



Le Comité citoyen de Briatexte

Juin 2024

**Étude sur les mobilités du quotidien
et les habitudes de déplacement
dans la commune de Briatexte**

**Propositions en faveur de l'amélioration du cadre de vie
et de l'environnement à Briatexte en matière de mobilité
et de déplacement des habitants**

Sommaire :

Sommaire :	3
Introduction	4
ÉTUDE SUR LES MOBILITES DU QUOTIDIEN ET LES HABITUDES DE DEPLACEMENT DANS LA COMMUNE DE BRIATEXTE.....	5
I) Présentation de l'échantillon des personnes interrogées	5
A) Méthode.....	5
B) Présentation de l'échantillon	5
II) Principaux enseignements de l'étude.....	7
A) Les modes de transports utilisés par les habitants	7
B) Les motifs de déplacement des habitants	9
C) Les modes de transport utilisés par les habitants pour se rendre au travail	11
D) Les modes de transport utilisés par les habitants pour se rendre à leurs loisirs.....	12
E) Les modes de déplacement des habitants pour effectuer un trajet à l'intérieur de la commune.....	13
F) Les lieux privilégiés par les habitants pour se rendre aux commerces	14
G) Part des déplacements des habitants empruntant le pont de Briatexte et modes de déplacement utilisés	14
H) Part des déplacements des habitants pour se rendre à Graulhet et modes de déplacement utilisés...	15
I) Les limites aux mobilités douces rencontrées par les habitants	17
J) Évaluation du report modal potentiel	18
Conclusions de l'étude	18
PROPOSITIONS EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DU CADRE DE VIE ET DE L'ENVIRONNEMENT A BRIATEXTE EN MATIERE DE MOBILITE ET DE DEPLACEMENT DES HABITANTS	20
I) Axes de travail et propositions du Comité citoyen	20
A) Premier axe : Sécuriser les cheminements piétons et cyclables	20
B) Deuxième axe : Renforcer la cohésion du village par l'amélioration des connexions douces	25
C) Troisième axe : Décarboner les mobilités des Briatextois.....	31
D) Quatrième axe : Accompagner les habitants au changement.....	35
II) Tableau récapitulatif	38
Conclusion générale.....	40

Introduction

Depuis la création du Comité citoyen en octobre 2023, les membres ont travaillé sur les mobilités des habitants au sein du village. Ce choix est fondé à la fois sur les retours de la participation citoyenne menée par la municipalité, laquelle a été à l'origine de la création du groupe (cf. étude : <https://www.briatexte.fr/participation-citoyenne>) ainsi que sur les conclusions des différentes discussions fondatrices du Comité.

Le Comité a ainsi souhaité établir un diagnostic avant de formuler ses propositions en faveur d'une amélioration du cadre de vie et de l'environnement à Briatexte sur la thématique des mobilités. Ce diagnostic à la fois quantitatif et qualitatif porte d'une part sur les habitudes des habitants en matière de déplacement et leurs attentes et, d'autre part, sur les divers constats réalisés par les membres du Comité citoyen au fil de leurs discussions et de leurs recherches.

Fort du constat en matière de déplacement dans le village, mais également des nombreuses attentes des habitants, le Comité citoyen formule dans un second temps une série de quinze propositions. Elles poursuivent plusieurs objectifs au premier rang desquels, la sécurisation des cheminements à pied ou à vélo et la cohésion du village. Il va sans dire que ces propositions ont également pour objectif de favoriser l'usage des mobilités douces et ainsi le report modal de la voiture vers d'autres mobilités compatibles avec les objectifs de transition écologique.

Étude sur les mobilités du quotidien et les habitudes de déplacement dans la commune de Briatexte

L'étude présentée dans ce document est le fruit d'un sondage réalisé auprès de la population lors du café citoyen organisé par le Comité le 30 mars 2024 devant la Mairie du village et auprès de certains habitants d'habitants du quartier de La Plaine lors de cette même journée.

Cette étude a pour objectif d'établir un diagnostic fiable permettant au Comité de formuler ses propositions sur la base d'affirmations partagées au sein de la population et reflétant la réalité quotidienne des habitants.

