les populations vulnérables ou en situation de précarité-mobilité.

La Maison de l'Écomobilité poursuit plusieurs objectifs :

- Accompagner la transition vers des mobilités durables, en mettant à disposition une offre de solutions concrètes.
- Favoriser l'inclusion sociale et professionnelle grâce à un service d'aide à la mobilité destiné aux personnes rencontrant des freins dans l'accès ou le maintien à l'emploi.
- Renforcer l'attractivité de l'offre multimodale en proposant un lieu de ressources, d'informations et d'animations autour de la mobilité douce.

La localisation de la Maison de l'Écomobilité est particulièrement stratégique. Implantée dans les locaux de la gare SNCF de Castelnaudary, elle permet un accès direct aux 400 000 usagers annuels de la gare ainsi qu'aux touristes. Elle répond également à un besoin essentiel pour certains publics, notamment ceux en

insertion, qui rencontrent souvent des freins dans l'usage des transports collectifs. Le manque de repères en gare, la difficulté à organiser la poursuite du trajet ou encore l'absence de maîtrise des codes de la mobilité peuvent générer un sentiment d'insécurité, renforçant les inégalités de déplacement. En centralisant l'information, l'orientation et l'accompagnement, la Maison de l'Écomobilité contribue à lever ces obstacles et à favoriser une mobilité plus inclusive. Elle complète ainsi les services existants en favorisant la pratique du vélo et le recours aux mobilités alternatives.

En effet, cette structure tire parti de sa position sur un pôle d'échange multimodal, qui allie le train et le bus, pour compléter l'offre existante avec des solutions de mobilité plus durables. Elle offre un point d'accès à des alternatives qui viennent enrichir les parcours de déplacement. La présence de ce service permet d'initier la réflexion sur d'autres usages et d'encourager progressivement la location de vélos ou la pratique d'autres modes de transport doux, y compris pour des déplacements ponctuels ou de loisirs. Elle facilite la coordination entre les différents modes de transport pour les habitants du secteur comme pour ceux qui se déplacent occasionnellement vers le territoire du Lauragais Audois, en rendant plus claires et accessibles les solutions de mobilité disponibles.

Pour autant, cette localisation soulève également plusieurs limites importantes. Dans un territoire rural, où les réseaux de transport sont peu développés, une partie de la population des communes environnantes reste dépendante de la voiture pour rejoindre la gare. Ainsi, même si le service offre des alternatives à la voiture, son impact réel est conditionné par la capacité des usagers à atteindre ce point central. Les habitants des zones périphériques, particulièrement ceux des villages plus éloignés, peuvent rencontrer des contraintes importantes pour accéder à ces solutions, ce qui limite l'égalité d'accès à l'offre et réduit la portée du dispositif. Cette implantation à la gare montre que la structuration du territoire autour d'un point central a ses limites : le dispositif peut répondre efficacement aux besoins des personnes déjà capables de se déplacer jusqu'au site, mais ne résout pas les contraintes liées au dernier kilomètre pour les habitants les plus isolés. Il souligne donc la nécessité d'envisager une complémentarité avec des solutions de rabattement, des infrastructures cyclables ou piétonnes, et éventuellement des dispositifs de transport collectif ou partagé au départ des communes rurales, pour que l'ensemble de la population puisse réellement accéder aux services proposés. Cette contrainte souligne que la réussite du dispositif repose autant sur sa localisation que sur la mise en place d'accompagnements et d'infrastructures complémentaires pour garantir un accès effectif et équitable à tous.

Les services mis en place par la Maison de l'Écomobilité couvrent un large éventail de besoins, allant de la mobilité quotidienne aux solutions ponctuelles :

- Un lieu d'information, de conseil et d'accompagnement à la mobilité ;

- De la location de divers vélos et véhicules, avec une tarification sociale ;
- De l'autopartage est proposé en partenariat avec Citiz Occitanie. La location de véhicule est disponible en libre-service devant la gare 24h/24 et 7j/7.
- Le développement du covoiturage en soutenant la plateforme Mobil'Aude, portée par le Département de l'Aude et assurée par la coopérative Mobicoop pour la réalisation et la gestion technique. Ce service favorise un covoiturage de proximité, solidaire, humain et adapté aux spécificités locales.
- Des animations et sensibilisations auprès du grand public, des établissements scolaires, des entreprises et des associations.

Au-delà de ses services, la Maison de l'Écomobilité constitue un levier structurant pour le territoire, en influençant les usages et comportements et en incitant les habitants à adopter progressivement des pratiques de mobilité durable, grâce à des solutions concrètes et accompagnées. Pour les publics en insertion ou en situation de précarité, elle représente un point d'ancrage essentiel : dans un territoire rural aux options de transport limitées, elle réduit l'isolement et l'exclusion territoriale, renforçant ainsi la participation à la vie économique, sociale et associative locale.

Certaines limites demeurent : certaines personnes n'ont pas les compétences de base pour utiliser le matériel proposé, comme le vélo. La mise à disposition seule ne suffit pas ; des ateliers de « remise en selle », organisés au sein des chantiers d'insertion ou d'autres structures d'accompagnement, sont nécessaires pour développer les compétences motrices, familiariser les usagers avec les pratiques sécurisées et renforcer leur confiance, transformant la disponibilité matérielle en véritable autonomie de déplacement dans un contexte rural marqué par des freins psychologiques et pratiques.

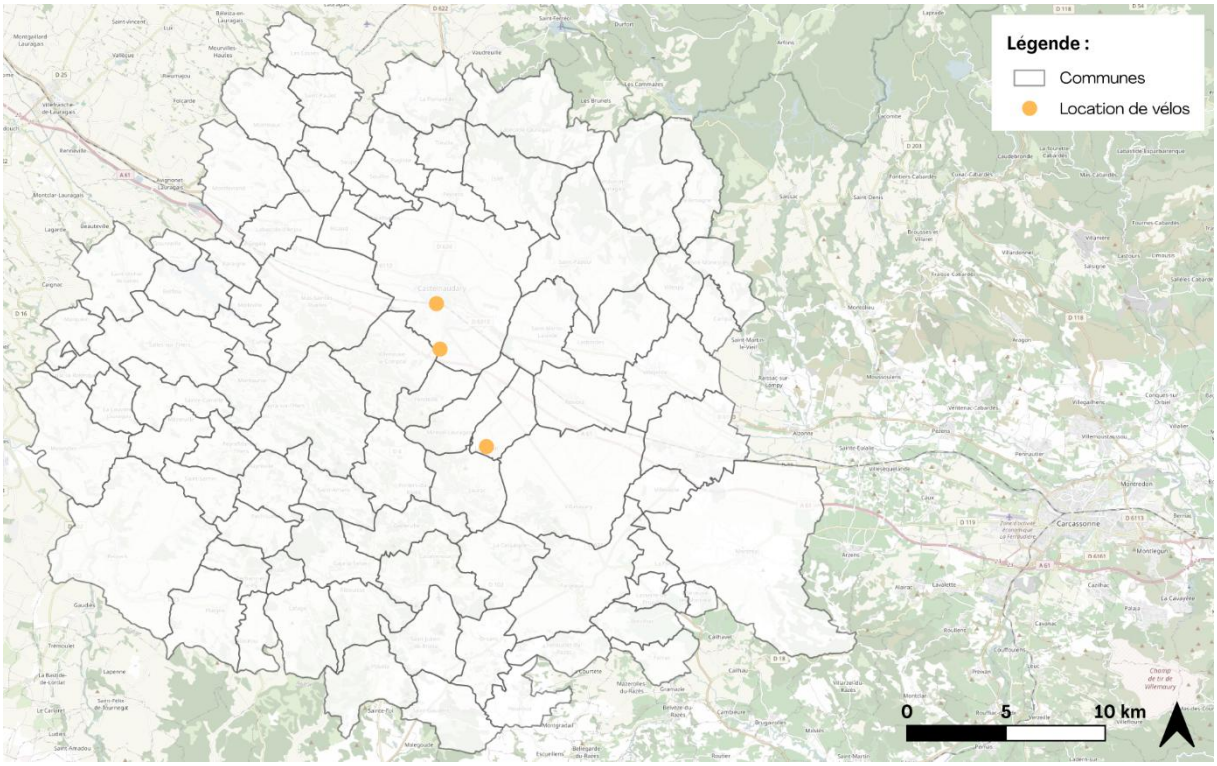
En centralisant les services dans un lieu identifiable et accessible, la Maison contribue à créer une culture de mobilité inclusive et à renforcer l'attractivité territoriale de Castelnaudary. Elle propose des solutions concrètes pour le quotidien, sensibilise la population et favorise l'adoption de comportements respectueux de l'environnement. À terme, cette dynamique pourrait s'étendre à d'autres communes rurales, avec un réseau de transport collectif renforcé et des formations adaptées, pour accroître l'autonomie, encourager les pratiques de mobilité active et partagée, et étendre les bénéfices du dispositif à l'ensemble du territoire.

Location de vélos

L'offre de location de vélos reste très limitée sur le territoire (carte 21) : elle se résume à trois points de location – dont deux à Castelnaudary –, auxquels s'ajoute le dispositif du Pôle d'équilibre territoire et rural (PETR) du Pays Lauragais qui met à disposition des communes des vélos à assistance électrique (VAE). Ces dernières

les prêtent gratuitement aux habitants pour une durée de deux semaines. Bien que ce dispositif aurait pu constituer un levier important de démocratisation du vélo à assistance électrique, en permettant aux habitants de tester sans coût ce type de mobilité. Son efficacité est freinée par deux obstacles majeurs. D'une part, le manque – voir l'absence - de communication qui empêche une diffusion large de l'information, ce qui limite fortement l'appropriation sociale de ce service. D'autre part, le coût d'acquisition d'un vélo électrique représente une barrière économique importante, qui accentue les inégalités d'accès entre ménages selon leur niveau de revenu. Ainsi, si l'expérimentation gratuite offre une opportunité d'élargir la pratique, elle reste socialement sélective et peu visible, réduisant sa capacité à transformer durablement les usages de mobilité au sein de la population.

Carte 21 : Répartition de l'offre de location vélo sur le territoire



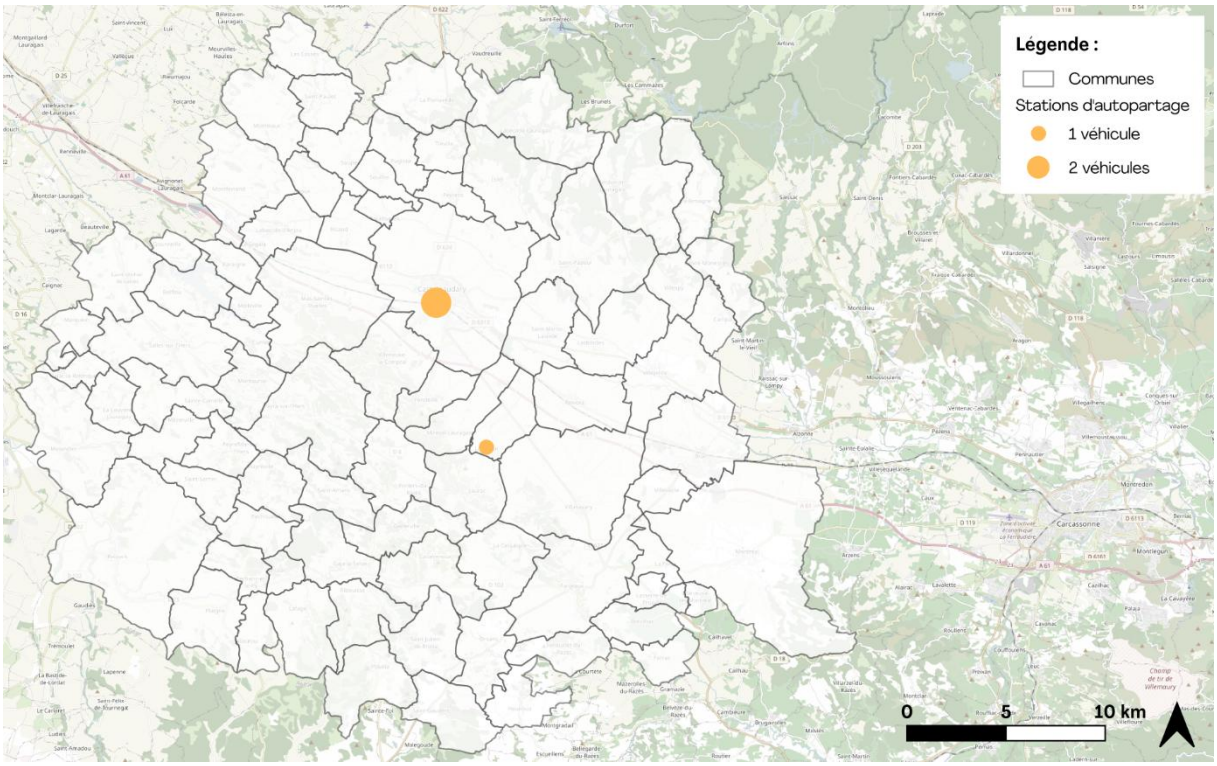
Source : Données internes

Autopartage

Le territoire dispose actuellement de deux stations d'autopartage : l'une implantée à Laurabuc et l'autre à Castelnaudary (carte 22). La voiture en autopartage de Laurabuc enregistre une moyenne de 4 trajets par mois, principalement réalisés par des agents et élus de la mairie. Pour cette commune, l'usage de l'autopartage illustre une appropriation par les acteurs institutionnels, ce qui peut être interprété comme une logique de « mobilité de fonction » plutôt que de « mobilité de substitution » à la voiture individuelle des habitants. Cela révèle aussi une forme de légitimation par l'exemple, où les élus et agents publics expérimentent le dispositif afin de le promouvoir auprès des habitants.

La station de Castelnaudary, mise en service à la fin de l'année 2024, présente un profil différent : bien que son usage demeure encore marginal, la dynamique semble favorable, avec une moyenne de 7 trajets mensuels. Cette tendance laisse entrevoir un potentiel de diffusion plus large, en particulier du fait de la taille de la ville et de son rôle de centralité territoriale. À Castelnaudary, l'émergence de l'autopartage, bien que timide, traduit une possible normalisation de ce dernier dans un espace urbain intermédiaire, où la densité de population et la diversité des pratiques de mobilité peuvent constituer un terreau plus propice à l'appropriation sociale du service.

Carte 22 : Répartition de l'offre d'autopartage sur le territoire



Source : Données internes

Dans cette perspective, le développement accru de l'autopartage sur le territoire pourrait contribuer à une normalisation progressive de son usage. Cette normalisation pourrait permettre l'intégration de la pratique de l'autopartage dans les routines quotidiennes, au point qu'elle ne soit plus perçue comme une alternative exceptionnelle mais comme une modalité légitime et ordinaire du système de déplacements. À mesure que l'offre s'étofferait, l'autopartage pourrait ainsi jouer un rôle structurant dans la recomposition des arbitrages résidentiels

« Nous avons fait le choix d'avoir qu'une seule voiture, on est parfois bloqué pour se déplacer quand l'autre utilise la voiture. Alors je me dis souvent que l'autopartage résoudrait cette question (…) je trouve absurde que des voitures restent toute la journée au parking. L'autopartage permettrait d'éviter ça. »

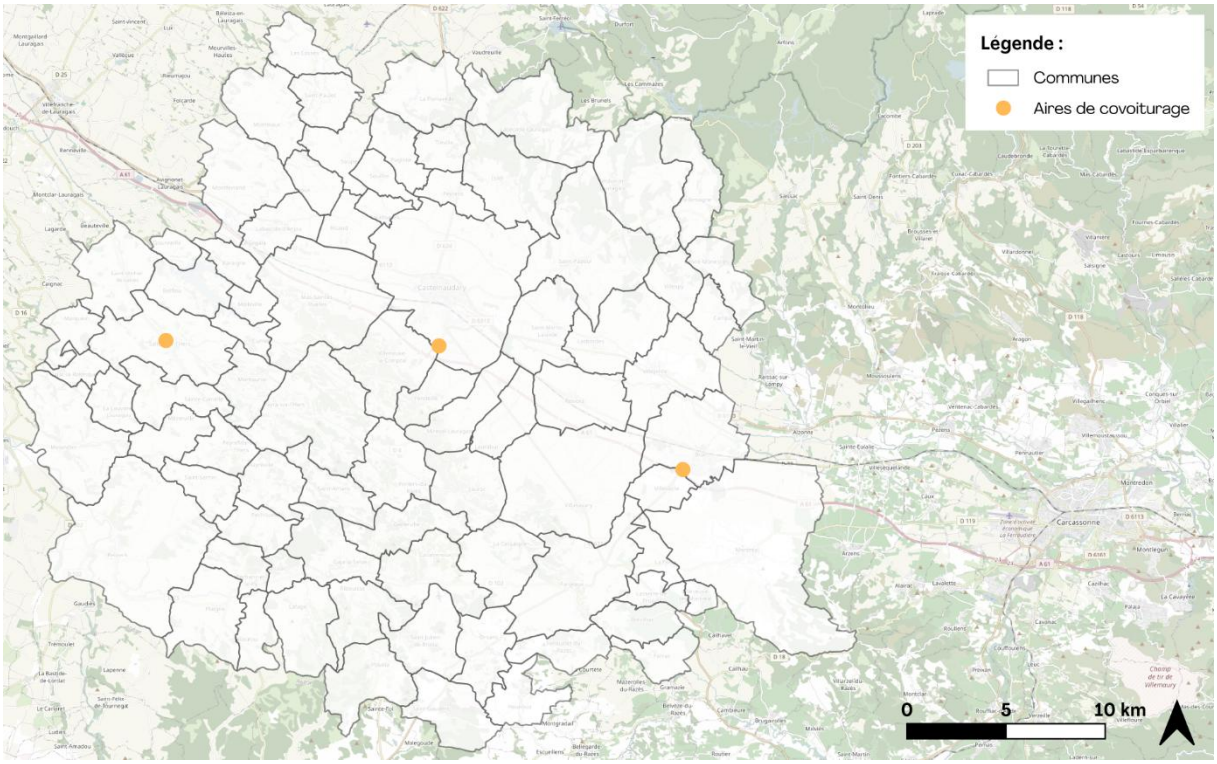
et automobiles des ménages. Ainsi, la multiplication de stations dans des espaces résidentiels ou à proximité des centralités de services renforcerait l'accessibilité du dispositif. Dans un territoire marqué par un fort taux d'équipement en voitures par ménage, l'extension de l'autopartage pourrait favoriser l'abandon de la « deuxième voiture », souvent mobilisée pour des trajets utilitaires de courte distance (courses, accompagnement scolaire, loisirs de proximité). Cette évolution irait dans le sens d'une rationalisation de l'usage de l'automobile privée, en introduisant un mode plus flexible et économiquement optimisé, répondant aux besoins ponctuels tout en réduisant les externalités environnementales et spatiales liées au multi-équipement automobile.

Ainsi, la montée en puissance de l'autopartage ne relèverait pas seulement d'un ajustement modal, mais participerait d'un processus plus large de transformation des représentations et des pratiques de mobilité dans les territoires peu denses, en rendant socialement pensable et matériellement praticable une mobilité moins centrée sur la possession individuelle.

Covoiturage

Le manque de référencement officiel des aires de covoiturage engendre une illisibilité de l'offre à l'échelle territoriale. Si de nombreux espaces existent en pratique, leur absence dans les bases de données de l'État limite leur visibilité et leur appropriation par les usagers (carte 23). Cette invisibilisation institutionnelle contribue à freiner l'usage du covoiturage comme mode de déplacement quotidien, en dépit des actions engagées par le département de l'Aude pour en favoriser la diffusion – notamment via l'application Mobil'Aude et l'installation de panneaux signalant certaines aires.

Carte 23 : Répartition des aires de covoiturage



Source : OpenStreetMap

Au-delà de la question du référencement institutionnel, le covoiturage reste perçu comme une pratique contraignante et peu adaptée aux mobilités quotidiennes. Les usagers soulignent la difficulté de synchroniser les horaires et les trajets, ce qui limite l'adhésion à ce mode de déplacement en dehors d'usages ponctuels. Cette contrainte d'engagement – devoir aligner son emploi du temps sur celui d'autrui – apparaît comme un frein majeur à sa diffusion. Elle renvoie à un rapport ambivalent à la mobilité partagée avec d'un côté, une ouverture à la rationalisation des déplacements et à la mutualisation des coûts et de l'autre, la crainte de perdre la maîtrise individuelle de son temps et de ses imprévus. Le covoiturage suppose en effet une forme de discipline collective et de renoncement à la spontanéité, qui entre en tension avec les logiques d'autonomie et de flexibilité caractéristiques des mobilités contemporaines. Cette dimension symbolique traduit un rapport culturel à la mobilité dans un contexte où la valorisation de la liberté de mouvement

« Le covoiturage ça reste compliqué. Il faut trouver la personne qui va, à votre horaire, au même endroit que vous... Le retour, pareil. Ça fonctionne plutôt bien de façon ponctuelle pour voyager mais au quotidien c'est compliqué. En tout cas faudrait qu'il y ait plus de monde dessus. »

« C'est culturellement compliqué, je pense, malgré tout, le covoiturage. Il faut que les gens renoncent à leurs habitudes. »

reste forte, toute forme de coordination contrainte tend à être perçue comme une atteinte à l'autonomie individuelle.

Si l'application Mobil'Aude est jugée pertinente dans son fonctionnement, son manque de notoriété et de fréquentation réduit fortement son efficacité, créant un cercle vicieux où l'absence d'usagers dissuade les potentiels nouveaux entrants. À cela s'ajoutent des critiques concernant la localisation des aires de covoiturage, souvent situées aux abords des autoroutes et nécessitant déjà l'usage de la voiture pour s'y rendre. Ce paradoxe révèle une limite structurelle de l'offre : le covoiturage, censé réduire l'usage individuel de la voiture, repose encore sur sa possession pour accéder aux points de départ. Cette configuration renforce les inégalités d'accès à la mobilité, notamment pour les personnes non motorisées, et témoigne d'une dépendance persistante à la voiture dans l'organisation spatiale des territoires ruraux et périurbains.

« Il y a l'appli Mobil'Aude, mais qui marche pas du tout, il y a pas assez de monde dessus, il faudrait la faire connaître. Je l'avais expérimenté, elle est plutôt bien foutue mais elle n'est pas connue et donc elle marche pas »

« Aux entrées d'autoroute, généralement, il y en a maintenant des aires de covoiturage. Mais il faut quand même aller avec une voiture jusque-là pour covoiturer. »

En arrière-plan, les discours mettent également en évidence une dimension culturelle. Le covoiturage, historiquement pensé comme un geste d'entraide, tend désormais à être perçu comme un service marchand lorsqu'il s'appuie sur une incitation financière, ce qui brouille son sens initial et limite sa légitimité sociale. Cette transformation de la pratique met en lumière une tension entre deux logiques, l'une fondée sur la solidarité de proximité, la confiance et la réciprocité, l'autre sur la marchandisation des déplacements, où la relation entre covoitureurs se reconfigure autour d'un échange économique.