I) Présentation de l'échantillon des personnes interrogées

A) Méthode

Le sondage est réalisé le 30 mars 2024 et les questions posées portent sur la semaine glissante du 23 au 29 mars 2024. Les questions posées s'adressent à toute la population. Chaque répondant est assisté d'un sondeur qui remplit une grille de passation (voir Annexe 1) selon la méthode détaillée en Annexe 2. Les quatre premières questions ont notamment pour objectif de situer le répondant dans une tranche d'âge et dans un secteur du village (voir Annexe 3). La question 5 interroge le répondant sur l'ensemble des déplacements qu'il a réalisés au cours des sept derniers jours. Enfin, les deux dernières questions sont qualitatives et ont pour objet le report modal potentiel ainsi que les limites que rencontre le répondant à l'usage des mobilités douces pour ses déplacements du quotidien.

B) Présentation de l'échantillon

Quarante-neuf habitants du village ont répondu au questionnaire proposé par le Comité. L'étude porte sur 947 déplacements effectués lors de la semaine 23 au 29 mars 2024.

1) L'âge des sondés

Tranches d'âge	Part des sondés	Part en population générale
0 an à 14 ans	6,12%	16,90%
15 ans à 29 ans	4,08%	13,00%
30 ans à 44 ans	14,29%	14,50%
45 ans à 59 ans	14,29%	20,80%
60 ans à 74 ans	51,02%	18,60%
75 ans ou plus	10,20%	16,20%
Total général	100,00%	100,00%

(Source des données en population générale : INSEE – Dossier complet de la commune de Briatexte, 2020)

La taille importante de l'échantillon a permis d'obtenir des réponses de l'ensemble des catégories d'âge. Néanmoins, nous constatons une surreprésentation des 60 à 74 ans certainement due au choix du Comité citoyen de profiter du marché du samedi matin pour rencontrer les habitants.

Afin de renforcer l'exactitude de l'étude et tenir compte de cette surreprésentation, des coefficients sont utilisés pour obtenir certains résultats. Il s'agit seulement de données concernant l'ensemble de la population afin d'éviter certains biais liés à un faible taux de participation dans certaines catégories, d'âge ou autre. Ces données seront indiquées par la mention « données corrigées ».

2) Le secteur d'habitation des sondés

Secteur d'habitation	Part des sondés
Secteur 1 – Centre bourg	30,61%
Secteur 2 – La Plaine	18,37%
Secteur 3 – Le Bouriou	14,29%
Secteur 4 – André Delbes et Grand Carrière	18,37%
Secteur 5 – Les côteaux	12,24%
Secteur 6 – Reste de la commune	6,12%
Total général	100,00%

Le nombre important de réponses permet une répartition homogène des répondants dans les différents lieux de vie du village. Cette donnée permet de renforcer la solidité des conclusions de l'étude, car elle tient compte de l'ensemble des habitudes des villageois, qu'importe leur lieu d'habitation.

3) L'activité principale des sondés

Nature de l'activité	Part des répondants	Part des répondants de plus de 15 ans	Population générale de plus de 15 ans
Actif	36,73%	39,13%	49,9%
Elève ou étudiant	6,12%	0%	0%
Retraité	53,06%	56,52%	39,7%
Sans activité	4,08%	4,35%	10,4%
Total général	100,00%	100,00%	100,00%

(Source des données en population générale : INSEE – Dossier complet de la commune de Briatexte, 2020)

Malgré une légère surreprésentation des retraités dans les participants au sondage, l'ensemble des catégories d'activité sont bien représentées dans l'échantillon de l'étude.

II) Principaux enseignements de l'étude

Cette partie a pour objectif de présenter l'ensemble des enseignements de l'étude menée par le Comité citoyen.

Rappel de lecture des données :

Certaines données se sont vues appliquer des coefficients afin de corriger le défaut de surreprésentation de certaines classes d'âge. Ces données sont identifiées par la mention « données corrigées ».

Attention, certaines données sont relatives à l'échantillon des personnes interrogées lors de l'enquête et d'autres données sont rattachées à l'échantillon des déplacements étudiés. Un déplacement correspond à un aller, d'un point A à un point B, dont au moins le départ ou l'arrivée se trouve sur la commune de Briatexte. Ces différents types de données sont systématiquement identifiées.

A) Les modes de transports utilisés par les habitants

1) Enseignement de l'étude

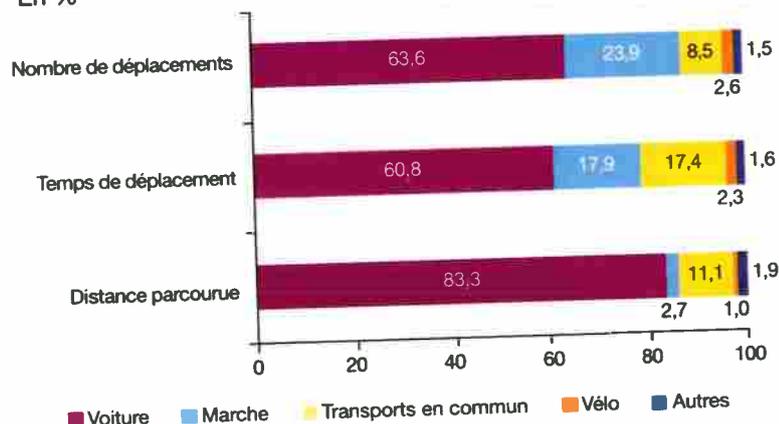
Mode de transport	Part des déplacements des habitants (données corrigées)
Voiture	55,5%
Marche	33,9%
Transports	9,1%
Vélo	1,5%
Total général	100,00%



2) Éléments de comparaison

Graphique 1 : part des modes de transport principaux utilisés pour les déplacements locaux

En %



Note de lecture : la marche est utilisée pour 23,9 % des déplacements locaux, mais représente 17,9 % du temps passé à se déplacer et seulement 2,7 % des distances parcourues par les Français.
 Champ : France métropolitaine, déplacements locaux.
 Source : EMP, 2019, SDES-Insee

(Ministère de la Transition écologique - Datalab - Marcher et pédaler : les pratiques des Français – 2021)

3) Éléments de contexte et conclusions

Plusieurs éléments doivent être présentés afin de bien analyser les différentes parts modales présentées. Tout d'abord, l'étude a été réalisée sur une semaine glissante, la saison comme la météo peuvent être à l'origine de variation. Il est donc présenté ci-dessous la météo des sept jours étudiés. Toutefois, la semaine cible correspond à une semaine classique, hors vacances scolaires et sans jour férié. En cela, elle peut être considérée comme une semaine type.

Samedi 23	Dimanche 24	Lundi 25	Mardi 26	Mercredi 27	Jeudi 28	Vendredi 29
15,1 °C	14,2 °C	14,6 °C	12,1 °C	15,4 °C	18,7 °C	20,1 °C
9,5 °C	6,3 °C	1,7 °C	7,2 °C	3,2 °C	5,8 °C	7,5 °C
0 mm	0,2 mm	0,6 mm	11,4 mm	4,4 mm	0 mm	0,2 mm

(Source : Météociel, relevé de la station météo de Lavour – Station la plus proche de Briatexte)

De plus, il est important de se concentrer sur le premier histogramme présenté à titre d'élément de comparaison. En effet, seul ce premier jeu de données correspond à la méthodologie par trajet choisi pour réaliser notre étude.

Enfin, il doit être souligné que l'étude menée à Briatexte intègre les promenades au déplacement à pied des habitants, ce qui a tendance à surévaluer la part de la marche dans les différents modes de transports.