« Je trouve qu'il faut pas motiver les gens avec de l'argent. Parce qu'après, ça devient un peu un business. (...) Les tarifs ils ont vraiment augmenté. C'est incroyable quoi, ça a complètement changé l'esprit qui était au départ, de l'entraide en fait. »

Le covoiturage apparaît ainsi comme une pratique en transition, à la croisée d'enjeux techniques, organisationnels et culturels. Si son développement est freiné par un manque de visibilité institutionnelle et une offre encore peu adaptée aux réalités territoriales, les résistances observées relèvent aussi d'un rapport social à la mobilité marqué par la recherche d'autonomie et la valorisation de la flexibilité individuelle. Au-delà des dispositifs incitatifs, la diffusion du covoiturage suppose donc une évolution des représentations et des usages, en réaffirmant sa dimension collective et solidaire tout en l'inscrivant dans une logique de mobilité choisie, accessible et compatible avec les rythmes de vie locaux. Pour les acteurs

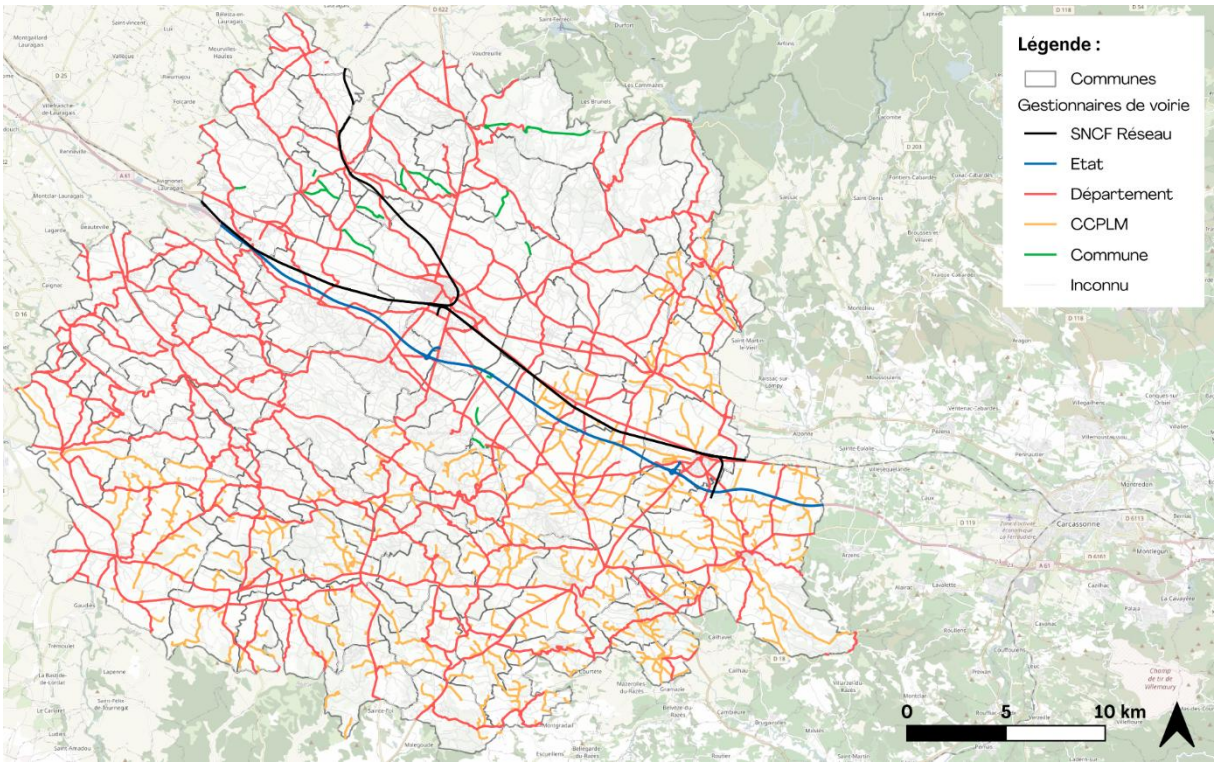
publics, l'enjeu consiste dès lors à conjuguer l'amélioration des infrastructures et de la communication avec une action symbolique visant à réhabiliter le covoiturage comme pratique de proximité, vectrice de lien social et de durabilité.

2.2.4 Voiture

Gestionnaires de voiries

La gestion de la voirie en France repose sur une organisation complexe et multi-niveaux, reflet de l'histoire institutionnelle et de la décentralisation des compétences en matière d'aménagement du territoire. Les gestionnaires de voiries sont en effet multiples et varient selon la nature des infrastructures, leur localisation et leur fonction dans le maillage territorial. Sur notre territoire on distingue jusqu'à quatre niveaux de gestion, impliquant les communes, le Communautés de Communes Piège Lauragais Malepère – uniquement -, le département de l'Aude et l'État (carte 24).

Carte 24 : Gestionnaires de voirie



Source : OpenStreetMap

Chaque niveau institutionnel intervient avec des logiques et des priorités différentes. Les communes gèrent principalement la voirie de proximité, liée à la desserte résidentielle, aux centres-bourgs et aux zones d'activités locales. La CCPLM dispose d'une compétence déléguée, dans le cadre d'une stratégie plus large de mobilité intercommunale. Son intervention tend à se renforcer depuis les récentes lois de décentralisation (NOTRe, MAPTAM), notamment pour harmoniser les pratiques d'entretien, coordonner les réseaux cyclables ou mutualiser les

services de voirie. Les départements conservent la gestion d'un réseau routier dense, essentiel à la cohésion territoriale et à la desserte des espaces ruraux. Ils assurent l'entretien et la modernisation des routes départementales, tout en développant des politiques de sécurité routière et de mobilité durable. L'État, pour sa part, demeure gestionnaire des infrastructures stratégiques, telles que les routes nationales et le réseau autoroutier, assurant la continuité du réseau et la connexion avec les infrastructures européennes.

Cette pluralité de gestionnaires génère une fragmentation décisionnelle et des difficultés de coordination, en particulier dans les espaces périurbains ou ruraux où les réseaux communaux et départementaux s'entrecroisent. Les compétences se superposent parfois, entraînant des divergences dans les priorités d'aménagement, les normes d'entretien ou la signalétique. De ce fait, la cohérence de la trame viaire dépend largement de la qualité de la gouvernance locale et de la capacité des acteurs à travailler en partenariat. Dans une perspective d'aménagement durable, cette organisation appelle à un dialogue renforcé entre échelons territoriaux, afin d'assurer la continuité des parcours, la sécurité des usagers et la lisibilité de l'espace public. Les enjeux permettent donc de garantir une gestion partagée de la voirie, intégrant les mobilités actives, les transports collectifs et les usages quotidiens, dans une approche cohérente et inclusive du territoire.

Hiérarchie du réseau viaire

L'organisation du réseau viaire sur le Lauragais Audois repose sur une hiérarchisation fonctionnelle des voies, reflétant à la fois la structuration institutionnelle des gestionnaires et les usages attendus par type de circulation. Cette hiérarchie découle de classifications multiples, qui permettent de distinguer les axes selon leur capacité, leur rôle dans la desserte territoriale et leur intégration dans les flux régionaux ou nationaux.

Au sommet de la hiérarchie se trouvent les routes à grande circulation, dont l'identification relève de l'État. Ces axes, comprenant les routes nationales et autoroutes. Leur rôle principal est d'absorber les flux de transit et de relier les grands pôles économiques et urbains. La gestion de ces routes par l'État garantit des normes homogènes de sécurité, de capacité et de maintenance, tout en intégrant des dispositifs de mobilité durable lorsqu'ils sont compatibles avec les enjeux de trafic.

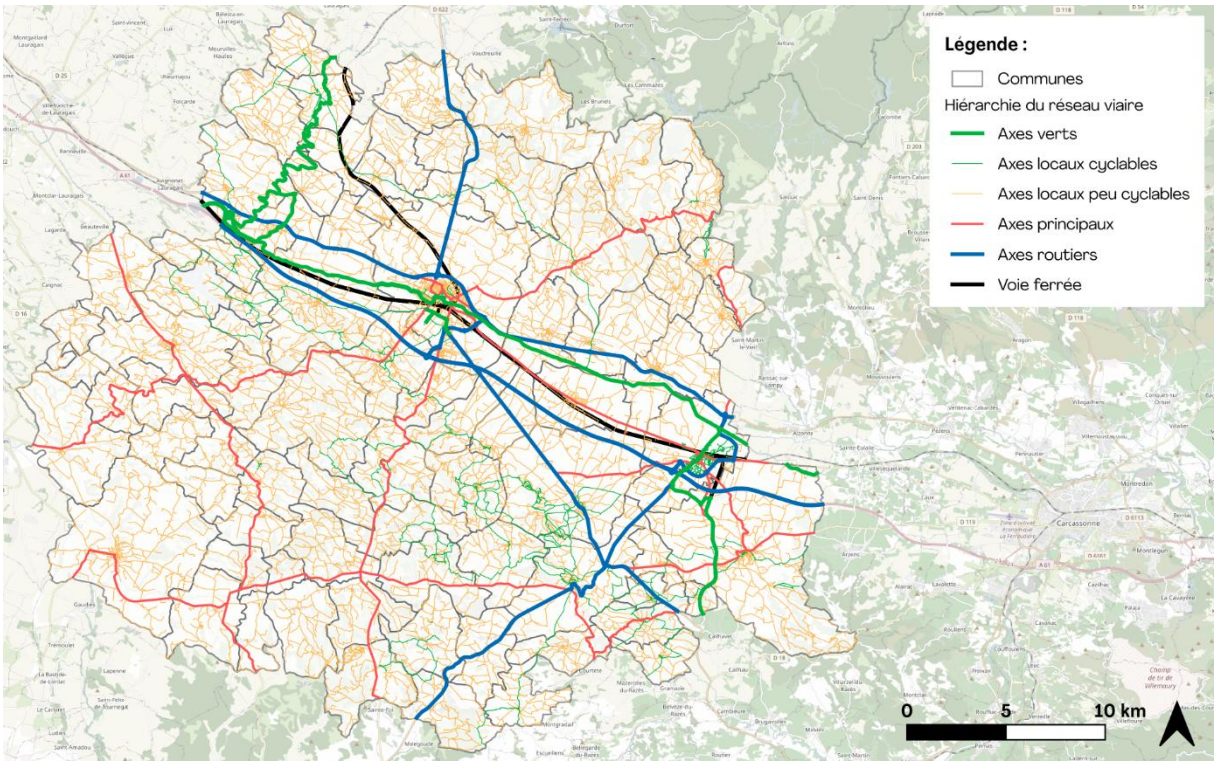
Les routes départementales constituent le deuxième niveau de cette hiérarchie. Les classifications de ces routes ont pour fonction de structurer la mobilité territoriale et de desservir les espaces ruraux ou semi-ruraux. Ces routes supportent un trafic intermédiaire et sont des vecteurs essentiels pour les déplacements domicile-travail, scolaires ou commerciaux. Cependant, certaines routes départementales peu circulées présentent un potentiel pour être reclassées ou aménagées afin de favoriser les mobilités actives. Cette

requalification pourrait prendre la forme de voies apaisées ou de bandes cyclables sécurisées, offrant aux cyclistes une alternative sûre et continue tout en limitant le trafic motorisé superflu.

Enfin, la voirie communale et intercommunale forme le niveau de proximité. Les axes communaux desservent principalement les centres-bourgs, les quartiers résidentiels et les zones d'activités locales. La logique d'aménagement privilégie la desserte fine, la sécurité des usagers vulnérables et l'intégration des mobilités actives. Sur ces voies locales peu circulées, il existe un enjeu fort de transformation en « voies apaisées » ou en itinéraires cyclables prioritaires, contribuant à la continuité des réseaux et à l'accessibilité sécurisée des centres-bourgs et équipements publics.

Cette hiérarchisation traduit des usages différenciés et des priorités fonctionnelles distinctes, mais elle révèle également la complexité de coordination entre les différents gestionnaires. La superposition de niveaux de gestion et de classifications impose une attention particulière à la continuité des parcours, à la sécurité des usagers et à l'adaptation du réseau aux mobilités émergentes, notamment pour les transports collectifs et les modes actifs. Elle illustre enfin l'importance d'une gouvernance intégrée, capable de concilier desserte territoriale, efficience du réseau et équité d'accès à la mobilité.

Carte 25 : Hiérarchie du réseau viaire

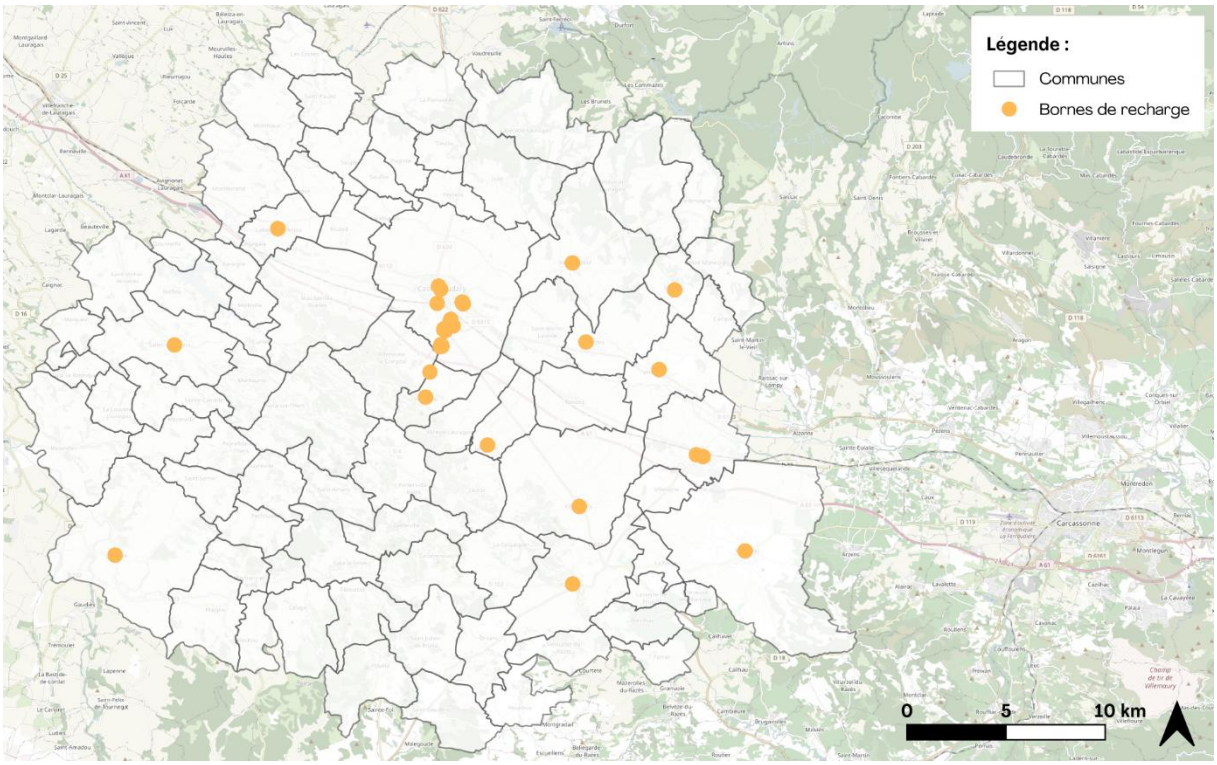


Source : OpenStreetMap

Service

L'implantation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) est actuellement en développement sur le territoire (carte 26). Cependant, cette offre reste fortement concentrée dans les zones les plus densément peuplées, laissant les territoires ruraux relativement démunis. Le manque d'équipement dans ces zones constitue un frein significatif à l'adoption de véhicule électrique (VE) pour les habitants de ces zones, en raison des coûts financiers élevés liés à l'installation d'une borne individuelle. Cette inégalité d'accès aux IRVE peut générer un sentiment de déclassement chez les habitants ruraux, renforçant les disparités territoriales en matière de transition énergétique.

Carte 26 : Répartition des bornes de recharge de véhicule électrique



Source : OpenStreetMap

Niveau de desserte

Le territoire bénéficie d'une couverture quasiment parfaite du réseau routier, permettant un accès performant à la majorité des infrastructures pour la population (carte 25). Cependant, cette accessibilité se distingue selon l'intensité de circulation et la fonction des axes, révélant des niveaux de desserte différenciés et des enjeux de mobilité différenciés.

Dans le détail, 88 % de la population résident à moins de 10 minutes en voiture d'un axe routier, c'est-à-dire une infrastructure fortement circulée, comprenant les autoroutes et les routes départementales à trafic intense. Ces axes concentrent les flux les plus élevés et assurent la liaison entre pôles urbains, centres

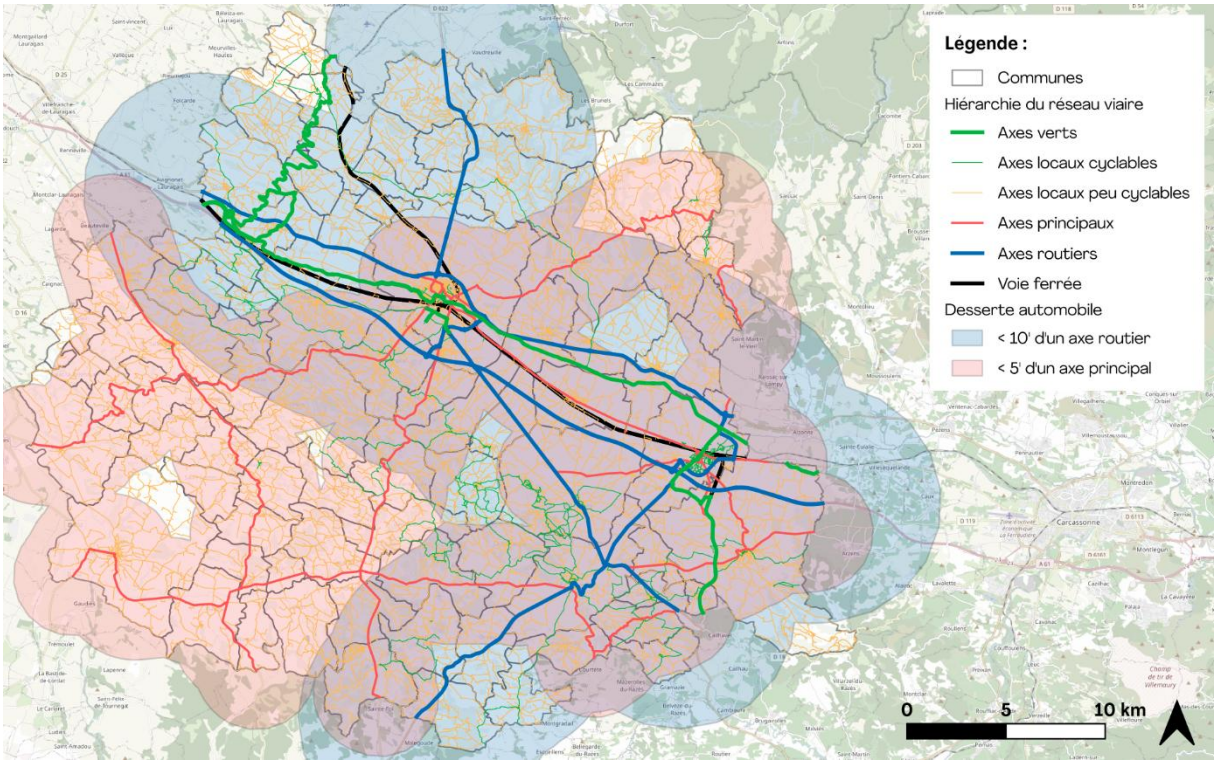
économiques et infrastructures stratégiques. Ils constituent l'armature structurante du réseau automobile sur le territoire et conditionnent l'accessibilité rapide aux services et aux équipements essentiels.

Par ailleurs, 81 % des habitants se situent à moins de 5 minutes en voiture d'un axe principal, identifié comme les routes départementales fortement circulées, mais moins que les axes routiers. Ces infrastructures structurantes desservent généralement les communes entre elles et les zones d'activités locales, et représentent le niveau intermédiaire du réseau en termes de flux et de connectivité. Elles jouent un rôle central pour les déplacements domicile-travail et pour la desserte quotidienne des habitants, tout en présentant un potentiel pour des aménagements alternatifs tels que des bandes cyclables ou des voies apaisées sur les segments moins fréquentés.

Cette configuration met en évidence un accès très performant pour l'automobile, mais elle accentue également la dépendance à ce mode de transport, notamment dans les communes rurales ou périphériques où les alternatives de mobilité active ou collective sont limitées. La densité des axes principaux et routiers offre cependant des opportunités de réorganisation et de diversification : certaines routes départementales à trafic faible pourraient être requalifiées en voies apaisées ou aménagées pour le vélo, assurant ainsi la continuité des parcours cyclables et favorisant une mobilité plus durable et inclusive.

En définitive, le niveau de desserte routière garantit une forte accessibilité pour la voiture, mais il nécessite une approche intégrée pour concilier performance automobile, sécurité, continuité des mobilités actives et opportunités de requalification de certains segments pour des usages alternatifs.

Carte 27 : Niveau de desserte automobile



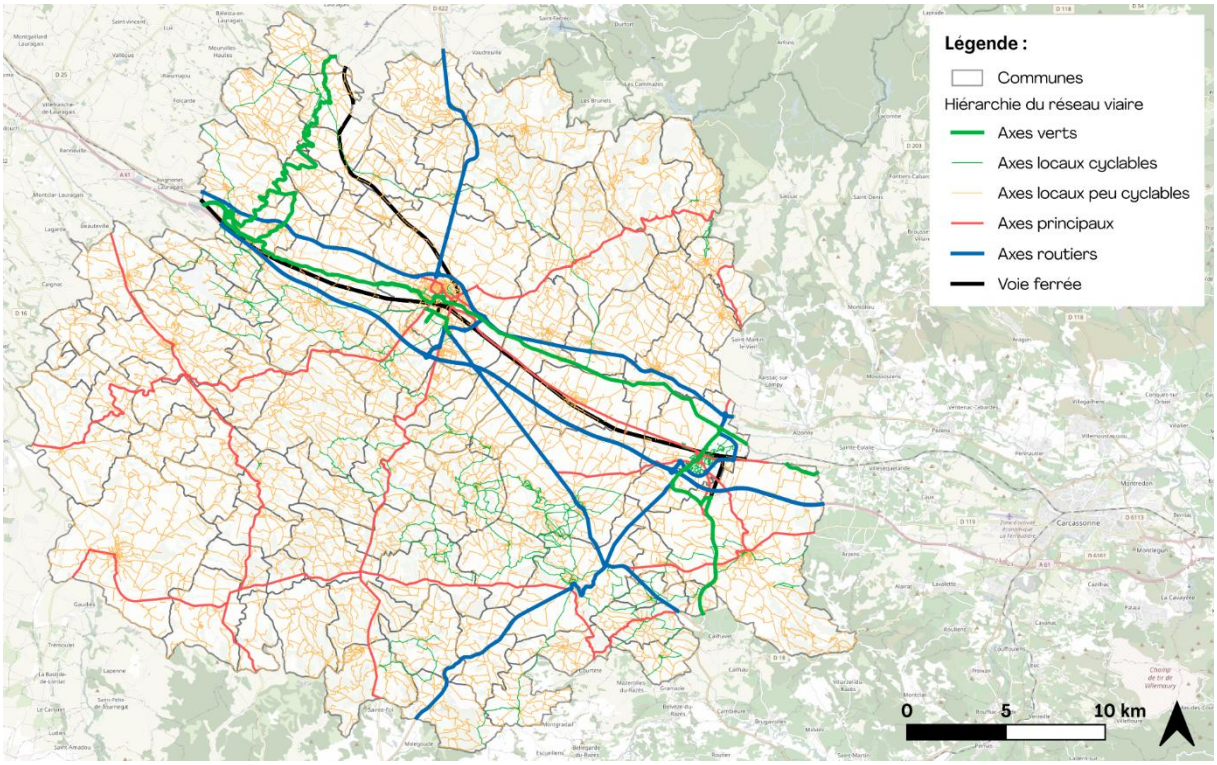
Source : Données internes

2.2.5 Synthèse multimodale

Le réseau viaire, présenté un maillage très dense d'axe routier, infrastructures développées en accompagnement de l'essor de l'automobile (carte 28). Il en résulte à la fois un réseau performant et souffrant de presque aucune congestion sur le territoire (bien que l'état de certaines vois interroge). La gestion et l'exploitation de ce réseau est issu de nombreuses réformes successives ayant aboutis à un partage clair de la compétence entre : l'état, le département, les communautés de communes et les communes, au contraire de la compétence mobilité qui est aujourd'hui uniquement détenus par la région Occitanie.

Toutefois, ce réseau viaire ayant été conçu pour l'automobile il a participé fortement à l'invisibilisation des cyclistes et, *in fine*, la marginalisation de la pratique du vélo. Pour autant, la proposition de hiérarchie du réseau viaire ci-dessous fait apparaitre, en mettant en évidence les voies les moins circulée parmi les « axes verts », un grand nombre de voirie pouvant constituer le support d'un futur schéma cyclable.

Carte 28 : hiérarchie du réseau viaire



Source : OpenStreetMap

Tableau 3 : Récapitulatif des recommandations des modes par axe

Axes verts	⊗	⊗	✓	✓
Axes locaux cyclables	–	–	✓	✓
Axes locaux peu cyclables	–	✓	–	–
Axes principaux	✓	✓	–	–
Axes routiers	✓	✓	⊗	⊗
Voie ferrée	Trains uniquement			

Source : Données internes

Sur la base de cette hiérarchisation, il conviendra d'interroger l'évolution de l'aménagement des voiries et le niveau de priorité associé, en tenant compte des enjeux :

- urbains pour les centres-villes et centres-bourgs (partage de l'espace public) ;
- de réalisation d'un maillage cyclable comprenant à la fois des itinéraires structurants et sécurisés et des itinéraires locaux à apaisés ;
- de performances des transports en commun ;
- de maintien d'une certaine fluidité pour la circulation automobile.

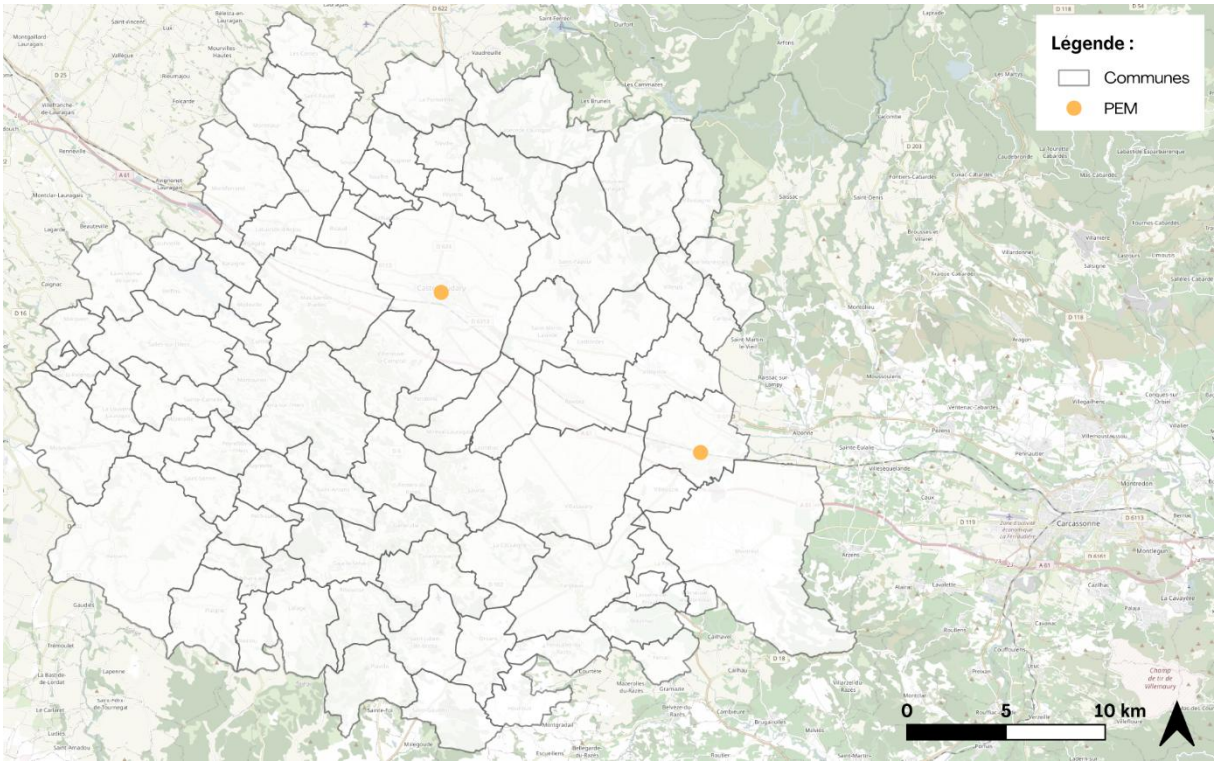
Dans les territoires peu denses, l'étalement de l'habitat, des services et des commerces, combiné à un maillage souvent faible, voire inexistant, des réseaux de transport en commun, rend les déplacements quotidiens difficilement envisageables autrement qu'en automobile[19].

« Il faudrait qu'à chaque gare on ait un moyen de déplacement pour faire les derniers kilomètres, par exemple de l'autopartage ou des vélos en libre-service. Mais ça ne résout pas le problème de comment arriver en gare. Comment on connecte les gares ? »

Sur le territoire du Lauragais Audois, malgré la présence d'une offre de mobilité diversifiée — transport à la demande (TAD), aires de covoiturage, réseau ferré, lignes d'autocar, aménagements cyclables et maillage routier — la répartition spatiale de ces services reste lacunaire et inégalement structurée. La faible présence de pôles d'échanges multimodaux (carte 29) en témoigne : seuls deux PEM sont implantés sur le territoire, à Castelnaudary et à Bram, limitant de fait les possibilités de correspondance et les conditions favorables au report modal. Cette fragmentation nuit à la lisibilité, à la complémentarité et à l'intermodalité des modes de transport, restreignant les possibilités effectives de report modal. Le réseau dense de routes départementales, qui maille largement le territoire, constitue une infrastructure performante, favorisant mécaniquement l'usage de la voiture.

[19] Ramirez Violeta, Sigrist Marie et Grison Elise, « De la prégnance de l'automobile à la perception de ses limites. Une étude ethnographique du choix modal en territoires peu denses en France ». *Flux* 134, n° 4, 2023

Carte 29 : Répartition des Pôle d'Echange Multimodaux sur le territoire



Source : OpenStreetMap

Les pratiques de déplacement demeurent fortement façonnées par une offre de mobilité incomplète et majoritairement centrée sur l'automobile, ce qui entretient une dépendance structurelle à ce mode de transport, en particulier dans les secteurs peu denses ou insuffisamment desservis. Si des infrastructures et des services alternatifs existent, ils ne fonctionnent pas comme un ensemble cohérent, et cette absence de continuité territoriale et multimodale contribue à reproduire cette dépendance, notamment là où la densité ne permet pas de soutenir une offre robuste de transports collectifs. Cette dépendance est renforcée par une offre de transports collectifs marquée par une faible fréquence et une inadéquation aux temporalités professionnelles : amplitudes restreintes, faibles correspondances et durées de trajet peu attractives constituent autant d'obstacles à leur usage et limitent leur diffusion auprès d'usagers moins disposés à tolérer cette variabilité. Dès lors, la voiture individuelle apparaît comme la seule réponse fonctionnelle aux contraintes horaires et à la dispersion géographique des lieux d'emploi, consolidant encore davantage la centralité de l'automobile dans les mobilités quotidiennes, alors même que le train reste perçu comme souhaitable, voire comme un horizon pour l'avenir mais dont l'usage repose aujourd'hui sur un forte capacité d'adaptation individuelle face à l'incertitude.

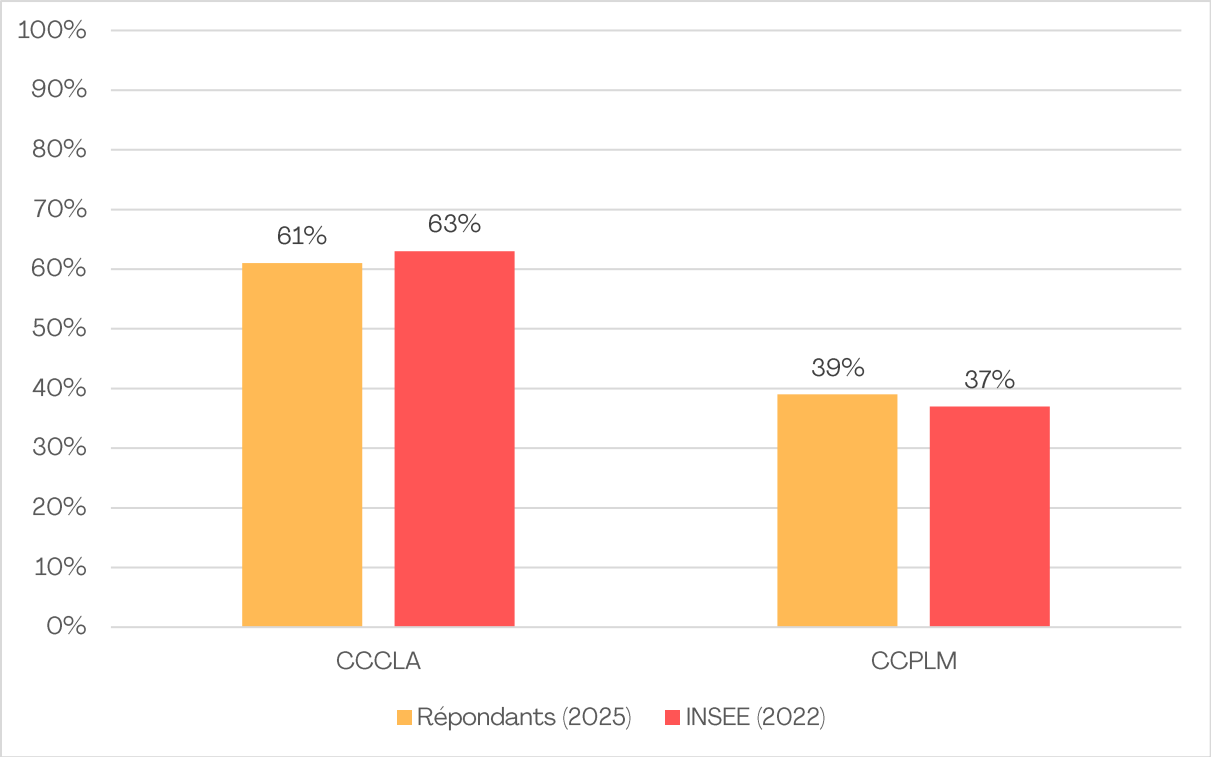
« Si un jour on a des TER compatibles avec nos horaires de travail. Je signe ! »

2.3 Usages

2.3.1 Catégorisation de la population

Parmi les répondants à la grande enquête de 2025, 61 % résident sur le territoire de la CCCLA et 39 % sur celui de la CCPLM. Cette répartition est relativement conforme aux données issues du recensement INSEE de 2022 (63 % pour la CCCLA et 37 % pour la CCPLM), ce qui confère une bonne représentativité de l'échantillon au regard du territoire étudié (graphique 19). Cet ancrage spatial des répondants permet d'appréhender de manière fiable les pratiques et les difficultés de mobilité, telles qu'elles s'expriment dans un contexte rural en expansion démographique mais marqué par une forte dépendance automobile.

Graphique 19 : Répartition des répondants selon leur lieu d'habitation principale

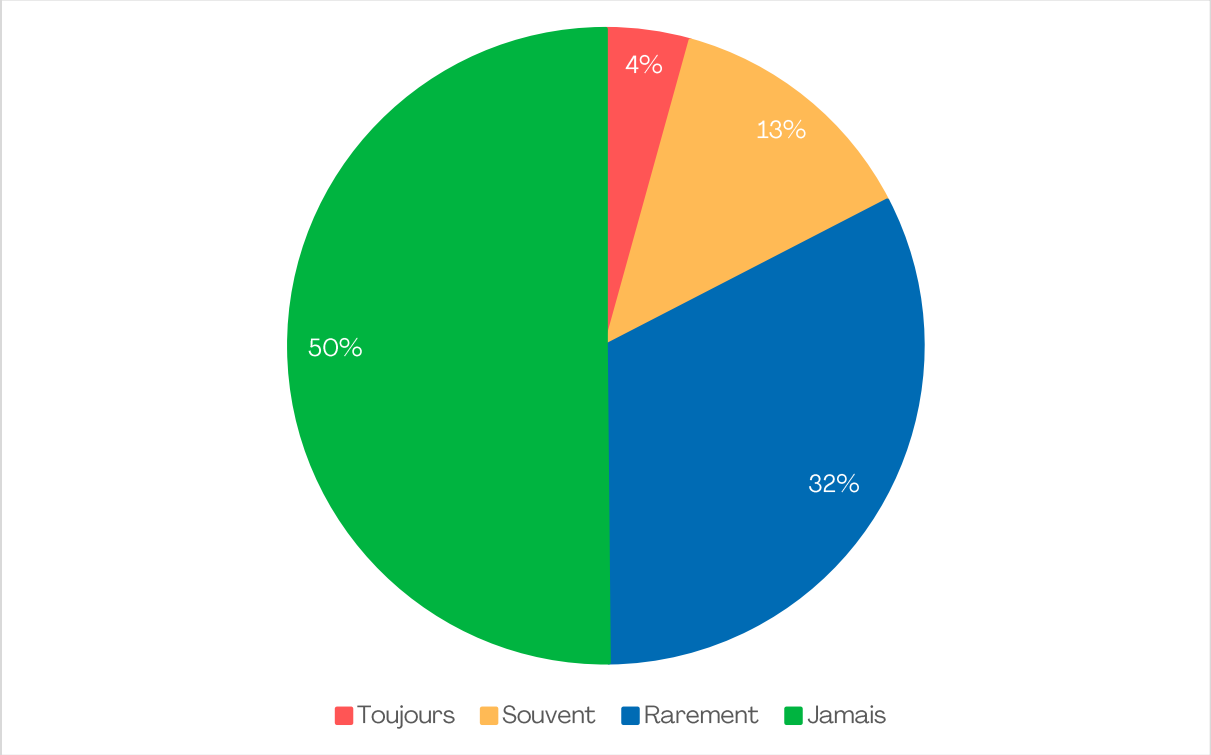


Lecture : 61% des répondants habitent dans la Communauté de communes Castelnaudary Lauragais Audois.
Source : Enquête mobilité du Lauragais Audois, 2025
Insee, Dossier complet, 2022

À partir de cette base, les résultats de l'enquête soulignent que la moitié des répondants déclarent avoir rencontré des difficultés de déplacement au cours des deux dernières années (graphique 20). Ce constat révèle que, dans un territoire caractérisé par une faible densité et une offre de mobilité alternative quasi inexistante, la mobilité quotidienne est vécue comme une contrainte plus que comme une ressource. Ces difficultés touchent particulièrement les ménages les plus précaires, pour qui l'augmentation des coûts énergétiques et la nécessité

d'utiliser la voiture pour la plupart des déplacements constituent un facteur aggravant de vulnérabilité.

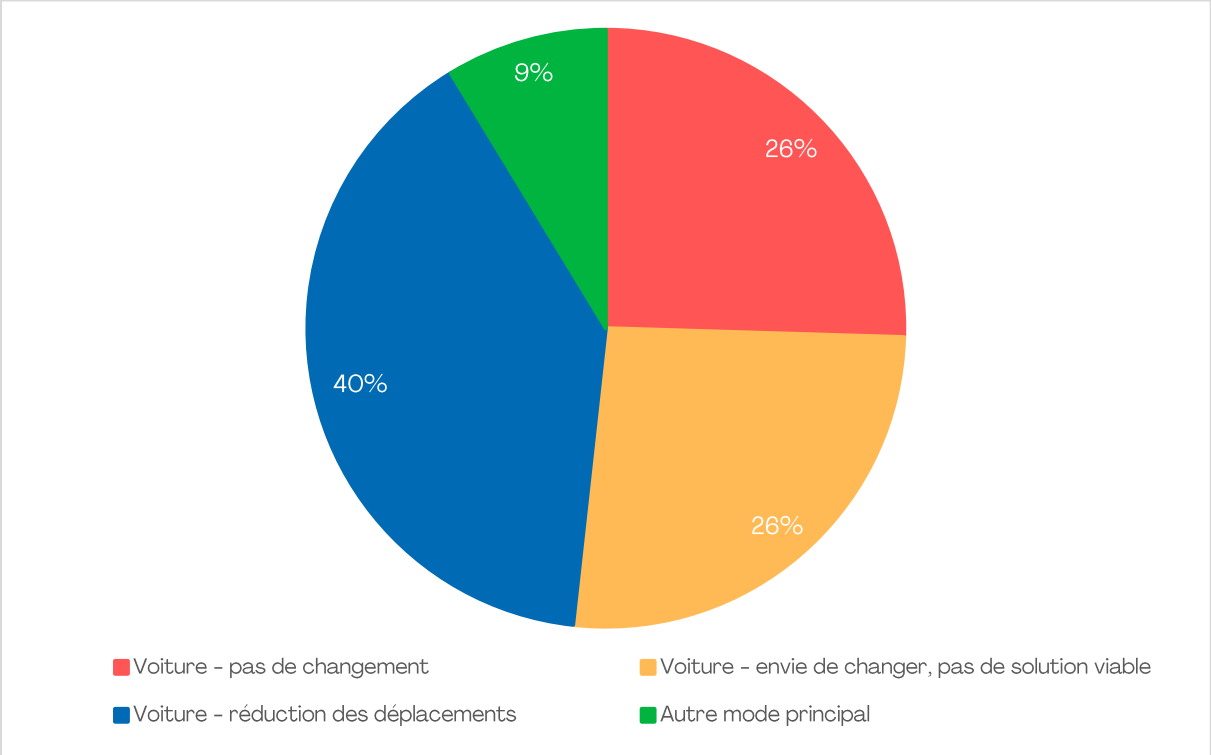
Graphique 20 : Répartition des répondants selon leur difficultés de déplacements



Lecture : 13% des répondants rencontrent « souvent » des difficultés dans leurs déplacements.
Source : Enquête mobilité du Lauragais Audois, 2025

Ces fragilités s'accompagnent d'une tension croissante entre les pratiques effectives et les aspirations déclarées. En effet, trois répondants sur quatre affirment qu'ils préféreraient que la voiture ne soit pas leur principal mode de transport (graphique 21). Dans le détail, 9 % utilisent déjà un autre mode de déplacement comme moyen principal, tandis que 26 % utilisent la voiture comme moyen de transport principal et souhaiteraient changer mais ne disposent pas de solution viable. Par ailleurs, 40 % des répondants déclarent continuer à utiliser la voiture comme mode dominant mais dans une logique de réduction, motivée essentiellement par des considérations financières ou écologiques. Enfin, 26 % assument un usage quasiment exclusif et non négociable de l'automobile. Cette répartition met en lumière des marges d'action significatives. En effet, 66 % des répondants apparaissent comme potentiellement ouverts à une transition vers des pratiques plus durables, dès lors que des solutions crédibles, accessibles et adaptées au contexte territorial leur sont proposées.

Graphique 21 : Rapport aux déplacements automobiles des répondants



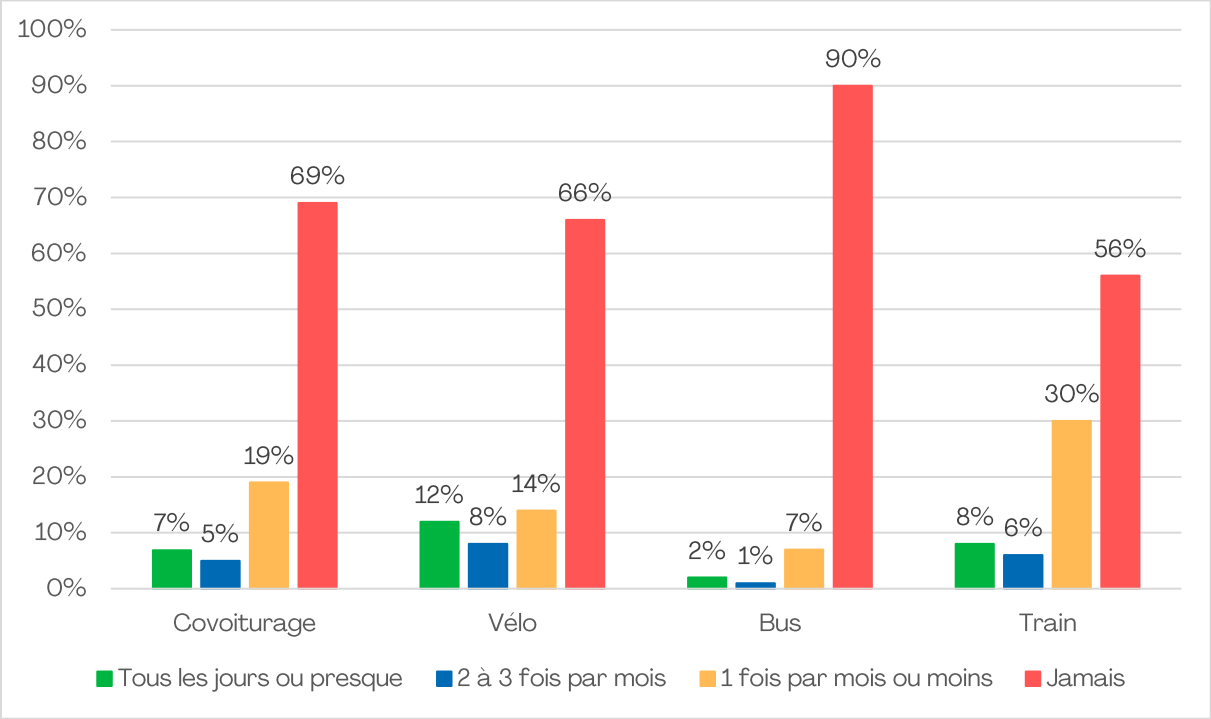
Lecture : 40 % des répondants automobilistes cherchent à limiter leurs déplacements.
Source : Enquête mobilité du Lauragais Audois, 2025

L'examen des modes alternatifs révèle toutefois l'ampleur du déficit structurel d'offre. Le vélo, par exemple, est davantage mobilisé dans le quotidien que d'autres modes, avec 12 % des répondants qui l'utilisent tous les jours ou presque (graphique 22). Cependant, son usage demeure limité par la géographie et par les infrastructures disponibles : il est essentiellement pratiqué sur des courtes distances, notamment dans un cadre associatif ou de loisir (27 % des usagers), et reste marginal dans les déplacements professionnels ou scolaires (10 %). Le bus, quant à lui, n'apparaît dans aucune pratique régulière : 90 % des répondants déclarent ne jamais l'utiliser, ce qui s'explique avant tout par la quasi-absence d'offre locale et par la connotation négative qui est attribuée au bus dans les espaces ruraux.

Le covoiturage et le train s'inscrivent pour leur part dans une logique de mobilité occasionnelle. Ils sont principalement mobilisés lors de déplacements de loisirs, de vacances ou de visites à des proches. Le train est utilisé régulièrement par seulement une minorité des habitants, et parmi eux, 20 % y recourent essentiellement pour voyager (graphique 23). Le covoiturage, de son côté, est perçu comme une solution de substitution plutôt qu'une pratique intégrée au quotidien. Ces usages traduisent une logique de complémentarité ponctuelle, plus qu'une véritable alternative structurante à l'autosolisme.

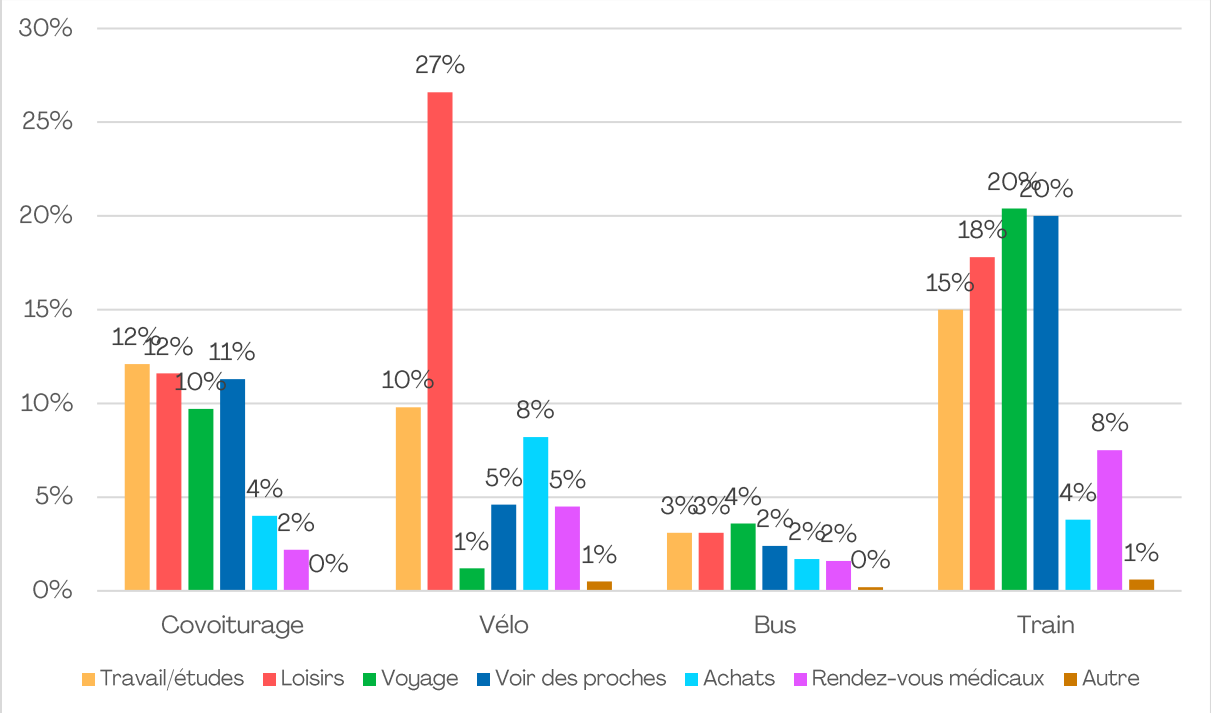
« Je prends un covoiturage quand il n'y a pas de train quel que soit le but. »

Graphique 22 : Fréquence d'utilisation des modes de transports alternatif à la voiture



Lecture : 90% des répondants n'ont jamais utilisé le bus au cours des deux dernières années.
Source : Enquête mobilité du Lauragais Audois, 2025

Graphique 23 : Utilisation des modes de transports par motifs de déplacement



Lecture : 20 % des trajets en train des répondants, sur les deux dernières années, concernaient des visites à des proches.
Source : Enquête mobilité du Lauragais Audois, 2025

Ainsi, l'enquête révèle une contradiction centrale : d'un côté, une aspiration majoritaire à réduire la dépendance automobile, de l'autre, une absence d'alternatives viables qui contraint les habitants à maintenir l'usage de la voiture comme principal levier de mobilité. Cette situation illustre une caractéristique typique des territoires ruraux : les habitants expriment une volonté de changement, mais cette volonté demeure bridée par le déficit d'infrastructures et de services. En ce sens, les résultats soulignent l'urgence de concevoir des solutions de mobilité adaptées aux spécificités du Lauragais Audois, capables de répondre à la fois aux contraintes économiques et aux aspirations sociales et écologiques des habitants.