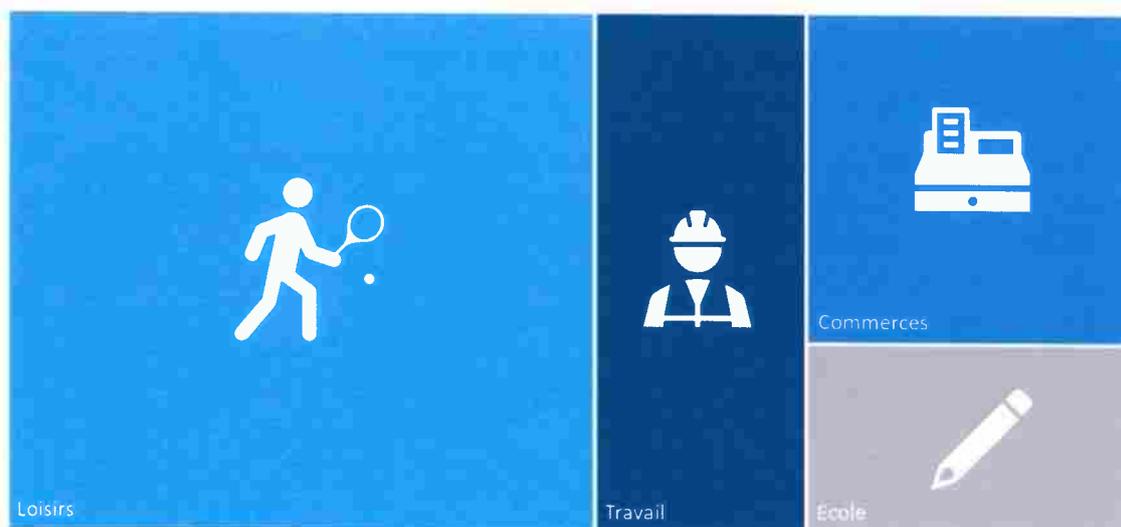
Forts de ces différents constats, nous remarquons que les habitants du village ont un comportement similaire à celui de la moyenne française en ce qui concerne les modes de transport utilisés pour les déplacements du quotidien. En effet, les modes de transport sont classés dans le même ordre et sont présents dans des proportions similaires.

Les constats établis au niveau national sont donc transposables à la commune. Le véhicule individuel est omniprésent dans les déplacements du quotidien et la nécessité de renforcer la part des modes de transport bas carbone (transports en commun et mobilités actives) apparaît essentielle.

B) Les motifs de déplacement des habitants

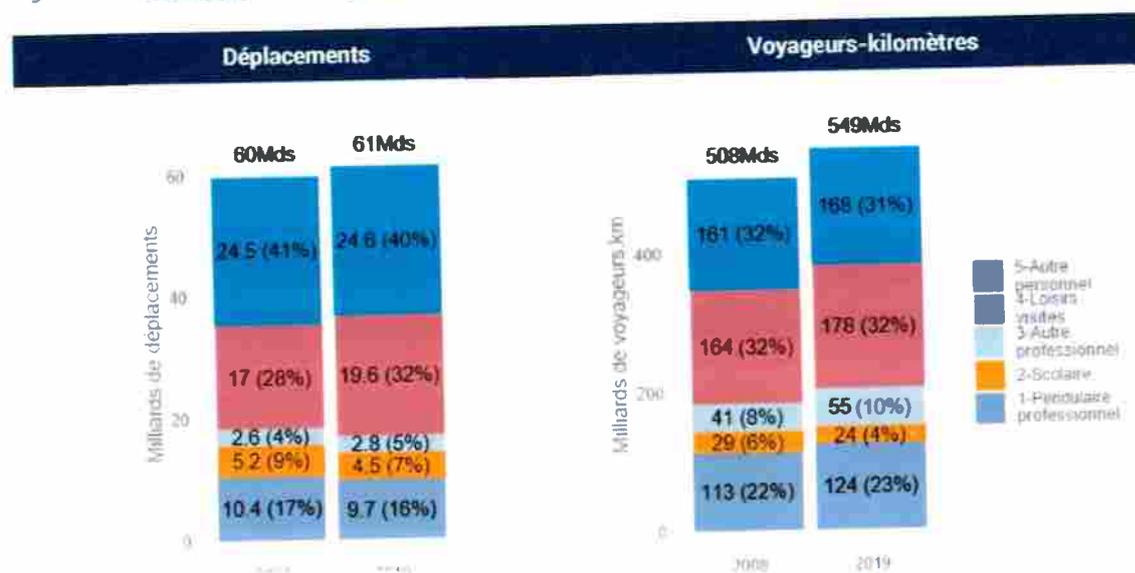
1) Enseignement de l'étude

Motif du déplacement	Part des déplacements des habitants (données corrigées)
Loisirs	52,06%
Travail	18,70%
Commerces	18,56%
École	10,68%
Total général	100%



2) Éléments de comparaison

Figure 12 – Volumétrie des déplacements courte distance par motif et évolution 2008/2019



Sources : ART, d'après ENT D 2008, EMP 2019

Source : Autorité de régulation des transports – État des lieux des mobilités courte et longue distance (volume 2) – 2022

3) Conclusions

Ici encore, à titre de comparaison, il est essentiel de s'intéresser à l'histogramme présentant les données par déplacement en 2019.