Pour approfondir cette compréhension, l'analyse a été prolongée par la construction de cinq idéaux-types de mobilité. Au sens défini par Max Weber[20], un idéal-type est un outil conceptuel qui permet de mettre en évidence des logiques sociales en simplifiant et en accentuant certains traits caractéristiques, sans prétendre refléter la réalité dans toute sa complexité. Il s'agit donc d'une construction théorique qui, par abstraction, permet de rendre intelligibles les pratiques et les représentations sociales.

Dans le cadre de l'enquête, les six idéaux-types élaborés regroupent quasiment l'intégralité de la population du Lauragais Audois. Ils offrent une lecture structurée des habitudes de déplacement, des freins rencontrés et des aspirations exprimées, en distinguant différents profils sociaux. L'objectif de cette démarche est d'inclure l'ensemble des habitants dans la représentation des pratiques de mobilité, en évitant de réduire l'analyse à une moyenne statistique qui invisibiliserait la diversité des expériences. Les idéaux-types permettent ainsi de saisir les tensions entre pratiques effectives et aspirations, de mettre en évidence les inégalités face à la mobilité et de construire des leviers d'action différenciés selon les profils.

Pour chacun des idéaux-types construits, il s'agira d'identifier les enjeux, les habitudes de déplacement et les freins rencontrés. Ces pratiques ne relèvent pas de choix purement individuels mais s'inscrivent dans des dispositions socialement constituées, autrement dit dans un habitus façonné par les trajectoires sociales et les expériences vécues. En ce sens, la mobilité quotidienne apparaît comme le produit d'un ajustement entre ressources disponibles, contraintes objectives et représentations subjectives. Elle se trouve également structurée par la situation résidentielle et migratoire des individus, qui conditionne leurs possibilités effectives de déplacement et participe à la différenciation des pratiques observées.

[20] Weber Max, *Essais sur la théorie de la science*, Plon, 1965.

Encadré 2 : définition de l'habitus

Le concept d'habitus permet de rendre compte de l'ajustement qui s'opère le plus souvent « spontanément », c'est-à-dire sans calcul ni intention volontaire, entre les contraintes qui s'imposent objectivement sur les individus et leurs espérances ou aspirations subjectives. L'habitus désigne un ensemble de dispositions durables, acquises, qui consiste en catégories d'appréciation et de jugement et engendre des pratiques sociales ajustées aux positions sociales.

Produit de l'incorporation progressive des structures sociales, l'habitus explique pourquoi des personnes placées dans des conditions sociales similaires partagent des goûts, des attentes et des comportements proches. Il traduit une forme d'ajustement entre contraintes objectives (conditions matérielles, positions sociales) et aspirations subjectives.

Cependant, cet ajustement n'est jamais mécanique : il peut être remis en cause par des changements de trajectoire, une mobilité sociale ou des expériences hétérogènes, produisant parfois des habitus dissonants ou en décalage avec la position occupée.

2.3.2 Idéal-typique 1 : les éco-rationnels

L'idéal-type que nous avons construit à partir des profils des enquêtées 1, 2, 3 et 4 renvoie à une catégorie sociale composée de ménages relativement diplômés et aisés, ayant souvent connu une migration résidentielle choisie depuis un espace urbain ou rural vers une petite ville ou un territoire périurbain. Ce choix résidentiel, loin d'être subi, s'inscrit dans une logique de cohérence entre mode de vie, valeurs et pratiques. La mobilité y occupe une place centrale, pensée non seulement comme contrainte, mais aussi comme levier d'alignement avec des convictions écologiques. Cette trajectoire illustre l'articulation entre des dispositions héritées[21] (expérience urbaine, socialisation aux modes doux) et un nouvel environnement territorial qui oblige à reconfigurer les habitudes.

> *« On a fait le choix de la taille de Castel parce qu'on pouvait tout faire à pied ici. (...) Alors ouais, c'est clair qu'on n'a pas une très jolie vue. Et quand on sort de chez nous, la rue, elle est un peu pourrie. Mais on a favorisé la mobilité. Et quand nos enfants seront ados ils pourront aller faire des activités sportives, culturelles et voir des amis sans avoir besoin de nous pour se déplacer »*
>
> Eve

[21] Bourdieu Pierre. *La Distinction. Critique sociale du jugement.* Les éditions de Minuit, 1979.

Ces « éco-rationnels » se caractérisent avant tout par une forte sensibilité environnementale, héritée de parcours de vie souvent marqués par une socialisation dans des environnements urbains où les modes alternatifs à la voiture étaient accessibles et intégrés dans le quotidien. L'expérience d'une vie étudiante à vélo ou en train, ou encore d'un contexte étranger plus favorable à la mobilité durable, constitue un capital pratique qui continue d'influencer leurs choix. Ce capital peut être lu comme une forme de mémoire incorporée[22] qui soutient la reproduction de pratiques écologiques dans de nouveaux contextes, parfois hostiles à ces pratiques.

> *« J'ai grandi dans une petite ville où on pouvait tout faire à pied. Moi je fais beaucoup de vélo parce que j'ai mon permis, enfin très tard, j'ai mon permis peut-être à 22 ou 23 ans, parce que par rapport à mes copains en campagne, c'était hyper tard. Et du coup, étudiante, je faisais tout en vélo et en train. Et je pense que l'air de rien c'est un peu des habitudes que j'ai prises »*
>
> Eve

> *« J'ai vécu en Suisse pendant très longtemps et en Suisse les trains circulent jusqu'à 22h-23h... Depuis toujours. Moi, j'ai toujours connu les trains... Moi, j'avais pas de permis avant d'arriver en France, j'ai jamais ressenti le besoin d'avoir une voiture. Et là, vous arrivez en France et là, vous dites « Ah oui, ok ». »*
>
> Gaëlle

Dans leurs discours, on retrouve une critique récurrente des politiques publiques d'aménagement, perçues comme trop centrées sur la voiture et peu adaptées aux besoins du quotidien. Cette critique exprime une forme de politisation située[23], qui émerge du décalage entre leurs dispositions écologiques et l'offre institutionnelle qui ne permet pas de les réaliser pleinement. Le vélo, par exemple, est souvent envisagé localement comme un outil de loisir ou de tourisme, mais rarement comme un véritable mode de déplacement quotidien.

[22] Lahire Bernard. *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*. Nathan. Paris, 1998.
[23] Neveu Erik. *Sociologie des mouvements sociaux*. La Découverte. Paris, 2019.

> *« Je trouve que ce qui manque souvent dans la réflexion d'aménagement, en tout cas dans l'Aude, c'est beaucoup perçu comme un vélo tourisme, loisir, mais pas tellement le vélo du quotidien. Et alors, c'est très bien d'avoir le canal du midi, d'avoir ces tronçons là qui sont aménagés tout ça… Mais vraiment je pense que si on veut diminuer la voiture, bah une des solutions c'est quand même de bien réfléchir »*
>
> Gaëlle

Cette critique dépasse l'échelle locale et s'inscrit dans une dénonciation plus globale de l'insuffisance de l'action publique en matière de transition écologique.

> *« Et puis je trouve qu'il y a pas beaucoup de décisions politiques à la hauteur du problème climatique. Mais après je pense pas que tout doit reposer sur les comportements individuels. Il y a vraiment des mesures politiques qui devraient être prises qui ne sont toujours pas… Et ça, je trouve ça un peu dramatique quoi parce que de fait il y a même un recul aujourd'hui donc bon… et puis effectivement il y a une dépendance de la voiture dans les villages et puis parce que les transports en commun c'est globalement une catastrophe de toute façon. (…) Et c'est vrai que même dans l'aménagement, aujourd'hui ce qui devrait être fait c'est pour favoriser le vélo et d'autres déplacements que la voiture. On devrait contraindre la voiture de plus en plus. Normalement, c'est le vélo aujourd'hui qui doit être confortable sur la route et pas la bagnole (…) Il faut vraiment inverser le rapport, la voiture n'est pas toute puissante »*
>
> *Gaëlle*

Sur le plan des pratiques, ces ménages développent une rationalisation poussée de leurs déplacements. Ils incarnent ce que Vincent Kaufmann désigne comme une forte motilité[24] : la capacité à organiser, anticiper et combiner les ressources de mobilité. Loin de céder à la multimotorisation, ils cherchent à limiter leur parc automobile à un seul véhicule, complété par des vélos électriques, quitte à devoir anticiper et négocier les usages entre membres du foyer.

[24] Kaufmann, Vincent. *Re-thinking Mobility. Contemporary Sociology.* Ashgate. Aldershot, 2002.

> *« On a une voiture pour le couple et après des vélos et nos pieds, c'est important la marche ! »*
>
> Eve

> *« Nous n'avons qu'une voiture pour deux et on a un vélo électrique chacun. L'idée, c'était que les vélos puissent résoudre, en partie en tout cas, le besoin de déplacement pour ne pas avoir deux voitures. »*
>
> *Gaëlle*

Le train est privilégié, même lorsqu'il n'apporte pas de gain de temps, en raison de convictions écologiques et d'une volonté de limiter les désagréments liés à l'usage de la voiture.

> *« Moi, de porte à porte, je gagne pas de temps à prendre le train (...) Simplement, je préfère prendre le train, j'évite tout le bazar de Carcassonne. »*
>
> *Gaëlle*

Ces pratiques quotidiennes témoignent d'une véritable capacité d'adaptation et d'anticipation, qui s'inscrit dans une logique de rationalisation écologique. Les déplacements sont organisés de manière à maximiser l'efficacité et à minimiser l'impact environnemental, par exemple en effectuant les courses sur le trajet domicile-travail, ou en s'appuyant sur des circuits locaux et associatifs ou en déposant les enfants à l'école sur le trajet domicile-travail.

> *« On emmène ou on va chercher les enfants sur le trajet domicile-travail, donc ça se fait en vélo car on va au travail en vélo »*
>
> *Eve*

> *« Alors du coup, moi, généralement, je vais, je vais faire les courses en revenant du boulot. Après, il y a quand même un petit maraîcher qui vient les vendredis matins, à Carlipa. Mon compagnon, lui, il est là, donc il va généralement acheter les légumes là. Et puis aussi, on est vraiment assez proche de plein de choses dont l'épicerie associative. (...) J'aime pas trop les supermarchés après, ils dépannent par ailleurs. Euh... Et puis voilà, c'est quand même assez satisfaisant de, d'être sur du local, de qualité... Parfois bio, pas toujours, mais en tout cas avec quelque chose qui est bien quoi, de qualité. »*
>
> *Gaëlle*

Cette logique de rationalisation dépasse la sphère domestique et s'étend à la sphère professionnelle, avec un usage combiné du télétravail, du train et du vélo.

On retrouve ici une articulation forte entre sphère privée et sphère professionnelle, qui illustre la volonté d'aligner toutes les dimensions de la vie avec un idéal de sobriété.

Malgré une volonté affirmée de « faire autrement », les ménages éco-rationnels se heurtent à une série de freins structurels qui limitent la mise en pratique de leurs idéaux de mobilité durable. Ces freins sont d'autant plus significatifs qu'ils se manifestent dans la vie quotidienne, au croisement de contraintes matérielles, institutionnelles et familiales.

Un premier frein concerne l'apprentissage et la transmission du vélo aux enfants. Plusieurs parents expriment une réelle envie d'initier leurs enfants aux mobilités douces, mais se trouvent rapidement confrontés à un environnement peu sécurisé.

> *« J'ai envie, mais c'est hyper compliqué de leur apprendre en sécurité aux enfants. Il faut être un peu au milieu des voitures pour apprendre. (...) Je leur ai dit, vous ne vous mettez pas dans le vélo, vous prenez vos vélos pour apprendre... Mais ils n'ont aucune notion des trajectoires, quand on tourne à droite, ils coupent la route. Pourtant j'aimerais leur montrer, mais il faut les aménagements pour... »*
>
> Eve

Ces propos traduisent bien la vulnérabilité de la pratique cyclable lorsqu'elle concerne les enfants, qui ne peuvent s'exercer que dans des espaces protégés, comme le jardin ou le canal, sans jamais être confrontés aux situations réelles de circulation sans que les parents ou les enfants se mettent en danger.

Le second frein tient au coût du train, perçu comme un mode de transport à la fois écologique et confortable, mais trop onéreux dès lors que l'on est plusieurs.

> *« Après, là on va aller à Paris, on est cinq, ça nous coûte trois fois plus cher en train. »*
>
> *Eve*

> *« Nous, on aime bien aller à Toulouse, et bah à Toulouse, on y va en voiture, parce qu'à deux, aller-retour... c'est beaucoup trop cher quoi. »*
>
> *Gaëlle*

Les dispositifs mis en place par la Région, comme les billets à 1 euro le week-end, sont certes perçus comme attractifs, mais jugés insuffisants pour répondre aux besoins du quotidien

> *« Quand on reste dans la région, c'est pas excessif. Et puis là, il y avait même des billets à un euro. »*
>
> Eve

> *« Pour moi, les trains à 1 euro, ça répond pas du tout aux enjeux de mobilité… Les trains sont blindés, faut se battre pour un billet, et pour les vélos faut oublier. C'est juste de la com. »*
>
> Gaëlle

À ce problème de coût s'ajoute celui de la fiabilité. Plusieurs enquêtés soulignent la fréquence des retards et des suppressions, qui minent la confiance dans ce mode de transport.

> *« Le nombre de fois où c'est en retard ou supprimé… C'est quand même dramatique quoi. »*
>
> Gaëlle

En ce sens, l'usage du train, bien qu'il soit valorisé dans les représentations comme une alternative écologique et socialement désirable, se révèle en pratique porteur d'incertitudes. La fiabilité limitée du service, les retards et suppressions fréquentes, mais aussi l'amplitude restreinte des horaires constituent autant de contraintes qui entravent la capacité des individus à planifier sereinement leurs mobilités quotidiennes. Cette inadéquation entre l'offre et les besoins se manifeste particulièrement dans le registre des loisirs et de la vie culturelle : plusieurs enquêtés soulignent que « les trains s'arrêtent trop tôt », ce qui rend impossible le retour après une sortie en soirée. De ce fait, le recours à la voiture s'impose comme une solution par défaut, traduisant moins un rejet du train qu'une adaptation pragmatique à un système de transport perçu comme peu compatible avec les rythmes sociaux contemporains.

Un autre frein majeur concerne l'accès aux gares et la faiblesse des liaisons intercommunales. La volonté de combiner vélo et train se heurte à des parcours discontinus et inconfortables.

> *« Ce que j'aimerais un jour, c'est aller à vélo à Bram il n'y a que 9 km (…) mais il y a 500 mètres caillouteux au niveau de la base militaire, c'est inconfortable, pas cool pour le vélo et on est souvent sur les routes très circulées. Alors je prends la voiture, je bloque la voiture toute la journée à la gare de Bram. Alors que j'aimerais bien y aller à vélo… Mais il y a ce tronçon caillouteux. »*
>
> Gaëlle

Malgré des efforts de repérage d'itinéraires « plus agréables », la pratique reste difficile d'accès en raison des liaisons de voiries non appropriées pour le vélo.

Ces obstacles renvoient à des chaînes de déplacement incomplètes. Ainsi, lorsqu'un seul maillon de l'itinéraire est perçu comme risqué, pénible ou incertain, c'est l'ensemble de la pratique intermodale qui devient dissuasif. La continuité des infrastructures joue donc un rôle crucial dans la concrétisation des intentions de mobilité durable. Le vélo, en particulier, exige une infrastructure lisible et sécurisée, faute de quoi il demeure relégué à un usage occasionnel ou de loisir plutôt qu'à un usage quotidien et systématique.

Ce constat souligne par ailleurs une inégalité territoriale d'accès au train : dans les espaces intercommunaux peu denses, la gare est rarement accessible « de porte à porte » sans recours à la voiture. L'usage du vélo y est freiné par un environnement routier pensé prioritairement pour l'automobile. Ainsi, les enquêtés se trouvent dans une situation de « motilité contrariée » : ils disposent des compétences techniques, d'une forte motivation écologique et d'un capital de mobilité favorable, mais les conditions matérielles et institutionnelles ne permettent pas de réaliser pleinement ces dispositions.

Ces pratiques de mobilité peu courante dans le monde rural alimentent parfois un sentiment de décalage par rapport à leur entourage social, dans un territoire encore largement structuré par l'usage exclusif de la voiture. La norme de l'autosolisme reste si forte que ces pratiques alternatives sont perçues comme marginales, voire excessives.

> *« Limite vous paraissez un peu excessif quand vous dites : "on pourrait remplir une voiture plutôt que d'y aller chacun de notre côté". »*
>
> *Gaëlle*

L'ensemble de ces situations illustre ce que les chercheurs qualifient de vulnérabilité structurelle de la motilité : les individus disposent de compétences, d'une volonté affirmée et d'une sensibilité forte aux enjeux environnementaux, mais l'environnement institutionnel, matériel et social limite la concrétisation de leurs potentialités de mobilité.

Cela révèle le poids des normes sociales de mobilité et le rôle central qu'elles jouent dans la reconnaissance ou la disqualification des pratiques minoritaires.

L'idéal-type des « éco-rationnels » met ainsi en lumière des ménages pionniers, porteurs d'un projet de mobilité aligné avec leurs valeurs écologiques, mais contraints par un environnement territorial peu favorable. Ils rationalisent leurs déplacements, intègrent le vélo et le train comme alternatives crédibles à l'autosolisme, et projettent des solutions collectives telles que l'autopartage.

Toutefois, leur potentiel de transformation demeure limité par la faible offre de transports publics, par des aménagements insuffisants et par une valorisation institutionnelle du vélo davantage tournée vers le tourisme que vers le quotidien.

En ce sens, ces ménages constituent une figure d'avant-garde en tension, incarnant à la fois la possibilité d'une mobilité durable et les contradictions structurelles qui freinent sa généralisation. Ils révèlent la nécessité, pour les politiques locales, de renforcer les interconnexions entre modes (train, vélo, bus), de sécuriser les aménagements cyclables du quotidien et de développer l'autopartage pour accompagner et amplifier ces pratiques émergentes.

2.3.3 Idéal-typique 2 : les éco-contraints

Cet idéal-type, construit à partir des trajectoires des enquêtés 5 et 6, correspond à des ménages de classes moyennes, relativement diplômés, animés par une forte sensibilité environnementale mais dont les pratiques de mobilité demeurent contraintes par des facteurs structurels. Ces ménages partagent le souhait affirmé de « faire autrement » que l'autosolisme, mais se heurtent à des impossibilités matérielles, financières et territoriales. Leur quotidien illustre une tension permanente entre des valeurs écologiques intériorisées et un environnement institutionnel et spatial qui limite leur mise en œuvre.

Leur trajectoire résidentielle est révélatrice. Ayant connu par le passé des situations d'isolement rural dépourvues de services de proximité, ils ont délibérément choisi de s'installer dans des bourgs mieux dotés en commerces, équipements scolaires et tissu associatif. Ce choix résidentiel, motivé par un désir d'autonomie pour les enfants et par une volonté de réduire la dépendance automobile, témoigne d'un habitus marqué par la recherche d'un équilibre entre ancrage local et accessibilité.

> *« On habitait en Haute-Garonne, dans un tout petit village, vraiment très petit, dans lequel il y avait zéro service (…) On était dans une maison isolée au milieu du champ, donc on était tout le temps dans la voiture. (…) On a voulu déménager quand elles étaient en âge de prendre un peu d'autonomie pour qu'elles puissent aller faire du vélo toutes seules sur la place. »*
>
> *Alexia*

Ces ménages ne se reconnaissent pas seulement dans un mode de vie rural, ils recherchent un « village de taille humaine », disposant de services, d'équipements collectifs et d'un tissu associatif dynamique. Cette configuration leur permet d'articuler pratiques quotidiennes et valeurs écologiques, mais également de sortir de l'anonymat caractéristique des espaces plus urbains. Ils privilégient des sociabilités de proximité, fondées sur la reconnaissance mutuelle et l'interconnaissance, qui consolident leur insertion locale et donnent un sens

collectif à leurs pratiques de sobriété. Ce rapport au territoire illustre ainsi une quête de convivialité et d'ancrage local, où la mobilité est envisagée non seulement comme un déplacement fonctionnel mais aussi comme un vecteur de lien social et d'appartenance.

> *« On préfère vivre dans un village où on peut avoir une vie locale, une dynamique, quelque chose. Et il y a aussi bien des services, des commerces, des administrations que des associations, un centre social, l'école. »*
>
> *Alexia*

> *« Moi, je me bats au niveau local et je m'investies dans des associations locales »*
>
> *Simon*

La sensibilité environnementale constitue un marqueur central de ces trajectoires. Ces ménages revendiquent des choix écologiques structurants, tels que la renonciation à l'avion ou la pratique régulière du covoiturage, même lorsqu'elle implique des contraintes organisationnelles.

> *« La proximité pour les vacances c'est un choix plutôt écologique, en fait, de ne pas prendre l'avion. »*
>
> Alexia

> *« On prend jamais l'avion et on bouge sur des distances assez courtes. »*
>
> Simon

Cette disposition écologique s'accompagne d'un engagement concret dans la vie locale, perçu comme un prolongement de la cohérence recherchée entre valeurs et pratiques. Investissement associatif, participation à des actions environnementales et soutien aux commerces de proximité incarnent cette volonté d'aligner la sphère domestique et collective.

> *« On est tous les deux dans plusieurs associations locales. Ça faisait partie des raisons pour lesquelles on s'est installé ici. Pour nous, vivre à Salles-sur-l'Hers, c'était faire vivre les commerces locaux (...) mais aussi s'impliquer dans le tissu associatif local. »*
>
> Alexia

> *« Je participe à tous les ramassages de mégots et de déchets... »*
>
> Simon

Le quotidien de ces ménages est néanmoins organisé autour de l'usage incontournable de la voiture. Les déplacements domicile-travail s'effectuent en automobile, faute d'alternatives viables, même si la volonté de réduire son usage est affirmée. Le covoiturage apparaît comme une solution occasionnelle, mais rarement praticable compte tenu des contraintes d'horaires.

> *« De temps en temps, je fais du covoiturage avec un collègue, mais il faut vraiment que nos horaires collent. C'est pas très fréquent »*
>
> *Alexia*

De surcroît, si les déplacements professionnels s'effectuent exclusivement en voiture, c'est en raison de l'absence d'alternatives réellement compatibles avec les contraintes propres à leur secteur d'activité. Conscients de cette dépendance, ces individus tentent néanmoins d'en limiter les effets en recentrant leurs trajets professionnels dans un périmètre géographique plus restreint.

> *« [Mes déplacements] sont assez variés parce que moi j'ai un travail qui me demande d'aller à droite à gauche. L'idée, c'est de... de pas trop utiliser la voiture, fin le moins possible, mais bon... je peux pas faire du télétravail [parce que je suis auto-entrepreneur dans le BTP]. (...) Pendant longtemps j'ai fait des chantiers assez loin, jusqu'à Bordeaux, mais j'essaie de recentrer mon activité localement, sur Castelnaudary, les environs et sur Villefranche. Donc du coup, je bosse à 30 km autour de Castelnaudary, je suis en déplacement quotidiennement. »*
>
> Simon

À la différence des « éco-rationnels », la rationalisation des déplacements ne relève pas seulement d'une logique écologique mais aussi d'un impératif économique. Le coût du carburant agit comme une contrainte permanente, qui pèse fortement sur le budget des ménages et les conduit à hiérarchiser leurs mobilités. On observe ainsi une gestion pragmatique des trajets, marquée par le regroupement

des courses, le recours aux commerces de proximité et la limitation des déplacements jugés non essentiels. Cette rationalisation témoigne d'une économie morale des mobilités, où les arbitrages quotidiens traduisent à la fois une sensibilité environnementale et une vigilance budgétaire constante.

> *« Oui, financiers dans le sens où c'est sûr que le prix de l'essence (...) on est attentifs à prioriser nos déplacements et à ne pas se déplacer pour rien. »*
>
> Alexia

> *« En sortant du travail, je passe faire des courses et ensuite je rentre à mon domicile. Le reste de mes trajets sont pour les activités de mes enfants. Et ensuite, globalement, à Salles sur l'Hers, on a quand même pas mal de commerce et de services. Donc, je n'ai pas besoin de reprendre la voiture après »*
>
> *Alexia*

La contrainte financière et territoriale se traduit également par des arbitrages dans la sphère culturelle. Ces ménages opèrent un renoncement sélectif aux sorties distantes, en privilégiant des formes de consommation culturelle de proximité, souvent portées par le tissu associatif local. Ce choix n'est pas seulement subi : il participe d'une logique d'ancrage territorial et de soutien à la vie collective. Toutefois, les contraintes liées à l'usage de la voiture dans les espaces urbains, combinées à l'inadaptation des horaires ferroviaires, limitent fortement l'accès aux centralités régionales comme Toulouse, enfermant ainsi ces ménages dans une dépendance résidentielle où les alternatives à l'autosolisme demeurent faibles.

> *« Non, vu qu'on a une voiture, on ne renonce pas à des choses essentielles mais par exemple, ça va plutôt être pour du loisir, de se dire qu'on a envie de voir un concert , mais il est à 40 minutes de route, on n'y va pas parce que c'est trop loin, trop d'essence, et pas de transport en commun. On va favoriser le culturel local avec les assos qui se bougent sur notre territoire Mais sinon, on ne renonce pas à des choses essentielles pour des problématiques de déplacement »*
>
> Alexia

> *« Si on a besoin de faire des choses qui ne sont pas faisables à pied, on prend la voiture. Et donc, on essaye quand il y a une alternative à la voiture de la prendre, mais globalement, on en a très peu »*
>
> Simon

Les loisirs et vacances sont également rationalisés, privilégiant la proximité, les déplacements en covoiturage et des solutions peu coûteuses. Ces choix relèvent à la fois d'une contrainte budgétaire et d'une éthique écologique.

> *« On part globalement dans notre famille… On est plutôt sur des voyages en France et pas cher. (…) On part en Espagne, on covoiture avec une amie, on réussit à avoir un véhicule six places pour qu'on puisse être nombreux dedans. »*
>
> Alexia

> *« A chaque fois que j'y suis monté [au Luxembourg], j'ai pris des covoitureurs avec moi. C'est pas la peine de prendre ma voiture pour moi tout seul, pour faire, 1500 bornes. »*
>
> Simon

Leur motilité se heurte à des obstacles concrets dès lors qu'il s'agit des transports en commun. Les horaires des trains et des bus sont jugés peu compatibles avec les rythmes de vie quotidiens, que ce soit pour le travail, les activités des enfants ou les loisirs, et la fiabilité des services est régulièrement critiquée, générant incertitude et stress. Le coût des déplacements longue distance est perçu comme prohibitif, même si la tarification régionale avantageuse est reconnue comme un dispositif partiellement attractif pour certains trajets ponctuels. Par ailleurs, le train et les gares sont peu adaptés aux cyclistes, car l'accès aux quais, le transport des vélos et l'absence d'intermodalité efficace compliquent la combinaison des modes de transport sur un même trajet. Ces limites renforcent le recours à la voiture, qui reste pour ces ménages le mode de transport le plus sûr, flexible et prévisible au quotidien.

> *« Alors on ne va pas voir nos proches en train parce qu'ils sont à l'autre bout de la France et c'est plus mal desservi, il faut passer par Paris, ça nous coûte moins cher de faire en voiture. Mais par contre sur des déplacements ponctuels à 1€ en région, c'est plutôt pour aller à Toulouse la journée car on ne peut pas y aller le soir »*
>
> Alexia

> *« C'est au petit bonheur la chance, vous pouvez très bien en avoir pour 300 balles, comme 70 balles aller- retour. Donc le train, moins je le prends mieux je me porte. C'est juste hallucinant, les prix »*
>
> Simon

> *« On a raté le train pour Castelnaudary, le dernier était à 21 heures, on est resté bloqué à Toulouse (…) C'est pas encourageant, depuis, je ne prends plus jamais le train. »*
>
> Simon

> *« On est obligé de transporter les vélos chargés par-dessus le quai, il y a des escaliers et pas de rampes. En plus, quand on est arrivé dans le train. Toutes les places pour les vélos étaient prises par une famille, mais ils étaient que quatre hein. Tout était pris. Donc il n'y avait pas de place, clairement, voilà. On se débrouillait entre nous, on aidait les descentes, etc. Ce n'est pas pratique »*
>
> Simon

Les principaux obstacles relèvent également de l'inadaptation des lignes d'autocar, dont les horaires ne répondent ni aux besoins liés au travail ni aux usages de loisirs. L'offre actuelle reste pensée avant tout selon une logique descendante de desserte scolaire ou administrative, sans réelle prise en compte des pratiques quotidiennes des habitants. Les cars circulent sur des amplitudes horaires limitées, souvent incompatibles avec les contraintes d'emplois salariés ou indépendants, et ne permettent pas de rejoindre efficacement les bassins d'emploi périphériques. De même, l'absence de dessertes aux temps sociaux du week-end ou en soirée empêche leur usage pour des pratiques culturelles ou de loisirs. Mais la difficulté ne réside pas uniquement dans les temporalités : elle tient aussi à la faiblesse de la couverture territoriale. Une partie des habitants vit en « zones blanches » du transport collectif, c'est-à-dire dans des secteurs totalement dépourvus de desserte. Ainsi, même lorsque l'infrastructure existe, elle demeure inutilisable pour une grande part des ménages, car elle ne correspond ni aux rythmes de vie effectifs ni aux espaces réellement fréquentés.

> *« Je pense que je faisais référence à celui à la demande pour aller à Castelnaudary depuis Salles, le lundi ou le mercredi. (…) Et peut-être à celui pour aller à Toulouse, le bus, le car qui va à Toulouse, mais qui part à 7h du mat. Et du coup, nous, si on va à Toulouse, c'est pour des loisirs et donc on ne prendra pas le bus à 7h du mat. (…) Alors que si on avait un bus Salles-sur-l'Hers – Toulouse le samedi à 10h par exemple, ça on pourrait être amené à le prendre. »*
>
> Alexia

> *« Autant on a des bus qui roulent à vide… Autant, il n'y a pas de bus qui fasse Castelnaudary-Quillan. »*
>
> Simon

Si le vélo est utilisé ponctuellement et valorisé comme moyen de transport urbain, il demeure perçu comme inadapté aux trajets intercommunaux en raison de l'absence d'aménagements sécurisés. Les infrastructures cyclables entre villages sont quasiment inexistantes, ce qui renforce la dépendance automobile même pour de courtes distances. Cette discontinuité territoriale empêche toute véritable diversification modale : les habitants, bien disposés à recourir davantage au vélo, se heurtent à des routes départementales jugées dangereuses et à l'absence de liaisons sécurisées entre les communes. Dès lors, la voiture s'impose par défaut, non par préférence culturelle, mais parce que les conditions matérielles rendent l'usage d'autres modes impraticables. On observe ainsi une forme de dépendance structurelle à l'autosolisme, qui enferme ces ménages dans un paradoxe : vouloir réduire leur empreinte écologique tout en étant contraints, par l'organisation même du territoire, à reproduire le recours à la voiture individuelle. Ainsi, le vélo se limite à des déplacements internes à la commune et n'ont pas vocations à des déplacements inter-communaux car jugés trop dangereux.

> *« En fait, on peut se déplacer en vélo dans le village, mais en dehors, il n'y a aucun aménagement, les routes sont étroites. (...) Mais globalement, à la campagne, le problème, c'est rejoindre un village à l'autre. Il n'y a pas d'aménagement cyclable et la vitesse des voitures pose problème, que ça soit dans les villages ou en dehors. (...) C'est des routes qui ne sont pas franchement sécurisantes pour les vélos. [S'il y avait des liaisons intercommunales] pour aller dans le village d'à côté, j'irais en vélo. »*
>
> Alexia

> *« un des aspects fondamentaux négligés, en France d'une manière générale, c'est les pistes cyclables pour relier les communes entre elles quoi. Que les gens puissent y aller à vélo, à pied, en trottinette aussi. (...) Je me sers de mon vélo pour tout ce qui se passe en ville et pas en dehors, en dehors c'est trop dangereux. Dans le Lauragais, on peut pas faire de longs déplacements en vélo. »*
>
> Simon

Les bassins de vie fragmentés créent des incohérences territoriales. Ces ménages se trouvent pris entre plusieurs polarités (Villefranche, Castelnaudary, Toulouse), sans réelle intégration institutionnelle. Pour les classes moyennes attachées à limiter leurs déplacements et à rationaliser leurs pratiques, cette absence de continuité accroît la dépendance à la voiture, qui devient le seul mode capable de relier efficacement ces espaces disjoints.

> *« Je trouve que c'est pertinent de décloisonner Castelnaudary et Villefranche parce qu'il y a quand même beaucoup de gens de Toulouse qui commencent à habiter vers ici aussi, mais qui sont quand même plutôt tournés sur Toulouse. Et donc, je pense que le lien entre Villefranche-Castel, ce bassin de vie, est, à mon avis, plutôt pertinent, mais qui n'est pas évident juste pour des raisons administratives, de fonctionnement de la collectivité, et je trouve que c'est dommage. »*
>
> Alexia

> *« Je suis à 15 minutes de Villefranche, à 20 minutes de Castel. Et donc, pour moi, j'ai aucun avantage à aller à Castel… la gare, la plus proche de chez moi, c'est Villefranche, c'est pas Castel. »*
>
> Alexia

Ces trajectoires mettent en lumière une motilité forte mais entravée. Les enquêtés disposent des compétences, de la motivation et des dispositions écologiques pour adopter des mobilités alternatives, mais se trouvent freinés par des contraintes structurelles : insuffisance des transports collectifs, absence d'aménagements cyclables intercommunaux, fragmentation institutionnelle. Ce décalage génère une forme de frustration et de résignation partielle.

> *« Les philosophies ne sont pas toujours possibles à mettre en place. »*
>
> Simon

Ces ménages expriment une forte disposition au changement, mais leur capacité effective reste conditionnée à l'adaptation de l'offre de transport collectif. Ils se déclarent prêts à adopter des alternatives à l'autosolisme, à condition que celles-ci ne génèrent pas des pertes de temps trop importantes dans leur organisation familiale et professionnelle.

> *« Moins de 10 minutes, je pense. Parce que sinon, au-delà, mon temps le matin est trop précieux. (…) Moi, je suis prête à des sacrifices, à des concessions, notamment mon empreinte carbone et tout ça. Mais il faut que ce soit un minimum compatible avec ma vie personnelle. Si je dois partir une heure plus tôt le matin, rentrer une heure plus tard le soir, je ne le ferai pas. »*
>
> Alexia

Ils incarnent ainsi des ménages « contraints écologiquement » désireux de réduire leur dépendance automobile, engagés localement et sensibles aux enjeux

environnementaux, mais limités dans leurs possibilités d'action. Leur rapport à la mobilité est marqué par une rationalisation permanente, où chaque déplacement est pesé en termes de coût, d'impact écologique et de faisabilité pratique.

L'idéal-type des « éco-contraint » révèle une catégorie sociale située à la croisée des classes moyennes modestes et diplômées, porteuse d'un capital écologique affirmé mais bridée par un environnement matériel et institutionnel peu favorable. Leur situation souligne le rôle déterminant des infrastructures, des tarifs et des politiques territoriales dans la concrétisation des aspirations écologiques. Ces ménages montrent que la transition vers des mobilités durables ne relève pas uniquement des dispositions individuelles, mais suppose des conditions structurelles facilitantes. En leur sein se joue un enjeu clé pour les politiques locales : offrir des alternatives crédibles et accessibles à l'autosolisme, afin de libérer le potentiel de transformation que ces foyers portent déjà en eux.

2.3.4 Idéal-typique 3 : les auto-économes

Cet idéal-type, construit à partir des trajectoires des enquêtés 7, 8 et 9, correspond à des ménages modestes, peu diplômés, socialisés dans un contexte rural où la voiture constitue un outil central de la vie quotidienne. Pour ces individus, la mobilité n'est pas envisagée comme un choix mais comme un simple moyen d'accès aux services, à l'emploi et aux loisirs. Leur rapport à l'autosolisme est fortement ancré dans un habitus rural ou la voiture est perçue comme la solution la plus simple, flexible et sécurisante, tandis que l'usage des transports collectifs ou du vélo est marginal, considéré comme contraignant ou risqué.

En matière de mobilité, les « auto-économes » organisent leurs pratiques selon le principe du « faire de nécessité vertu »[25]. En d'autres termes, ils s'adaptent aux infrastructures et aux offres de transport disponibles sur le territoire, se contentant de ce qui existe et ne s'interrogeant jamais sur d'éventuelles alternatives. Cette capacité d'adaptation leur permet, paradoxalement, de ne pas rencontrer de problème de déplacement immédiat, ainsi leur mobilité est parfaitement ajustée aux contraintes locales. Cette posture traduit un pragmatisme étroitement borné par la réalité matérielle et économique, où les déplacements restent avant tout fonctionnels, guidés par la maîtrise des coûts et la gestion du temps, plutôt que par des choix normatifs ou écologiques.

[25] Bourdieu Pierre, *La misère du monde*, Seuil. Paris, 1993.

> *« Non, je n'ai aucun souci de déplacement, non. Si j'ai pas envie je me déplace pas »*
>
> Albert

> *« Euh là dans l'immédiat j'ai pas de soucis de déplacement… »*
>
> Carine

Le rapport à l'environnement de ces ménages est très limité. Les valeurs écologiques sont faibles, souvent exprimées seulement par conformisme ou « pour faire plaisir ». Les choix de mobilité ne relèvent jamais d'une préoccupation environnementale mais sont guidés par des impératifs financiers et de praticité. L'usage de véhicules hybrides, par exemple, relève de stratégies économiques plutôt qu'écologiques. En effet, cette posture peut s'expliquer par le fait que les ménages modestes tendent à reléguer les préoccupations environnementales au second plan. Confrontés à des contraintes financières, matérielles et temporelles fortes, ils mobilisent d'abord leurs ressources pour assurer le fonctionnement quotidien du foyer et la satisfaction des besoins essentiels[26]. Dans ce contexte, les enjeux écologiques sont perçus comme secondaires ou abstraits, difficilement traduisibles en actions concrètes au regard de leurs priorités immédiates. Ces ménages opèrent une hiérarchisation pragmatique des contraintes où les décisions quotidiennes, y compris en matière de mobilité, sont déterminées par la nécessité de combiner efficacité économique, sécurité et gestion du temps, plutôt que par des valeurs ou normes environnementales. Ainsi, l'orientation pratique de leurs choix traduit à la fois une rationalité économique et une intériorisation des limites structurelles de leur environnement.

> *« L'écologie c'est à la mode maintenant d'en parler. Je n'ai pas spécialement de préoccupations, je fais attention et puis voilà c'est tout »*
>
> Albert

> *« J'ai une hybride, parce que je souhaitais avoir une hybride depuis un moment déjà pour une question économique »*
>
> Albert

> *« J'ai plus ou moins des préoccupations environnementales comme tout le monde, mais bon… je m'en inquiète un peu disons »*
>
> Carine

[26] Comby Jean-Baptiste. *Ecolos, mais pas trop … Les classes sociales face à l'enjeu environnemental.* Raisons d'agir, Paris, 2024.

La dépendance à la voiture s'ancre profondément dans un habitus routinier et générationnel. Socialisés dès leur jeunesse dans un contexte temporel où la mobilité motorisée est la norme, ces individus ont intériorisé l'idée que la voiture constitue le principal moyen de déplacement. Cette socialisation crée une dépendance routinière, où l'usage de l'autosolisme devient une pratique naturelle et quasiment automatique, inscrite dans la continuité de leurs trajectoires de vie. La possession de plusieurs véhicules joue un rôle à la fois pragmatique et symbolique, elle sécurise l'organisation quotidienne du ménage et garantit la mobilité face aux contraintes spatiales et temporelles du territoire. Le vélo, bien que disponible au sein du foyer, reste marginal dans les pratiques de mobilité et n'est mobilisé qu'en dernier recours. Dès qu'une solution automobile se présente, la pratique cyclable est systématiquement abandonnée, illustrant la prégnance de l'habitus routinier et de la dépendance à l'autosolisme. Cette dernière s'impose ainsi par défaut, comme une solution pratique, flexible et sécurisante, résultat à la fois de contraintes structurelles, d'une socialisation routinière et de stratégies pragmatiques de maintien du capital économique familial.

> *« J'ai un vélo mais bon... J'en fais pas trop. J'ai peur de tomber et mon épouse n'est pas trop à l'aise non plus en vélo*
>
> Albert

> *« J'ai pas l'habitude de prendre le train ou le car... Il y en a qui ont l'habitude mais bon moi ce n'est pas le cas. Je n'ai jamais pris les transports en commun de ma vie. Comme j'ai toujours habité à la campagne, il fallait avoir une voiture. C'est comme ça, j'ai pas l'habitude de prendre les transports en commun. »*
>
> Albert

> *« Quand on est arrivé dans la région, on n'avait pas les moyens pour avoir un deuxième véhicule donc mon mari effectuait les trajets à vélo. Il a fait ça pendant trois mois à peu près le temps qu'on arrive à avoir des sous pour acheter une deuxième voiture. Maintenant, on a deux voitures, un diesel et une essence »*
>
> Cléo

À l'inverse, les liaisons intercommunales, perçues comme dangereuses et mal adaptées, renforcent la prégnance de l'habitus automobile et limitent l'adoption du vélo. L'insuffisance d'infrastructures sécurisées, combinée à des représentations routinières de la mobilité, empêche le développement d'une culture cyclable chez ces profils et conforte la dépendance à l'autosolisme.

> *« C'est très dangereux. Il n'y a aucun aménagement entre La Cassaigne et Castelnaudary. C'est très, très dangereux. Et puis les camions qui passent, bah même pas à un mètre de vous, c'est super dangereux. Plein de fois, il a été à la limite d'avoir un accident. Et jusqu'à aujourd'hui, il y a rien qui a été fait de toute façon. Ça n'a pas changé, c'est toujours pareil. Il y a aucune piste cyclable. »*
>
> Cléo

Les déplacements quotidiens de ces ménages sont ambivalents, en effet, pour les trajets internes à leur commune de résidence, la marche domine, révélant une appropriation pragmatique de l'espace proche et une adaptation aux contraintes financières.

> *« Houla, je me déplace en voiture, sauf si dans Bram c'est souvent à pied (...) mais pour venir à la comcom [CCPLM] je suis quand même venu en voiture »*
>
> Albert

> *« Quotidiennement, bon là je me déplace pas trop en voiture parce que je travaille sur la même commune où j'habite donc je suis souvent à pied pour limiter les frais »*
>
> Carine

En revanche, pour les déplacements liés aux courses et aux loisirs, l'automobile s'impose comme mode de transport quasiment exclusif. La présence de commerces de proximité au sein de la commune de résidence n'apparaît pas suffisante pour infléchir cette pratique : les habitants privilégient l'accès en voiture aux grandes surfaces, perçues comme plus attractives en raison de leurs prix plus compétitifs et de l'offre diversifiée qu'elles proposent. Ce comportement traduit à la fois un arbitrage économique en faveur du pouvoir d'achat et une inscription dans des habitudes de consommation ancrées, où la grande surface devient une destination en soi, intégrée aux routines de mobilité quotidienne. Cette dépendance à l'automobile traduit à la fois d'habitude d'autosolisme forgé par une socialisation rurale, et une organisation pratique du quotidien où la flexibilité, la sécurité et la gestion des contraintes matérielles structurent les choix de mobilité

« Trois fois dans la semaine, j'ai des activités extra-professionnelles, donc je redescends sur Castel le lundi et le jeudi, pour mes activités. Et le mercredi, c'est sur Montréal, tout ça c'est en voiture. (...) Je ne fais pas de covoiturage, rien du tout »

Cléo

« Je vais faire mes courses en voiture car je vais à Castelnaudary ou à Carcassonne. »

Albert

Les bassins de mobilité des auto-économes s'articulent peu avec le territoire local, ce qui fragilise la pertinence des réseaux de transports collectifs. Résidant à l'Ouest ou à l'Est du territoire, les uns orientent leurs déplacements vers l'Ariège et la Haute-Garonne, tandis que les autres se tournent vers le reste de l'Aude. Dès lors, l'offre locale – qu'il s'agisse du transport à la demande ou des lignes de bus – apparaît insuffisamment adaptée, car elle ne correspond pas aux destinations effectives des usagers. Ce décalage structurel entre l'organisation institutionnelle des mobilités et les pratiques réelles produit une forme d'injustice spatiale, dans la mesure où les habitants se trouvent contraints au recours à l'automobile, faute d'alternatives pertinentes et équitables.

De surcroît, ces lignes régulières sont perçues comme peu adaptées aux besoins réels des usagers, en raison des coûts trop élevés, des horaires contraignants et d'une faible compatibilité avec les rythmes familiaux et professionnels. Cette situation illustre une motilité restreinte, où les choix de déplacement sont largement conditionnés par l'organisation quotidienne plutôt que par des considérations environnementales. L'usage des transports collectifs reste marginal, pénalisé par le décalage entre l'offre institutionnelle et les bassins de mobilité effectifs. La voiture s'impose alors comme la solution la plus simple, flexible et sécurisante, tandis que les alternatives sont perçues comme insuffisamment pratiques ou sécurisées.

« J'ai jamais pensé à me déplacer autrement. Pour le moment, j'ai la facilité avec la voiture. »

Albert

« Pour les vacances, je prends la voiture car c'est une question de praticité. On est plus libre »

Albert

> *« Je me déplace en voiture, avec les enfants c'est plus pratique. En train ça serait pas du tout pratique »*
>
> Cléo

> *« Et surtout en train, bah soit c'est hors de prix, soit bah il y a toujours des soucis avec les trains en retard, annulés, etc. Et, fin, si je suis toute seule, ça passe, mais quand on est avec des enfants, c'est pas possible. »*
>
> Cléo

> *« Dans l'immédiat pour moi [la voiture] c'est la solution la plus facile… »*
>
> Carine

> *« Les transports en commun sont trop chers, c'est pour ça que les ¾ du temps je prends la voiture »*
>
> Carine

La capacité de ces profils à modifier leurs pratiques de mobilité demeure très limitée. En effet, les incitations financières ou la baisse des tarifs des transports en commun peuvent constituer le principal levier pouvant susciter un changement. Pour ces ménages, la contrainte économique prime sur toute autre considération, par exemple, si le coût des transports collectifs est perçu comme trop élevé par rapport à l'usage de la voiture, ils y renoncent.

> *« Peut-être qu'une baisse du prix du billet pourrait faire que j'utilise les transports en commun. (…) S'il n'y a pas d'aide et que c'est trop onéreux par rapport à la voiture, je ne les prendrais pas… Le côté financier, ça c'est sûr, c'est prioritaire »*
>
> Carine

Par ailleurs, le changement de pratiques s'avère difficile à provoquer car ces ménages se contentent des solutions existantes et n'éprouvent aucun besoin réel de mobilité alternative. Ils s'adaptent à l'offre actuelle sans se questionner sur d'autres possibilités, et la voiture reste au centre de leur quotidien. Même lorsqu'ils déclarent adopter la marche pour certains trajets, le recours à l'automobile reprend rapidement le dessus, ce qui illustre la force de l'habitus et la routine des comportements.

Enfin, toute modification de mobilité est conditionnée par des contraintes pratiques strictes. Les correspondances longues et les temps de trajet supplémentaires sont perçus comme des obstacles significatifs, limitant fortement l'acceptation de modes de transport alternatifs. Cette prudence

traduit une rationalité pratique et économique marquée, où la flexibilité, la gestion du temps et la sécurité demeurent prioritaires face aux innovations mobilitaires.