Les informations recueillies auprès des Briatextois sont similaires à la moyenne nationale. Elle nous apprend qu'une part importante des déplacements réalisés le sont pour les loisirs. Ainsi, outre les déplacements réalisés pour se rendre en cours ou au travail, l'essentiel (70%) des déplacements effectués (loisirs et commerces) sont peu contraints et peuvent plus facilement être effectué à l'aide des mobilités douces.

C) Les modes de transport utilisés par les habitants pour se rendre au travail

1) Enseignement de l'étude

Mode de transport	Part des déplacements (donnée corrigée)
Voiture	87,52%
Marche	9,15%
Vélo	3,33%
Total général	100%

2) Éléments de comparaison

Mode de transport pour aller travailler en 2020

Mode de transport	Part
Voiture ¹ et deux-roues motorisés	72,1%
Transports en commun	15,1%
Marche à pied	6,1%
Pas de déplacement	4,1%
Vélo	2,6%

1. Inclut camions et fourgonnettes.

Lecture : en 2020, 15,1 % des personnes en emploi utilisent les transports en commun pour aller travailler.

Champ : France hors Mayotte, personnes se déclarant en emploi.

Source : Insee, recensement de la population.

3) Conclusions

Lorsque l'on regarde plus en détail les modes de déplacement en fonction des motifs de déplacement, il apparaît encore des similitudes importantes avec les moyennes établies au niveau national.

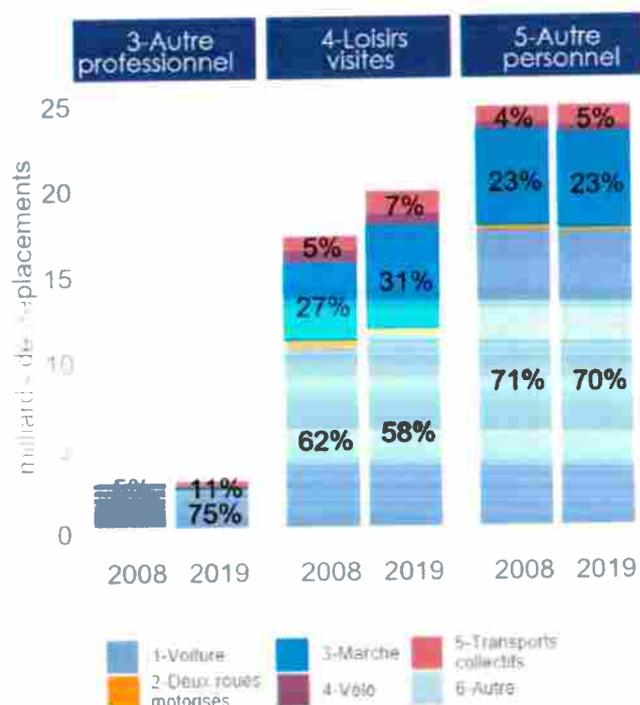
La forte utilisation du véhicule individuel dans les trajets domicile-travail peut s'expliquer par notre territoire rural, la topographie, mais également le manque d'alternative. Ces trajets sont contraints et il est impossible d'en modifier le point de départ tout comme la destination. Néanmoins, la part importante des habitants souhaitant réaliser une part plus importante de leurs déplacements à pied ou à vélo nous incite à proposer également des solutions pour cette typologie de déplacement.

D) Les modes de transport utilisés par les habitants pour se rendre à leurs loisirs

1) Enseignement de l'étude

Mode de transport	Part des déplacements (donnée corrigée)
Marche	56,44%
Voiture	42,74%
Vélo	0,82%
Total général	100%

2) Éléments de comparaison



Sources : ART, d'après ENTD 2008, EMP 2019

(Source : Autorité de régulation des transports – État des lieux des mobilités courte et longue distance (volume 2) – 2022)

3) Conclusions

La part des déplacements réalisés en marchant est certainement accentuée par l'intégration dans l'étude des promenades des habitants considérées comme des trajets pour le loisir. Toutefois, il apparaît intéressant de constater que 40% des déplacements réalisés pour se rendre à des loisirs sont effectués à l'aide d'un véhicule individuel.