> *« Si ça passe toutes les cinq minutes, pourquoi pas, mais s'il faut attendre 15 minutes pour avoir une prochaine navette, là ça ne me servira pas. Parce que tout simplement, j'arriverai en retard après pour mon travail »*
>
> Cléo

> *« Alors, ça, je ne sais pas du tout [si je veux allonger mon temps de trajet pour les mobilités douces]. Mais après je peux ajouter 10 minutes, un quart d'heure, sans problème, au-delà je prendrais toujours ma voiture. »*
>
> Carine

En définitive, cet idéal-type met en évidence la manière dont la vulnérabilité économique et l'habitus rural façonnent les pratiques de mobilité. La dépendance à l'autosolisme résulte à la fois de contraintes matérielles, de routines socialement intégrées et de stratégies pragmatiques centrées sur la sécurité, la flexibilité et la maîtrise des coûts. Les ménages se contentent de l'offre existante, s'adaptent aux infrastructures disponibles et n'éprouvent pas de besoin immédiat de recourir à des alternatives. Cette posture, structurée par la socialisation et le pragmatisme économique, limite fortement la capacité d'adhésion à des dispositifs de mobilité durable, même en présence d'incitations financières ou de services adaptés. Les innovations mobilitaires se heurtent ainsi aux contraintes temporelles, économiques et spatiales, ainsi qu'à des représentations routinières profondément ancrées. L'usage de la voiture, économe, flexible et sécurisant, s'impose donc par défaut, consolidant un régime de mobilité fonctionnelle où l'efficacité pratique prime sur toute considération normative ou écologique.

2.3.5 Idéal-typique 4 : les captifs

Cet idéal-type, construit à partir des trajectoires des enquêtés 10, 11 et 12, correspond à des personnes âgées ou en situation de handicap vivant en zone rurale, dont la mobilité est profondément marquée par des contraintes sanitaires, physiques et territoriales. À la différence d'autres profils, leur rapport à la mobilité n'est pas seulement déterminé par des arbitrages économiques ou des choix résidentiels, mais par une perte de capacités physiques qui redéfinit l'ensemble de leurs pratiques. Ce processus produit une situation d'assignation à résidence, où l'accès aux soins, aux ressources et à la vie sociale se trouve conditionné par des déplacements difficiles, coûteux et inadaptés.

Leur trajectoire résidentielle illustre un paradoxe classique des ancrages ruraux contemporains. Le choix initial d'installation s'inscrit dans une logique de recherche

d'équilibre résidentiel, articulant proximité familiale et accessibilité aux services médicaux. Or, cet équilibre est profondément déstabilisé par la désaffiliation institutionnelle que constitue le départ à la retraite du médecin. L'atout premier du territoire – la présence d'un service de santé de proximité – se renverse en contrainte majeure, révélant la vulnérabilité d'une organisation résidentielle dépendante d'infrastructures dont la pérennité n'est pas garantie.

Cette évolution révèle la fragilité des ressources locales dans les espaces ruraux. La disparition d'un service central, qui échappe à la maîtrise des habitants, déstabilise profondément l'organisation résidentielle. Pour ces personnes, souvent âgées ou atteintes de problèmes de santé, il ne s'agit pas simplement d'un désagrément fonctionnel. C'est tout le projet d'ancrage qui se trouve remis en cause, car l'accès aux soins devient conditionné à des déplacements plus longs et plus pénibles.

Dans ce contexte, la mobilité – censée compenser la disparition des services de proximité – se transforme en épreuve. Les mobilités médicales, longues et épuisantes, reposent exclusivement sur l'automobile, mais l'usage de celle-ci devient incertain à mesure que les capacités physiques déclinent. Ces individus se trouvent ainsi pris dans une double vulnérabilité, territoriale et corporelle : assignés à un espace appauvri en ressources, tout en étant de moins en moins capables de se déplacer pour accéder aux centralités extérieures. Ce renversement de trajectoire montre combien la soutenabilité du choix résidentiel rural dépend d'une infrastructure sociale et institutionnelle de proximité, dont la disparition fragilise le sens même du projet de vie initial.

> *« On a voulu déménager de la Région Parisienne. On voulait être à moins d'une heure de notre fils donc on a trouvé ici. Il y avait 3 médecins, c'était les conditions idéales. »*
>
> Dennis

> *« Nous avions… Parce qu'il n'y a plus de médecin, notre médecin est parti à la retraite. Et nous sommes quand même, un peu, très dépendants du circuit médical parce qu'on est tous les deux en ALD (…) Tout ce qu'on a pour l'instant, on est sur une liste d'attente phénoménale à Mazères. »*
>
> Enquêté 9

La contrainte médicale transforme en profondeur le rapport à la mobilité. L'accès aux soins, désormais érigé en priorité absolue, réorganise l'ensemble des pratiques de déplacement. Or, cet impératif se heurte à une double limitation. D'un côté, l'absence d'offre de transport collectif adaptée empêche tout recours à une alternative crédible à la voiture. De l'autre, la fragilité physique des enquêtés rend ces trajets difficiles, voire anxiogènes. Les rendez-vous médicaux deviennent ainsi

une véritable épreuve. Ils ne sont plus seulement des actes de soin, mais des séquences marquées par l'incertitude, la fatigue et le coût. La mobilité, censée garantir l'accès à la santé, se transforme alors en facteur de stress et de vulnérabilité. Cette situation illustre un processus d'inversion des fonctions de la mobilité, loin de favoriser l'intégration et l'autonomie, elle accentue ici la dépendance, les problèmes sanitaires et le sentiment de relégation.

> *« Avant j'avais mon docteur sur la commune où j'habitais, maintenant je vais me faire soigner en voiture à Villefranche-de-Lauragais. (...) À cause du temps de route, et de l'éloignement, je me soigne plus comme avant, ça a des impacts sur ma santé. »*
>
> Christophe

> *« Eh bien voilà, c'est une très bonne question. Je ne sais pas comment on ferait pour aller chez le médecin si on arrive à avoir une place à Mazamet car il y a un peu de route et on ne peut pas trop conduire. »*
>
> Dennis

La question financière renforce encore cette contrainte. Pour ces profils, le transport lié aux rendez-vous médicaux n'est pas systématiquement pris en charge par la sécurité sociale ou les mutuelles. Ceux qui disposent de ressources suffisantes peuvent recourir ponctuellement à des taxis, mais pour les plus modestes, l'absence de prise en charge équivaut à une impossibilité pratique. Dans certains cas, cela conduit à un renoncement pur et simple aux soins. Cette situation met en évidence une inégalité sociale face à la santé qui passe par la médiation de la mobilité. Les conditions économiques deviennent un facteur déterminant de l'accès aux soins, puisque la capacité à se déplacer conditionne la possibilité même de se soigner. Le transport ne se réduit donc pas à une dimension logistique. Il constitue ici une ressource différenciée, qui accentue les écarts entre ceux qui peuvent maintenir une continuité sanitaire et ceux qui, faute de moyens, voient leur droit effectif à la santé compromis.

> *« Pour les opérations et les hospitalisations, on va souvent à Foix, à Toulouse ou a Carcassonne mais à part la voiture, il n'y a rien pour y aller. Après on va pas se plaindre, on a une bonne retraite donc on peut toujours prendre des taxis mais ça coute cher et ceux qui n'ont pas les moyens de se payer des taxis, je ne sais pas comment ils font. »*
>
> Murielle

Dans ce contexte, la voiture reste le seul support d'autonomie possible. Malgré les difficultés croissantes liées à l'âge ou à la santé, elle demeure indispensable pour

maintenir un accès minimal aux soins et aux activités quotidiennes. Elle ne constitue pas seulement un moyen de transport mais un vecteur symbolique de liberté, une garantie de ne pas être totalement dépendant des proches ou des institutions.

Cependant, cette autonomie est précaire. L'usage de la voiture repose sur des capacités physiques qui déclinent et sur des ressources financières de plus en plus contraintes. Elle devient ainsi un bien rare, dont la possession conditionne la possibilité de rester acteur de sa mobilité. La voiture concentre donc un paradoxe, elle incarne à la fois la dernière forme d'indépendance et le rappel constant d'une fragilité qui menace de transformer cette liberté résiduelle en dépendance totale.

> *« Alors principalement, je me déplace toujours en voiture (...) En voiture par rapport aux autres moyens de transport, c'est la liberté. On dépend de nous-mêmes, donc on sait qu'on n'aura pas de mauvaises surprises. »*
>
> Christophe

> *« [Quand j'allais à Toulouse,] je prenais la voiture parce que ça me rapportait beaucoup moins de contraintes »*
>
> Christophe

> *« Je suis obligé de prendre la voiture pour descendre dans le village, parce que ça me fait trop mal de marcher »*
>
> Christophe

> *« Alors nous en voiture on est moins mobile qu'avant. Les tout petits trajets, ça va mais pour faire un peu plus, c'est compliqué. »*
>
> Dennis

L'usage des transports collectifs apparaît comme pratiquement impossible. Leur rareté, leur coût et leur faible adaptation temporelle constituent déjà un frein, mais c'est surtout leur inaccessibilité matérielle qui en rend l'usage dissuasif pour les personnes à mobilité réduite. Les marches dans les gares, l'absence d'ascenseurs ou encore l'éloignement des parkings se transforment en véritables obstacles structurels, révélant un système de transport pensé sans tenir compte de ces publics. Au-delà des seules barrières physiques, les enquêtés soulignent que l'expérience corporelle du train elle-même est plus douloureuse que celle de la voiture. Les correspondances, les trajets debout faute de place assise ou encore les manipulations liées aux bagages aggravent la pénibilité du voyage. La voiture, malgré les contraintes qu'elle implique, permet de mieux maîtriser le rythme du déplacement et de limiter la souffrance physique. Elle devient ainsi l'option privilégiée, tandis que le recours au train n'est envisagé que comme un ultime recours, lorsque aucune autre solution n'est possible.

> *« Je me déplace vraiment très très peu en train parce que c'est vraiment pas adapté, c'est vraiment pas pratique, parce que je suis une personne à mobilité réduite. Et de ce fait, il y a pas d'ascenseur partout, quand on arrive en voiture dans un parking, on doit se garer trop loin. Il y a énormément de contraintes (...) Il y a quelques mois je me suis déplacé en train pour partir à Toulon mais je souffre moins de faire la même distance en voiture. »*
>
> Christophe

> *« A la gare de Castelnaudary, c'est toute une expérience, il y a uniquement des marches pour aller sur la voie du train, bah c'est un calvaire pour moi »*
>
> Christophe

> *« Il y a quelques mois je me suis déplacé en train mais je souffre moins de faire la même distance en voiture (...) Je souffre moins parce qu'en train on change de train, on n'arrive pas spécialement dans des trains où il y a une place assise. »*
>
> Christophe

> *« C'est pas rassurant de prendre le train, parce que si on part, on est content, mais on sait pas si on va arriver en fait. »*
>
> Christophe

À ces contraintes physiques s'ajoute une dimension symbolique forte. Le fait de devoir exhiber une carte de handicap, au prix de regards ou de remarques stigmatisantes, contribue à un sentiment de mise à l'écart. Les enquêtés disent préférer renoncer au train plutôt que d'endurer cette double peine, entre entrave corporelle et atteinte symbolique.

> *« Ils vont répondre qu'il y a des places faites justement pour les personnes qui ont du mal à rester debout mais en fait, il faut avoir déjà la volonté de demander une place aux personnes quand le train est plein (...) Quand j'utilise ma carte pour montrer que j'ai besoin d'aide, le problème, c'est que je me prends des réflexions. Donc, j'ai plus envie de m'en servir. »*
>
> Christophe

Ces expériences témoignent d'une véritable injustice spatiale. Non seulement l'espace public et les infrastructures de transport restent inadaptés, mais ils deviennent le lieu même d'une exclusion. L'absence d'accessibilité ne relève pas seulement d'un déficit technique, elle consacre une inégalité de droit à la mobilité.

Pour ces individus, se déplacer en transport collectif n'est pas une ressource mais un rappel constant de leur marginalisation, confirmant que l'organisation territoriale produit et reproduit des hiérarchies sociales dans l'accès à la mobilité.

Ces contraintes multiples contribuent à un fort sentiment de relégation territoriale. Les enquêtés expriment un ressenti d'injustice spatiale, considérant que leur secteur est systématiquement oublié par les politiques publiques régionales

> *« Il y a un qu'un morceau de la population qui a accès aux transports à 1€. C'est pas le prix le problème, c'est qu'on a pas du tout accès aux transports en habitant ici, on a la sensation de ne pas exister dans l'Occitanie. On a toujours l'impression que la région côtière de l'Aude est mieux servie que la partie où on est (…) si on vit à Castelnaudary ou à Bram, on peut se déplacer parce qu'on a des bus, des trains. Si on est dans le reste… c'est compliqué quoi. »*
>
> Murielle

> *« Bram ou Castel, dans tous les cas il y a le train donc ça va pour ces personnes »*
>
> Christophe

Cette perception nourrit une expérience vécue de l'isolement, accentuée par le fait que leur bassin de vie s'oriente davantage vers l'Ariège et la Haute-Garonne que vers l'Aude.

> *« On va souvent et facilement à Pamiers et à Saverdun. (…) Autrement dit, on est dans l'Aude mais les points d'attraction sont latéraux. C'est plus facile d'aller à Foix que d'aller à Castelnaudary, la route est toute droite. »*
>
> Dennis

Ce décalage entre l'appartenance administrative et les pratiques effectives de mobilité nourrit une incongruence territoriale. Les individus résident dans l'Aude mais orientent leur vie quotidienne vers l'Ariège ou la Haute-Garonne, où les services, les soins et les centralités leur sont plus accessibles. Cette situation produit un sentiment d'être « à la marge » dans un territoire déjà lui-même périphérisé. Pris dans ce paradoxe, ils restent administrativement rattachés à un espace institutionnel qui organise peu leurs mobilités, tout en ancrant leurs pratiques dans des bassins de vie voisins. Cette incongruence renforce leur impression d'invisibilité et illustre une fragmentation des appartenances territoriales, où le vécu spatial ne coïncide pas avec les frontières administratives.

Malgré ces contraintes, les individus expriment un fort désir de sociabilité et de participation culturelle. Le marché, les sorties ou les activités collectives représentent autant d'occasions de lien social auxquelles ils aspirent, mais dont ils se trouvent durablement privés. L'impossibilité d'y accéder ne relève pas seulement d'un empêchement pratique. Elle traduit une restriction de leurs capabilités[27] c'est-à-dire de leur possibilité réelle de mener la vie à laquelle ils aspirent. Cette limitation fragilise leur intégration sociale et accentue le sentiment d'isolement.

> *« Si on avait des transports en commun, on irait beaucoup plus souvent dans les magasins, on irait au marché, ça nous manque le marché. »*
>
> Dennis

> *« Évidemment, on aimerait faire des sorties mais on est bloqué parce que moi je peux pas marcher plus de deux cents mètres. »*
>
> Dennis

Leur motilité se trouve profondément réduite. Ces individus, malgré une expérience passée et une compétence manifeste en matière de mobilité, se trouvent confrontés à un cumul de contraintes structurelles et corporelles qui neutralise leur capacité effective à se déplacer. Leur volonté de recourir à des alternatives à l'autosolisme, lorsqu'elle existe, se heurte à des offres de transport collectif fragmentaires et peu adaptées. Par exemple, le transport à la demande (TAD), bien qu'existant, n'est accessible qu'une fois par semaine et ne dessert que très peu d'endroit ce qui en limite – voire rebute – son utilisation.

> *« Je voulais me rendre à Carcassonne car ma femme s'est retrouvée en urgence. Là, en théorie il y a un transport, on peut aller à Castelnaudary puis après on peut éventuellement aller à Carcassonne en train au départ de Castelnaudary mais c'est qu'une fois par semaine »*
>
> *Dennis*

Cette rareté limite drastiquement la capacité de planification et d'anticipation des déplacements, notamment pour des motifs sanitaires qui exigent régularité et réactivité.

Le recours au covoiturage, souvent présenté comme une alternative dans les politiques publiques, reste pour ces individus peu opérant. L'offre existe théoriquement, mais elle est très rarement disponible, ce qui limite son utilisation concrète. Cette déconnexion entre les intentions institutionnelles et les besoins

[27] Sen Amartya, *Development as Freedom*, Oxford University Press. Oxford, 1999.

effectifs des habitants illustre une forme de motilité empêchée, où les compétences et la volonté de se déplacer ne suffisent pas à compenser les limites du territoire et des infrastructures.

> *« J'ai évidemment regardé le covoiturage. Le covoiturage existe théoriquement [sur ma commune], il y a un espace de covoiturage, mais à chaque fois que j'ai regardé, il y avait rien, strictement rien. Même pas pour aller à Toulouse, alors que je sais très bien qu'il y a un certain nombre de personnes qui vont tous les matins à Toulouse »*
>
> *Dennis*

La combinaison de l'inadaptation des offres et de la dégradation physique due à l'âge ou à la maladie produit un double verrou : non seulement la mobilité est techniquement difficile, mais elle devient aussi physiquement et symboliquement éprouvante. Ces individus savent se déplacer et souhaitent le faire, mais se trouvent prisonniers d'une structure territoriale qui ne leur permet pas de concrétiser leurs intentions. Leur quotidien révèle ainsi une tension entre compétences motrices et ressources institutionnelles, donnant à voir une exclusion spatio-mobilitaire qui va au-delà de la simple absence de transport.

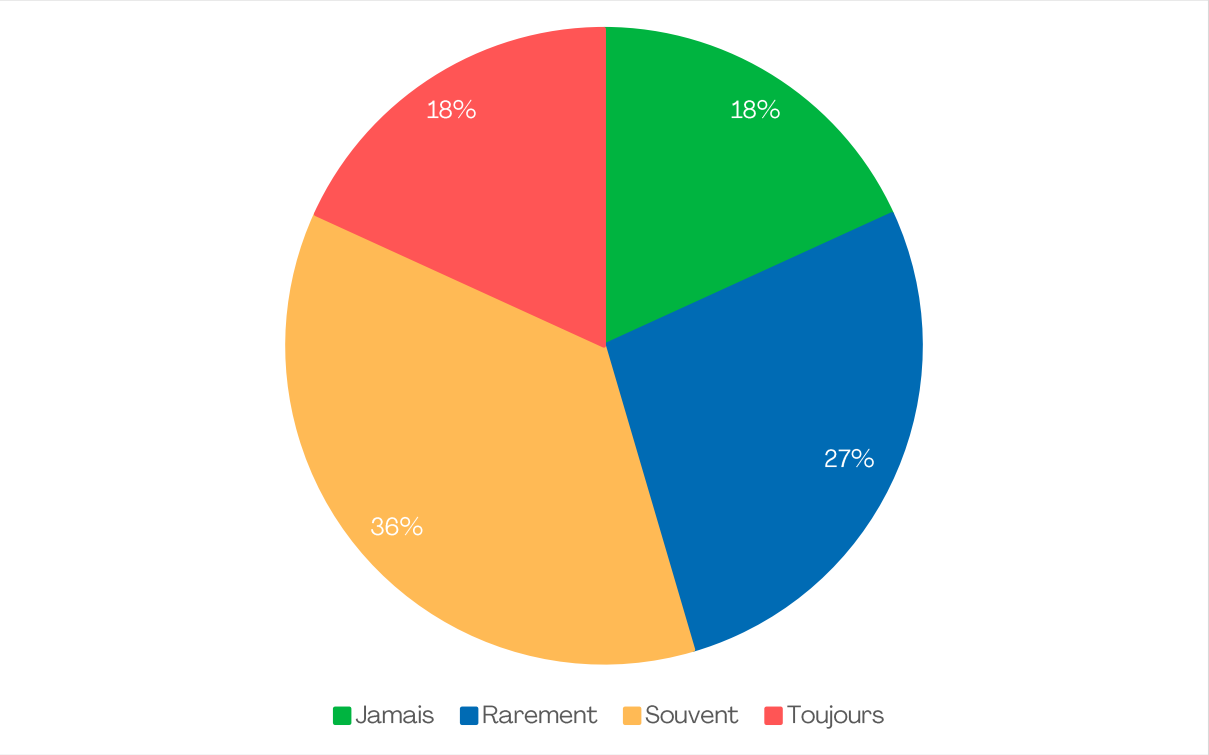
En somme, cet idéal-type illustre une vulnérabilité cumulative qui renvoie à une vulnérabilité sanitaire, vulnérabilité territoriale et vulnérabilité sociale. La mobilité, loin d'être un simple déplacement fonctionnel, devient ici un indicateur de l'inclusion ou de l'exclusion. Ces seniors et personnes à mobilité réduite incarnent la figure des « assignés à résidence », dont l'ancrage rural, autrefois choisi, se transforme en relégation. Leur rapport à la mobilité oscille entre l'attachement à la voiture comme ultime espace d'autonomie et la conscience d'une dépendance fragile, menacée par la perte de santé et par l'absence de solutions alternatives. Leur situation met en lumière la nécessité de politiques publiques adaptées, combinant accessibilité des transports, maintien des services de proximité et soutien spécifique aux populations vulnérables.

2.3.6 Idéal-typique 5 : les enclavés

Cet idéal-type renvoie à des individus durablement confrontés à l'absence de moyens de locomotion motorisés. Leur rapport à la mobilité est marqué par une dépendance exclusive aux ressources de proximité et par une incapacité structurelle à élargir leur horizon spatial au-delà de leur commune de résidence. Contrairement à d'autres profils pour lesquels la mobilité s'organise dans l'arbitrage entre contraintes économiques et choix résidentiels, ici, c'est l'absence de permis et/ou de véhicule qui structure l'ensemble de la vie sociale, professionnelle et familiale. En effet, 82 % des personnes en chantier d'insertion ont connu des difficultés de déplacements (graphique 24). Cette immobilité

contrainte entraîne des formes multiples d'exclusion : sociale, sanitaire, culturelle et professionnelle.

Graphique 24 : Difficulté de déplacement parmi les personnes en chantier d'insertion



Lecture : 36% des répondants qui sont en chantier d'insertion rencontrent souvent des difficultés de déplacements
Source : Enquête mobilité du Lauragais Audois, 2025

Leur quotidien se réduit à un périmètre restreint, centré sur la ville où ils résident. La plupart effectuent leurs déplacements à pied ou, plus rarement, à vélo. Certains recourent ponctuellement à des solidarités de voisinage ou à l'entraide familiale – covoiturage informel, dépannages entre collègues du chantier, trajets assurés par un conjoint motorisé –, mais ces solutions restent précaires et ne permettent pas de dépasser les limites de la commune. L'absence de permis ou de voiture les condamne à une forme d'assignation territoriale où le rayon d'action se limite aux commerces, aux écoles, aux services et aux médecins du centre-ville. Comme l'exprime une accompagnante.

> *« Ils se déplacent uniquement à Castel centre, ils font leurs courses dans les magasins de proximité très souvent ou alors ils se font emmener à Leclerc. (…) Ils restent dans un rayon d'action proche de chez eux. »*
>
> Chantier d'insertion

Dans ce contexte, de simples déplacements deviennent de véritables épreuves. Les rendez-vous médicaux ou scolaires se transforment en parcours longs et

fatigants, parfois incompatibles avec une journée de travail. Le manque de mobilité produit ainsi des inégalités sociales et sanitaires marquées, allant jusqu'au renoncement pur et simple aux soins lorsque ceux-ci ne sont pas accessibles à Castelnaudary. Les familles renoncent fréquemment à se rendre dans les villes voisines pour des examens spécialisés ou des suivis réguliers, faute de moyens de transport, ce qui aggrave les pathologies existantes ou retarde leur prise en charge. Le déficit de mobilité agit donc comme un facteur de vulnérabilité sanitaire, avec des conséquences particulièrement lourdes notamment pour leurs enfants nécessitant un suivi orthophonique ou médical spécifique. Une prise en charge qui pourrait sembler anodine se transforme alors en charge insurmontable, révélant le poids disproportionné que représente chaque déplacement dans leur quotidien.

> *« On a des mamans qui nous demandent si elles peuvent prendre leur journée pour pouvoir aller à pied, récupérer le petit à l'école, aller à l'orthophoniste qui est vers Leclerc et revenir à la maison. Et du coup, un enfant qui souffre de neuroatypie, que ce soit de l'autisme ou même moins que ça, de la dyslexie, c'est hyper fatigant. C'est-à-dire qu'une prise en charge de 30 minutes se transforme en parcours de 2 heures. »*
>
> *« Pour les rendez-vous médicaux c'est très compliqué parce que du coup comme en plus ils ne sont pas mobiles, ils ne peuvent pas se permettre d'aller jusqu'au COSIL de Villefranche, qui peut parfois recevoir rapidement. Donc c'est une grosse difficulté ça, le désert médical sur le secteur... Couplé à la mobilité, on se rend compte que c'est très compliqué. »*
>
> *« Nous, on voit beaucoup de jeunes qui arrivent qui ont eu de la dyslexie et qui ont eu une difficulté d'accès aux soins parce que les mamans ne pouvaient pas les emmener. Et du coup, ça engendre derrière toute une problématique d'emploi, de mobilité. Et on rentre dans une forme de cercle familial qui s'en sort plus. »*
>
> Chantier d'insertion

L'absence de permis ou de véhicule constitue un véritable verrou biographique qui conditionne fortement les trajectoires professionnelles. Elle agit comme un facteur d'exclusion en freinant l'accès à l'emploi et en reléguant ces individus aux marges du marché du travail. Sans permis, il devient pratiquement impossible de décrocher un poste stable, en particulier dans un territoire où l'offre d'emploi se situe souvent en périphérie ou dans des zones mal desservies par les transports en commun. En retour, l'absence de revenus réguliers rend inatteignable le financement du permis de conduire, de l'assurance et de l'entretien d'un véhicule.

La contrainte de mobilité se traduit par une spirale cumulative où l'absence de permis empêche d'obtenir un emploi stable, et où l'absence de revenus rend à son tour impossible le financement du permis ou l'acquisition d'un véhicule. Ce cercle vicieux alimente une précarité structurelle qui enferme durablement les personnes concernées dans des trajectoires de vulnérabilité et limite fortement leurs capabilités, c'est-à-dire leur capacité à choisir et à réaliser des projets de vie émancipateurs.

> *« Il y a une forme de paradoxe : les gens n'ont pas l'argent pour passer le permis et en même temps, du coup, ils sont obligés de s'endetter un minimum pour pouvoir se déplacer. »*
>
> Chantier d'insertion

Cette contrainte matérielle est d'autant plus forte qu'elle s'articule à un déficit de formation et de qualification. Le manque de mobilité et le faible niveau de compétences se cumulent, resserrant encore davantage l'horizon des possibles. Néanmoins, même lorsqu'ils disposent de savoir-faire ou d'aspirations professionnelles, le manque de mobilité les contraint à accepter les rares emplois accessibles localement, le plus souvent en usine, sans lien avec leurs projets personnels ni leurs qualifications. Le bassin d'emploi local offre principalement des postes industriels, perçus comme une solution de dernier recours plutôt qu'un choix assumé. Cette déconnexion entre aspirations et opportunités engendre une profonde perte de sens et un sentiment de résignation. Les volontés professionnelles, pourtant réalistes dans un autre contexte, relèvent ici de l'utopie car elles impliqueraient d'accéder à des formations ou à des structures situées en dehors de leur commune, ce qui leur est matériellement impossible. Faute d'alternative, ils « font des concessions » et acceptent de travailler dans un domaine qui ne les satisfait pas.

> *« Certains ont des compétences ou même des petites formations qui leur permettraient d'accéder à certains postes, mais ils ne sont pas dispos sur la ville (…) Ça ne leur fait pas trop plaisir de finir en usine. Mais ils font cette concession-là parce que sur le bassin, il n'y a pas le choix »*
>
> Chantier d'insertion

Cette absence de choix nourrit une perte de motivation et une difficulté à se projeter dans un avenir professionnel valorisant. L'impression d'être assignés à des emplois subis, faute de mobilité, contribue à l'érosion du désir de travailler et à une perte de valorisation symbolique du travail lui-même.

> *« C'est pour ça qu'ils sont d'ailleurs la plupart en chantier. C'est qu'ils n'ont tellement pas de mobilité que c'est très compliqué pour eux. En fait, on couple à la fois le manque de mobilité et le manque de formation/compétence. Ce qui fait que du coup, sur le bassin, ils n'ont plus beaucoup de choix. Et sans mobilité, c'est des grosses difficultés pour pouvoir élargir son champ de recherche en termes d'emploi. »*
>
> Chantier d'insertion

À ces contraintes matérielles s'ajoutent des freins psychologiques qui participent à l'immobilité. Une véritable anxiété se développe face à la conduite : peur de la route, phobie de la circulation, appréhension liée au passage du permis. Cette dimension subjective, souvent issue d'un manque d'expérience pratique, contribue à retarder voire à empêcher l'accès à l'autonomie automobile. Mais l'immobilité ne relève pas seulement de la voiture : elle se nourrit également des conditions locales de déplacement à pied ou à vélo. Les aménagements urbains sont jugés peu favorables aux mobilités dites douces. Les trottoirs sont parfois trop étroits, encombrés ou occupés par des voitures, obligeant les piétons – y compris les enfants – à marcher sur la chaussée, ce qui génère un sentiment d'insécurité permanent. L'usage du vélo apparaît tout aussi limité : perçu comme dangereux en centre-ville, il n'est pratiqué que dans certains quartiers rénovés, où aménagements cyclables offrent un minimum de sécurité. En dehors de ces espaces, la circulation douce reste marginalisée et socialement dissuasive.

> *« On en a beaucoup qui développent une véritable anxiété de passer le permis et qui préfèrent rester à pied. »*
>
> *« Pour le vélo, même à pied, il y a des endroits où c'est très compliqué. Nous, on a des mamans qui nous disent : "Non, je ne sors pas parce qu'avec les enfants, parce qu'on doit faire marcher les enfants sur la route et les voitures roulent vite." »*
>
> *« Ceux qui habitent du côté du quartier des Fontanilles (...) vont plutôt rester sur ce secteur-là parce que dès qu'ils arrivent un peu trop proche du centre-ville (...) ce n'est pas très ergonomique (...) on se retrouve vite sur la route soit parce que les trottoirs ne sont pas adaptés, soit parce que les voitures se garent dessus. »*
>
> Chantier d'insertion

L'environnement urbain devient ainsi un facteur aggravant de l'immobilité, non seulement parce qu'il rend les déplacements physiquement difficiles, mais aussi parce qu'il alimente une représentation anxiogène de la mobilité. Ces profils développent un rapport de méfiance à l'espace public, où se déplacer équivaut à

s'exposer à un danger. Ce sentiment d'insécurité se prolonge jusque dans les usages des transports collectifs. Lorsqu'ils prennent le train, certains disent se sentir perdus à leur arrivée, incapables de se repérer ou de savoir comment poursuivre leur trajet. Cette absence de maîtrise des codes de la mobilité urbaine renforce l'impression d'incompétence et de dépendance. Ces freins psychologiques et contextuels traduisent plus largement une injustice spatiale : l'espace public, mal adapté et peu sécurisant, contribue à reproduire l'immobilité et la relégation des populations les plus vulnérables.

> *« Ils ne peuvent pas prendre les transports en commun car quand ils arrivent à la gare ils sont perdus, ils ne savent pas comment faire. »*
>
> Chantier d'insertion

L'exclusion sociale qui en découle n'est pas seulement fonctionnelle mais aussi symbolique. Le manque de mobilité alimente un repli sur soi, un sentiment de fatalité et parfois une apathie sociale. Ils peuvent développer une perte de plaisir, l'absence de désir de projet, voire des formes de dépression latente. La mobilité, loin d'être un simple vecteur d'autonomie, apparaît comme une condition du bien-vivre et son absence accentue la désaffiliation et fragilise l'intégration. Les conséquences ne se limitent pas aux adultes, mais touchent également leurs enfants. Ces derniers sortent moins, passent plus de temps sur les écrans, développent davantage de problèmes de concentration ou de santé, et voient leurs opportunités de socialisation fortement réduites. De simples sorties familiales, qui pourraient nourrir leur développement, deviennent rares, enfermant ainsi ces enfants dans une forme de confinement territorial qui produit des effets durables sur leurs trajectoires scolaires et sociales. Le manque de mobilité induit également un renoncement à des pratiques valorisantes comme les vacances, perçues comme inaccessibles tant pour des raisons financières que de mobilité, les offres de séjours bon marché étant rarement accessibles sans véhicule. La mobilité apparaît ainsi comme le point de départ d'un enchaînement de problèmes sociaux, sanitaires et psychologiques, allant jusqu'à des formes de désaffiliation marquées

« La mobilité n'est pas qu'un frein au travail, c'est un frein à la vie, à l'autonomie et au bien-être, elle conduit à l'isolement, à une perte de plaisir, à l'apathie, à la dépression latente et favorise les addictions. »

« Quand on arrive dans la ruralité, on a eu des familles qui ne pouvaient rien faire car elles ne pouvaient pas se déplacer donc ils buvaient, fumaient et les enfants ne faisaient rien car il n'y a rien à faire en fait. Ils vont sur des activités qui vont de donner du plaisir au plus proche, ce qui va activer la dopamine et ça va être les écrans, l'alcool, fumer (...) « Les enfants sortent moins, passent plus de temps sur les écrans et voient leurs occasions de socialisation réduites. »

« Mais après... Ils ne voient pas l'intérêt de se plonger dans un projet pro. Ils nous le disent, pourquoi faire ? De toute façon, je n'ai pas de voiture, je ne suis pas mobile. »

Chantier d'insertion

Cette précarité se double souvent d'une reproduction intergénérationnelle des inégalités. Ces profils viennent de familles déjà marquées par la pauvreté et par un déficit de mobilité. L'absence de transmissions de capitaux – capital économique, culturel, symbolique et social – enferme ces trajectoires dans une spirale de vulnérabilité qui se reproduit de génération en génération, reproduisant ainsi une reproduction sociale inégalitaire.

« Les parents eux-mêmes n'étaient pas mobiles. Et donc ils n'ont pas pu avoir la possibilité d'intégrer certains cursus scolaires, certaines formations, certaines écoles parce que manque de moyens financiers, manque de mobilité. C'est un peu un cercle familial qui se met en place rapidement. »

Chantier d'insertion

Pour autant, ces individus ne sont pas totalement désaffiliés. Certains trouvent dans le chantier d'insertion un espace de socialisation, un rythme quotidien et une utilité sociale qui redonnent sens à leur engagement. Ils expriment aussi un attachement fort à Castelnaudary, perçue comme une ville où il fait bon vivre malgré les contraintes, et où des opportunités existent, même limitées. L'ancrage territorial, souvent issu d'une implantation familiale ancienne ou d'un rapprochement familial, atténue en partie le sentiment d'exclusion.

> *« 80% [des individus du chantier d'insertion] se plaisent à Castel et qui comptent y rester. Ce sont des gens qui sont implantés à Castel depuis l'enfance pour la plupart ou qui sont arrivés en rapprochement familial et qui ne comptent pas quitter Castel. Ils sont implantés, ils sont là. »*
>
> Chantier d'insertion

D'autres cependant vivent cet ancrage davantage comme une assignation qu'un choix, notamment ceux ayant connu auparavant la vie dans de grandes agglomérations. Pour eux, l'expérience du semi-rural s'apparente à une relégation spatiale. Habitués à un environnement où tout était accessible à pied ou en transports collectifs, ils vivent leur installation dans le territoire comme une perte brutale de ressources urbaines et une assignation à résidence. Ils ressentent un sentiment d'isolement et de désorientation que provoque ce changement, certains allant jusqu'à quitter le territoire faute de pouvoir s'y adapter. Le rapport au permis de conduire illustre bien ce décalage. Lorsqu'ils habitaient en ville, le permis apparaissait superflu puisque l'offre de transport public rendait la voiture inutile. Mais en arrivant à Castelnaudary, l'absence de mobilité motorisée devient un obstacle central à l'intégration sociale et professionnelle. Cette confrontation entre des habitus forgés en milieu urbain et les contraintes propres à un territoire semi-rural révèle à quel point la mobilité constitue une ressource territoriale inégalement distribuée et pourtant indispensable pour « tenir » dans la durée.

> *« Certains venaient de grandes villes comme Montpellier ou Toulouse et se sentaient perdus parce que pour eux c'était la campagne Castelnaudary, ils avaient l'habitude d'avoir tout à disposition. Pour eux, l'absence de mobilité sur la ville rendait difficile l'accès aux ressources et renforçait le sentiment d'isolement. »*
>
> Chantier d'insertion

Malgré tout, quelques initiatives locales constituent des appuis fragiles mais précieux pour ces publics. La mise à disposition de vélos par des structures comme « La roue qui tourne » permet à certains de rejoindre la zone industrielle ou de réaliser des déplacements qui seraient autrement impossibles, offrant ainsi un accès élargi à l'emploi et aux services. Toutefois, les bénéfices de ce type de dispositif restent limités par des compétences de base manquantes et par des freins psychologiques profondément enracinés. En effet, certains adultes ne savent pas faire de vélo, d'autres en ont peur, notamment à cause de la circulation ou du manque d'aménagements sécurisés. Ce constat souligne non seulement un déficit d'expérience pratique, mais également un déficit de socialisation à la mobilité, qui se construit dès l'enfance et se transmet souvent de génération en génération. La mise en place d'ateliers de « remise en selle » leur permettrait de

renforcer les compétences motrices et la confiance en soi, et de redonner une autonomie minimale à ces individus. Ces dispositifs sont perçus comme une opportunité de dépasser la simple mise à disposition matérielle et d'engager un apprentissage actif de la mobilité, susceptible de rompre partiellement le cercle vicieux de l'assignation territoriale et de l'exclusion.

> *« Alors nous on a beaucoup orienté sur la roue qui tourne qui pouvait leur prêter des vélos c'est super agréable pour leur permettre d'aller dans la zone industrielle mais après j'en ai aussi qui ne savent pas faire du vélo, c'est aussi ça le vrai souci. »*
>
> Chantier d'insertion

En somme, cet idéal-type illustre une figure de l'exclusion sociale où le manque de mobilité agit comme facteur structurant des vulnérabilités. La mobilité ne se réduit pas à un simple moyen de transport : elle conditionne l'accès à l'emploi, aux formations, aux soins, aux loisirs, et plus largement à la participation sociale et culturelle. Son absence restreint non seulement les opportunités matérielles, mais influence également les perceptions et les aspirations des individus, limitant leur capacité à se projeter et à construire des trajectoires de vie émancipatrices. L'expérience de ces publics montre que la privation de mobilité agit comme un facteur cumulatif de précarité, renforçant simultanément les obstacles économiques, éducatifs, sanitaires et symboliques. Elle engendre une vulnérabilité intergénérationnelle, car les enfants vivent eux aussi les effets de cette restriction, à travers des sorties limitées, un recours accru aux écrans, et des difficultés scolaires ou de concentration. Plus encore, cette contrainte s'accompagne de freins psychologiques et d'une appréhension durable face à l'espace public et aux mobilités, consolidant un sentiment d'isolement et une forme de désaffiliation sociale. L'analyse de ces profils met en évidence la nécessité d'appréhender la mobilité non seulement comme une question d'infrastructures ou de moyens de transport, mais comme une ressource sociale fondamentale, dont la disponibilité conditionne l'accès à des capabilités réelles et à l'autonomie. La privation de cette ressource entretient un cercle vicieux de marginalisation, où précarité, désaffiliation et reproduction des inégalités s'alimentent mutuellement, révélant la mobilité comme un enjeu central des politiques de justice sociale et territoriale.

2.3.7 Idéal-typique 6 : les jeunes empêchés

Cet idéal-type renvoie à des jeunes, collégiens et lycéens, dont le rapport à la mobilité façonne de manière décisive leur quotidien, l'accès aux loisirs, aux activités sportives et culturelles, et la possibilité de socialisation. Dans ce profil, les contraintes de transport ne sont pas simplement matérielles : elles structurent l'ensemble des rythmes scolaires, extrascolaires et familiaux, et influencent fortement les aspirations résidentielles et professionnelles. Pour ces jeunes, l'accès

à l'autonomie, à l'émancipation et aux expériences formatrices est largement déterminé par la disponibilité et l'adaptabilité des modes de déplacement. Contrairement à des jeunes urbains qui disposent de solutions diversifiées, les jeunes ruraux voient leurs horizons limités par la rareté des transports collectifs, l'éloignement des équipements et l'absence de dispositifs sécurisés pour circuler à pied ou à vélo, ce qui conduit à un renoncement systématique à de nombreuses opportunités.

Le quotidien de certains jeunes du territoire est structuré par des mobilités scolaires fortement contraintes, qui constituent un enjeu central d'inégalités. Les déplacements du domicile vers l'établissement scolaire apparaissent particulièrement problématiques pour les adolescents issus des communes rurales éloignées, contraints de combiner plusieurs modes de transport pour rejoindre leur établissement. Ces enchaînements multimodaux, souvent marqués par des temps de trajet longs et des infrastructures locales insuffisamment adaptées ou sécurisées, produisent une expérience de mobilité vécue comme inconfortable et parfois dangereuse[28]. L'insécurité ressentie, partagée par les élèves comme par les équipes éducatives, se trouve accentuée par la suppression progressive de dispositifs de transport complémentaires, tels que les navettes scolaires.

À ces contraintes s'ajoutent les vulnérabilités propres aux élèves dépendant du bus scolaire. En cas de dysfonctionnement du service – annulation, retard ou absence de passage – et lorsque les familles ne disposent ni de ressources temporelles (horaires de travail) ni de ressources matérielles (véhicule disponible) pour suppléer à cette défaillance, les jeunes se trouvent contraints de manquer l'école. L'accès à l'éducation devient alors conditionné par la capacité différentielle des familles à compenser les manques du système de transport collectif, révélant ainsi une inégalité structurelle dans la continuité scolaire.

Ces expériences différenciées de mobilité soulignent que l'accès à l'éducation ne peut être pensé indépendamment des conditions matérielles et territoriales de déplacement. La mobilité fonctionne ici comme une ressource sociale inégalement distribuée : les élèves habitant dans des zones périphériques ou mal desservies apparaissent désavantagés par rapport à ceux résidant à proximité des lycées ou disposant de moyens motorisés. Cette inégale distribution des capacités de déplacement contribue à renforcer les différenciations scolaires et sociales, tout en produisant des formes de ségrégation spatiale. Les contraintes de mobilité ne se réduisent donc pas à des obstacles pratiques : elles participent à la reproduction des inégalités éducatives et à la différenciation des expériences du territoire entre jeunes.

[28] Selon une enquête réalisée auprès des élèves du lycée Pierre-Paul Riquet, 55% des jeunes se rendant à Castelnaudary en train effectuent le trajet de la gare vers l'établissement scolaire à pied.

> *« Les trois quarts des élèves viennent en train jusqu'à Castelnaudary. Ensuite, pour aller au lycée, presque tous font les 1,8 km à pied avec leurs valises, parfois de nuit… c'est un vrai problème de sécurité. »*
>
> *« Plus de la moitié des élèves effectuent le trajet gare-lycée à pied. D'autres ont déjà raté une activité ou un événement à cause des transports. »*
>
> Enfance jeunesse

Le rapport à la mobilité des jeunes se révèle traversé par des logiques genrées et sociales qui structurent de manière différenciée les pratiques et les opportunités de déplacement. Les garçons, dans les milieux ruraux, ont davantage recours au vélo ou aux deux-roues motorisés, des modes de déplacement qui élargissent leur périmètre d'action et leur confèrent une plus grande autonomie dans l'organisation quotidienne. Les filles, en revanche, restent majoritairement contraintes à la marche ou à des déplacements accompagnés par un parent ou un proche, ce qui limite fortement leur capacité de mobilité indépendante. Cette différenciation renvoie à un double processus : d'une part, une socialisation genrée aux usages de l'espace et aux modes de transport, qui incite les garçons à occuper davantage l'espace public en mobilité autonome ; d'autre part, des pratiques parentales plus restrictives vis-à-vis des filles, liées à des préoccupations de sécurité et à la persistance d'une surveillance différenciée selon le genre.

> *« Probablement parce qu'ils ont plus le droit de sortir que les filles. Les parents ont moins peur. Et ça, c'est vérifié aussi avec les familles. Ils sont moins stressés quand c'est des garçons qui sortent que quand c'est des filles. »*
>
> Enfance jeunesse

Les véhicules motorisés demeurent rares dans ces tranches d'âge et leur usage est restreint par des contraintes économiques (coût d'achat et d'entretien), institutionnelles (âge légal de conduite, encadrement réglementaire) et sociales (contrôle parental, crainte des risques routiers). Toutefois, la possibilité même d'accéder à un deux-roues motorisé constitue une ressource différenciée, davantage mobilisée par les garçons, qui en tirent un capital de mobilité élargi. À l'inverse, l'absence d'accès à ces modes motorisés, conjuguée à des espaces de circulation peu adaptés et à la dangerosité des axes routiers, contribue à renforcer la dépendance des filles vis-à-vis de leur entourage familial et restreint leur liberté de mouvement.

> *« Et sur les motos c'est quasiment uniquement des garçons. C'est la première fois que je vois une fille sur un scooter chez nous. Les filles ne passent pas par la case moto ou scooter, les filles restent à pied. »*
>
> Enfance jeunesse

Ces dynamiques révèlent que la mobilité ne constitue pas seulement un enjeu pratique mais également un espace de reproduction des rapports sociaux de genre. Les contraintes spatiales et infrastructurelles se conjuguent ici avec les normes sociales et familiales pour produire des inégalités différenciées dans l'accès à l'autonomie. Ce faisant, elles participent à la construction d'expériences genrées du territoire, le territoire est vécu comme espace d'expansion et d'indépendance pour les garçons, mais davantage perçu comme espace de vigilance et de restriction pour les filles.

Les contraintes de mobilité pèsent directement sur la participation des jeunes ruraux aux activités extra-scolaires et contribuent à un phénomène de renoncement. Les données de l'enquête révèlent que 25 % des adolescents ne pratiquent aucune activité physique, sportive ou culturelle en dehors du cadre scolaire (graphique 25), soit une proportion nettement supérieure à la moyenne nationale (17 %). Ce différentiel met en évidence un déficit structurel de loisirs et de socialisation dans les espaces ruraux. Même lorsqu'ils sont inscrits dans une activité, les jeunes ne parviennent pas toujours à s'y rendre de manière régulière, en raison de l'absence de moyens de transport autonomes et de la dépendance aux parents pour les déplacements. Les inégalités se renforcent pour les adolescents résidant dans les villages les plus isolés, dont l'accès aux équipements culturels ou sportifs repose presque exclusivement sur le soutien familial. Or, ces solutions de mobilités demeurent insuffisantes pour répondre aux besoins, notamment pour les activités programmées en fin de journée ou durant les vacances scolaires. L'enquête confirme ces limites puisque 32 % des jeunes déclarant pratiquer une activité physique ou culturelle indiquent avoir rencontré des difficultés d'accès liées à la mobilité (graphique 26).

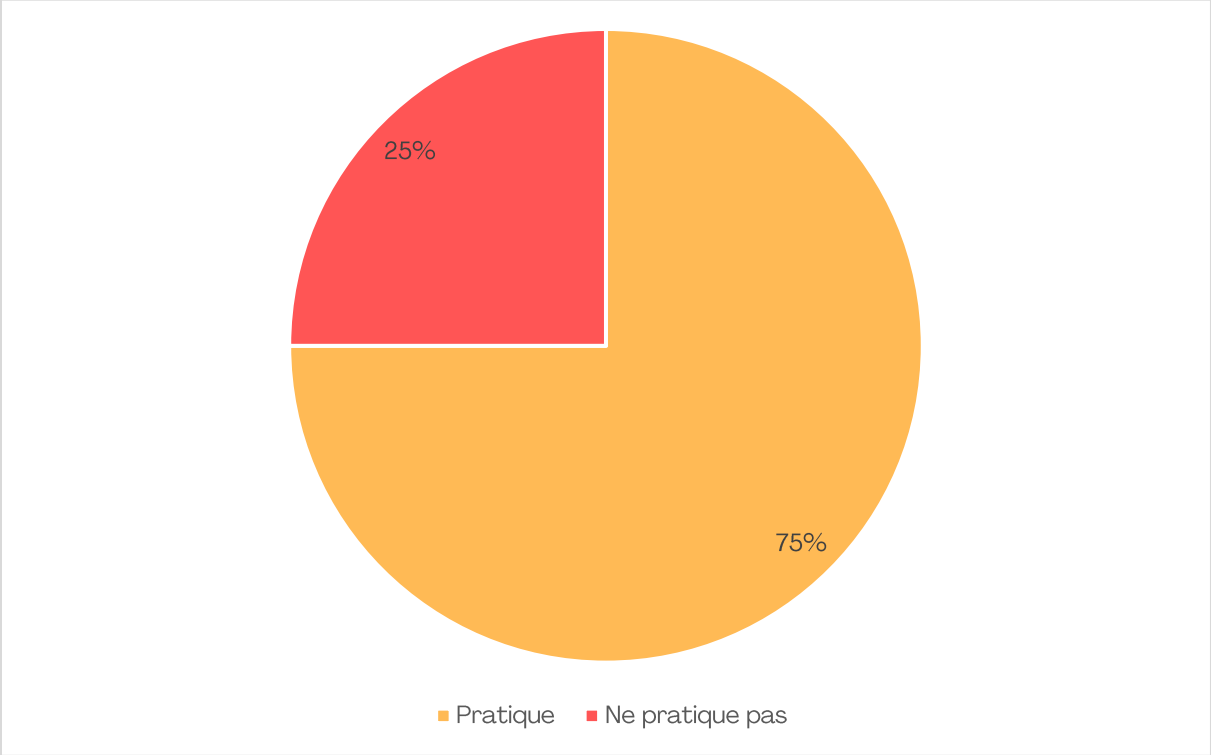
Au-delà de ces contraintes pratiques, la question des loisirs met en lumière les inégalités spatiales et sociales. Alors que les adultes, généralement motorisés, disposent d'une plus grande autonomie de déplacement, les adolescents dépendent fortement des ressources de leur famille, tant matérielles que temporelles. Ainsi, les jeunes issus de familles disposant d'une voiture et en capacité de mobiliser du temps bénéficient d'un accès privilégié aux activités, tandis que ceux dont les parents n'ont pas de véhicule ou des contraintes professionnelles se retrouvent davantage exclus des pratiques de loisirs. La mobilité agit dès lors comme un facteur de différenciation dans l'expérience juvénile, en produisant des inégalités précoces d'accès aux ressources sportives et culturelles, qui peuvent influencer durablement les trajectoires sociales, le rapport au territoire et le sentiment d'appartenance collective.

« Pour se déplacer le mercredi après-midi, certains restent à Castel juste parce qu'il n'y a pas de bus… d'autres retournent chez eux et ne peuvent plus revenir en ville, donc ils ne peuvent avoir de loisirs. »

« Pour avoir mes enfants dans des clubs sportifs, il faut que les parent amènent et reviennent chercher les enfants, beaucoup n'ont pas cette possibilité. »

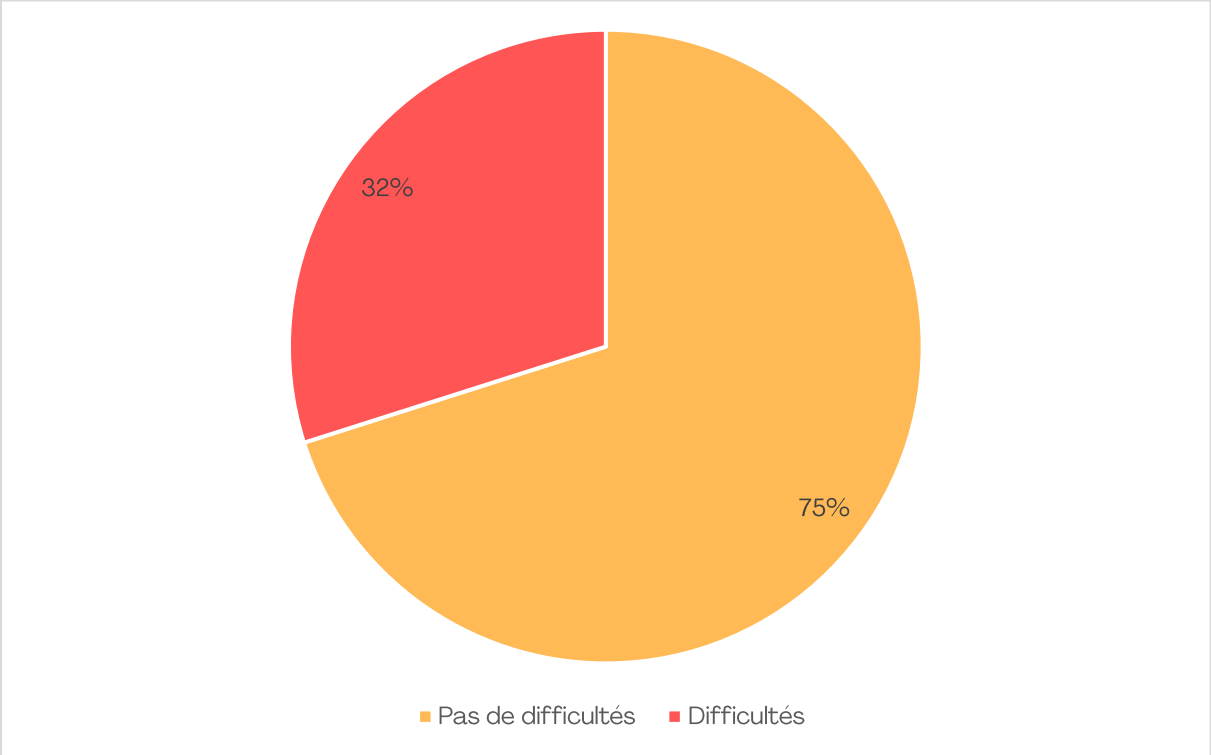
Enfance jeunesse

Graphique 25 : Taux de participation aux activités extra-scolaires des collégiens répondant



Lecture : 25 % des collégiens répondant au questionnaire ne pratiques aucune activités physique, sportives ou culturelle
Source : Enquête des collégiens du Lauragais Audois

Graphique 26 : Difficultés des collégiens pour accéder aux activités physiques et sportives



Lecture : 32 % des collégiens répondant au questionnaire ont rencontrés des difficultés d'accès aux activités physiques et sportives lors des deux dernières années
Source : Enquête des collégiens du Lauragais Audois

Les freins liés à la mobilité ne concernent pas uniquement l'accès aux loisirs : ils affectent également les possibilités de formation, d'emploi saisonnier et, plus largement, de participation sociale. Pour certains jeunes, notamment ceux dont la famille dispose de ressources de mobilité limitées ou en situation de handicap, l'absence de solutions de déplacement autonomes restreint l'éventail des opportunités accessibles.

Ces situations révèlent que la mobilité constitue une ressource sociale inégalement distribuée : disposer de moyens de déplacement élargit l'accès aux réseaux, aux expériences et aux opportunités éducatives ou professionnelles, tandis qu'une mobilité restreinte limite les horizons de socialisation et ancre davantage les jeunes dans l'espace local. La mobilité apparaît ainsi non seulement comme une question d'accès pratique, mais comme un facteur structurant de différenciation des trajectoires juvéniles en milieu rural.

> *« Un jeune de 20 ans, handicapé qui a été déscolarisé à 13 ans, il marche toute la journée dans son village parce qu'il n'a rien d'autre à faire. Pas de bus, pas de formation, pas de travail… il est seul. »*
>
> Enfance jeunesse

Le manque de mobilité influence également les trajectoires résidentielles et les choix d'avenir des jeunes ruraux. Dès que l'opportunité se présente, beaucoup cherchent à quitter le territoire afin de poursuivre des études ou d'expérimenter un mode de vie urbain offrant davantage de ressources scolaires, professionnelles et culturelles. Les filles partent plus fréquemment que les garçons, motivées par une quête d'autonomie et par des perspectives perçues comme plus larges hors du territoire. Les garçons, en revanche, apparaissent plus enracinés localement, surtout lorsqu'ils peuvent accéder à un emploi en lien avec l'activité familiale – souvent lié à l'agriculture –, intégrer des réseaux d'amis déjà constitués ou s'investir dans le tissu économique local. Les attaches territoriales ne relèvent pas seulement de contraintes mais aussi de choix affectifs, sociaux et symboliques[29]. La mobilité agit ainsi comme un révélateur des tensions entre fidélité au lieu de résidence et désir d'émancipation par le départ, produisant des trajectoires genrées et socialement différenciées où rester et partir traduisent deux manières distinctes de se projeter dans l'avenir.

> *« Les jeunes disent : "Après le lycée, dès que je peux partir sur Toulouse, je m'en vais, parce qu'ici je peux rien faire d'autre". »*
>
> *« Forcément, les garçons de parents agriculteurs, vont rester là. Ça, c'est un fait. Et les filles vont plus facilement partir, quel que soit le contexte. Les filles, vraiment, c'est celles qui auront tendance à partir. »*
>
> Enfance jeunesse

Malgré les contraintes qu'ils rencontrent, les jeunes manifestent un intérêt réel pour la mobilité, à condition que les solutions proposées soient simples, sécurisées et directement adaptées à leur quotidien. Les dispositifs tels que la location de vélos ou de trottinettes, les covoiturages encadrés ou les aides au permis apparaissent comme des leviers essentiels pour renforcer leur autonomie. Les priorités qu'ils expriment mettent en évidence une tension entre considérations collectives et contraintes individuelles : si 29 % estiment important de garantir un accès équitable à la mobilité pour tous et 23 % jugent essentiel de réduire la pollution et de protéger l'environnement, leurs attentes reflètent avant tout la recherche de solutions pratiques et directement mobilisables dans leur vie quotidienne. Cette divergence souligne que la conscience citoyenne et environnementale des jeunes est étroitement conditionnée par leurs expériences concrètes de mobilité et par leur capacité effective à accéder aux ressources du territoire.

[29] Coquard Benoît, *Ceux qui restent. Faire sa vie dans les campagnes en déclin*. La Découverte, 2019.

> *« Ils veulent des trottinettes à disposition, des solutions simples pour aller de la gare au centre-ville… l'idée du vélo fonctionne mais c'est fatigant. »*
>
> *« Les jeunes ont conscience des enjeux environnementaux, mais leurs priorités sont d'abord pratiques : avoir accès aux transports pour pouvoir sortir et faire des activités. »*
>
> Enfance jeunesse

En somme, cet idéal-type met en lumière une jeunesse rurale dont le rapport à la mobilité conditionne largement l'accès aux loisirs, à la culture et à la socialisation. La mobilité apparaît ici comme une ressource fondamentale pour l'émancipation, la socialisation et l'accès à l'autonomie. Son absence ou sa restriction induit frustration, renoncement et isolement, renforçant la reproduction des inégalités territoriales et sociales. L'expérience de ces jeunes montre que la mobilité ne peut être réduite à un simple outil de transport : elle constitue un vecteur clé de participation sociale, de développement personnel et de construction de trajectoires émancipatrices. Les politiques publiques doivent donc considérer la mobilité des jeunes ruraux comme une condition essentielle de justice sociale et territoriale, intégrant à la fois infrastructures, dispositifs d'accompagnement et pédagogie participative.

2.3.8 Diversité des usages

L'analyse des résultats de l'enquête et des idéaux-types révèle une diversité significative des usages de la mobilité au sein du Lauragais Audois, mettant en lumière les tensions entre aspirations, contraintes objectives et ressources disponibles. Trois profils principaux émergent :

- Les mobilités choisies et aspirantes

Ces habitants n'éprouvent pas de difficultés majeures à se déplacer, mais manifestent un désir de diversifier leurs pratiques et de réduire leur dépendance à la voiture. Ils se situent généralement dans les catégories des « éco-rationnels » ou des « éco-contraints », exprimant une volonté de transition écologique et un intérêt pour les alternatives telles que le vélo, le train ou le covoiturage. Cependant, même dans ce profil favorable aux mobilités douces, l'action reste limitée par l'insuffisance de l'offre et par des infrastructures inadaptées. La mobilité quotidienne demeure ainsi l'objet d'arbitrages permanents entre valeurs écologiques, coûts, temps et accessibilité.

- La mobilité contrainte rationalisée

Dans ce groupe, que l'on retrouve chez les « auto-économes », la mobilité est structurée par des contraintes objectives — distance domicile-travail, manque de transports collectifs, coût de l'autosolisme — qui incitent à des stratégies

pragmatiques. Ici, « faire de nécessiter vertu » traduit l'adaptation aux conditions imposées : chaque déplacement est planifié et rationalisé pour optimiser le temps, l'argent et la sécurité, même lorsque les aspirations personnelles ou écologiques pourraient suggérer d'autres pratiques. Ces individus expriment une ouverture à la diversification modale, mais celle-ci reste conditionnée par la disponibilité d'alternatives fiables et efficientes.

- La mobilité emprisonnée

Enfin, certains habitants se trouvent véritablement « prisonniers » de leur mobilité, situation typique des « captifs », des personnes en situation d'exclusion sociale et d'une partie des jeunes ruraux. Pour eux, la mobilité n'est pas seulement contrainte, elle est quasiment inexistante : faute de voiture, de vélo ou d'accès à des transports collectifs, ces individus renoncent régulièrement à de nombreuses activités essentielles ou sociales. L'absence de moyens de déplacement conditionne directement l'accès à l'emploi, aux formations, aux soins, aux loisirs et à la socialisation, renforçant l'isolement et la marginalisation. Les contraintes sont multiples — éloignement géographique, santé, absence d'infrastructures adaptées — et ne peuvent être compensées par des stratégies individuelles. Dans ce contexte, la mobilité devient un indicateur privilégié d'exclusion sociale et territoriale, révélant le rôle central des politiques publiques dans la réduction des inégalités et dans l'accès à l'autonomie et à la participation sociale.

Au-delà de ces distinctions, une contradiction centrale traverse l'ensemble des profils : la majorité des habitants souhaitent réduire leur dépendance automobile, mais l'insuffisance de l'offre intermodale et des infrastructures adaptées freine la concrétisation de ces aspirations. La mobilité durable demeure difficilement praticable dans un contexte rural marqué par l'éloignement, le manque de transports collectifs et des contraintes économiques et temporelles fortes. Cette diversité des usages met en évidence la fracture de la mobilité rurale et appelle à des politiques différenciées, capables de répondre à la fois aux ambitions volontaristes, aux pratiques pragmatiques et aux situations de vulnérabilité, en faisant de la mobilité une ressource sociale accessible à tous.

2.4 Synthèse des enjeux

Le diagnostic territorial révèle que la mobilité sur le territoire ne peut être envisagée uniquement sous l'angle technique ou infrastructurel : elle reflète également les choix sociaux, économiques et environnementaux des habitants. Les besoins et attentes de ces derniers, combinés aux spécificités géographiques et à l'organisation institutionnelle, mettent en évidence que les limites administratives sont souvent décorrélées des logiques sociales de mobilité réellement vécues par les habitants, qui se déplacent selon des bassins de vie effectifs dépassant ces frontières. Ces constats soulignent l'importance de construire une mobilité cohérente, sécurisée et accessible à tous, qui dépasse les contraintes formelles et s'inscrit pleinement dans les usages quotidiens. La démarche ne se limite pas à optimiser les déplacements : elle vise à inscrire la mobilité durable au cœur du projet de territoire, en conciliant sécurité, attractivité et inclusion sociale.

- Des infrastructures cyclables sécurisées et structurantes

Le développement du vélo ne peut se limiter à la création ponctuelle de pistes ; il nécessite une approche systémique fondée sur la sécurisation des itinéraires et la continuité intercommunale. L'optimisation du réseau existant, plutôt que la création *ex-nihilo*, permet de renforcer la connectivité entre les pôles et d'inscrire le vélo comme un mode de transport crédible et attractif pour les trajets inférieur à 10 kilomètres.

Concrètement, cette approche peut se traduire sur deux volets dans le cadre du Schéma Directeur des Aménagements Cyclables en cours d'élaboration :

  - Sécurisation et continuité des itinéraires, en privilégiant les aménagements légers de partage de la voirie plutôt que des travaux lourds, afin de garantir des parcours cyclables sûrs et fluides.
  - Planification et visibilité des itinéraires, par la définition d'un réseau hiérarchisé doté d'une identité visuelle cohérente et d'un schéma de jalonnement à décliner sur l'ensemble des supports de signalisation, mais également sur les plans accessibles au public.

- Des transports en commun désirables et visibles

L'offre de transports collectifs doit être repensée pour dépasser les contraintes administratives et territoriales, afin d'offrir des solutions attractives et adaptées aux usages réels. La lisibilité, la fréquence et la fiabilité des services constituent des leviers essentiels pour renforcer l'usage des transports en commun et reconstruire leur image, souvent perçue comme secondaire ou inadaptée. L'enjeu est de proposer une offre de transports collectifs suffisamment attractive, lisible et accessible pour devenir une alternative crédible à l'usage de l'automobile.

Cette stratégie peut concrètement se traduire par :

- L'ouverture des lignes de transport scolaire à l'ensemble des usagers, afin d'optimiser leur usage et d'améliorer l'accès aux zones peu desservies.
- Une recherche continue d'optimisation des lignes régulières, en adaptant fréquences et itinéraires aux besoins effectifs des habitants.
- Une refonte du Transport à la Demande (TAD), couplée à l'expérimentation éventuelle de Transport Interurbain Léger (TIL), pour tester de nouvelles formes de services et accroître l'accessibilité des territoires périphériques.

- Une mobilité solidaire, inclusive et expérimentale

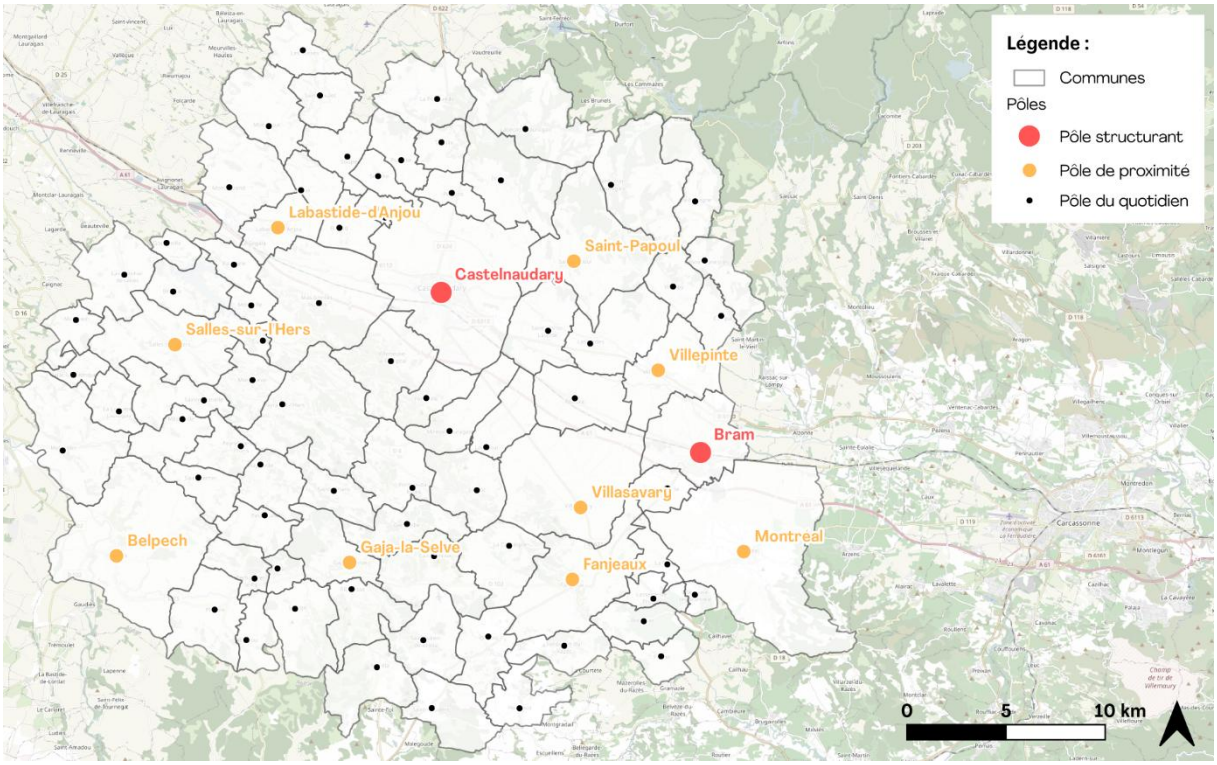
L'accès à la mobilité doit être un droit effectif pour tous, indépendamment du lieu de résidence ou de la situation socio-économique. La mise en place de pôles d'échange multimodaux dans chaque territoire, couplée à des initiatives innovantes (services partagés, expérimentations de nouvelles formes de mobilité), contribue à créer un système intégré, flexible et solidaire. L'ambition est de faire du territoire un laboratoire d'innovation sociale et technique en matière de mobilité durable et inclusive dans les milieux ruraux.

Aujourd'hui, seuls deux PEM sont formellement identifiés (Castelnaudary et Bram). L'objectif est de généraliser ce maillage à 81 PEM, soit un dans chaque pôle, avec une offre de services adaptée au niveau hiérarchique :

- 2 pôles structurants : gares équipées de l'ensemble des services de mobilité, incluant notamment une Maison de la Mobilité, en lien avec l'étude des plateformes de mobilité portée par le Département dans le cadre du projet Territoire à Mobilité Durable et Inclusive.
- 9 pôles de proximité : équipés d'un ensemble de services autour d'un arrêt de cars interurbains, permettant un accès sécurisé aux lignes de transport collectif depuis les communes alentour, notamment par vélo, tout en évitant la multiplication excessive des arrêts et des détours par les centres-bourgs.
- 70 pôles du quotidien : chaque centre-bourg disposerait au minimum d'un abri vélo et d'une place de covoiturage, matérialisant un espace public dédié à la mobilité et favorisant l'organisation spontanée de la solidarité locale en matière de transport.

Ces trois enjeux sont interdépendants et doivent être abordés de manière coordonnée, en combinant stratégies d'aménagement, optimisation des infrastructures et expérimentation de services. L'objectif final est d'inscrire la mobilité durable au cœur du projet territorial, en renforçant à la fois la sécurité, l'attractivité et l'inclusion sociale.

Carte 30 : Répartition des pôles sur le Lauragais Audois



Source : Données internes

3. Bibliographie

- Blondiaux Loïc, « La démocratie participative », Vie-publique 26 mars 2021
- Bourdieu Pierre, *La Distinction, Critique sociale du jugement*, Les éditions de Minuit 1979
- Bourdieu Pierre, *La misère du monde*, Seuil, Paris 1993
- Bourdieu Pierre Jean-Claude Chamboredon et Jean-Claude Passeron, *Le Métier de sociologue*, Mouton 1968
- Combessie Jean-Claude, « Introduction », In *La méthode en sociologie* La Découverte vol, 5, La Découverte, 2007
- Comby Jean-Baptiste, *Ecolos mais pas trop … Les classes sociales face à l'enjeu environnemental*, Raisons d'agir, Paris 2024
- Coquard Benoît, *Ceux qui restent. Faire sa vie dans les campagnes en déclin*, La Découverte 2019
- D'Alessandro Cristina Levy David et Regnier Théodore, « Une nouvelle définition du rural pour mieux rendre compte des réalités des territoires et de leurs transformations », *Insee* La France et ses territoires, 2021
- Durkheim Emile, *Les règles de la méthode sociologique*, Revue philosophique, 1895
- Gourgues Guillaume et Sainty Jessica, « La démocratie participative peut-elle convaincre la population de participer ? Analyse d'une enquête par sondage », octobre 2011
- Guihéneuf Pierre-Yves, « Toujours les mêmes : est-ce un problème ? » *démocratieS* avril 2023
- Imbert Geneviève, « L'entretien semi-directif : à la frontière de la santé publique et de l'anthropologie », Sociologie, *Recherche en soins infirmiers* 102 n° 3, 2010
- Kaufmann Vincent, *Re-thinking Mobility, Contemporary Sociology*, Ashgate, Aldershot 2002
- Lahire Bernard, *L'homme pluriel, Les ressorts de l'action*, Nathan, Paris 1998
- Neveu Erik, *Sociologie des mouvements sociaux*, La Découverte, Paris 2019
- Ramirez Violeta Marie Sigrist et Elise Grison, « De la prégnance de l'automobile à la perception de ses limites, Une étude ethnographique du choix modal en territoires peu denses en France », *Flux* 134 n° 4, 2023
- Sen Amartya, *Development as Freedom*, Oxford University Press, Oxford, 1999
- « Variations départementales intercensitaires », *Population et Sociétés* Institut National d'Etudes Démographiques n° 87, janvier 1976
- Wagner Anne-Catherine, « Habitus », *Sociologie* PUF, 1 mars 2012
- Weber Max, *Essais sur la théorie de la science*, Plon, 1965
- Weber Max, *Le savant et le politique*, Plon 1959