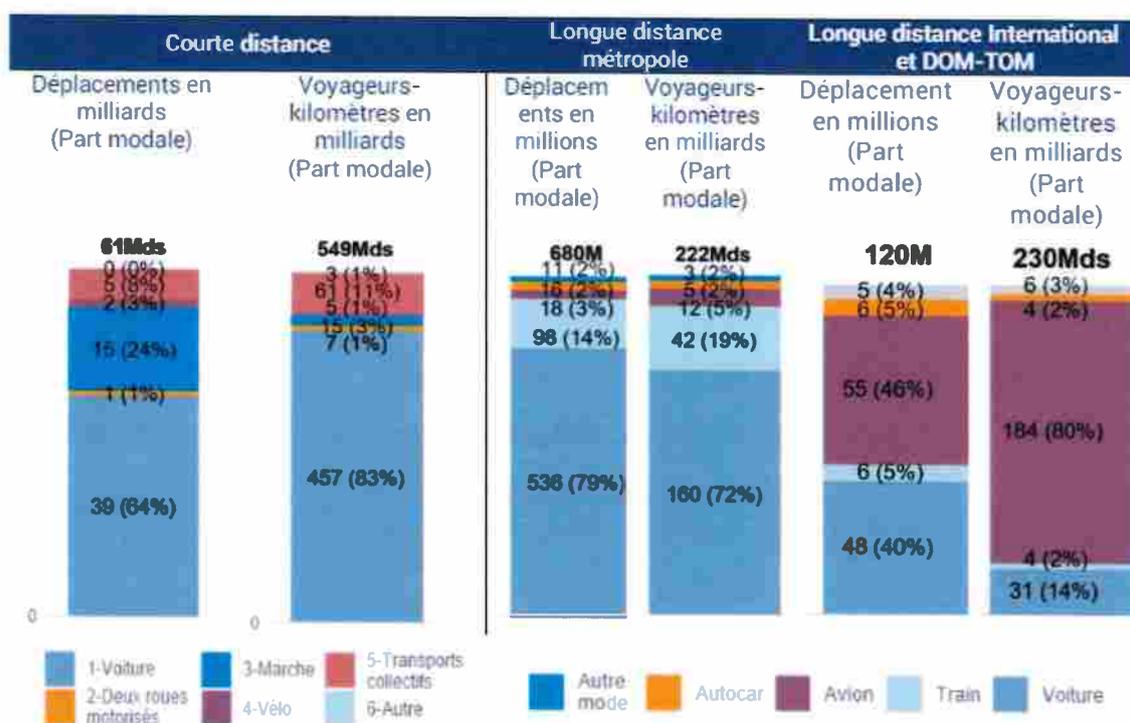
E) Les modes de déplacement des habitants pour effectuer un trajet à l'intérieur de la commune

1) Enseignement de l'étude

Mode de transport	Part des déplacements
Marche	81,02%
Voiture	13,89%
Vélo	5,09%
Total général	100,00%

2) Éléments de comparaison

Figure 5 – Part modale et volume de déplacements et de kilomètres parcourus suivant le périmètre



Source : ART, d'après EMP 2019

3) Conclusions

Les déplacements réalisés par les habitants à l'intérieur du village le sont majoritairement à pied. Lorsque l'on compare les chiffres obtenus à Briatexte à la moyenne nationale (premier histogramme) nous constatons d'importantes similitudes. Les modes de déplacement doux sont donc privilégiés, ce qui est une bonne chose, mais cela ne doit pas occulter la prédominance du véhicule personnel dans les déplacements du quotidien et en particulier dans le total du nombre de kilomètres parcourus.

F) Les lieux privilégiés par les habitants pour se rendre aux commerces

1) Enseignement de l'étude

Lieux où se situent les commerces	Part des déplacements effectués par les habitants pour se rendre dans les commerces
Graulhet	43,39%
Autre	31,75%
Secteur 1 – Centre bourg	23,28%
Secteur 4 – Delbes et Grand Carrière	1,59%
Total général	100,00%

2) Conclusions

Les Briatextois se déplacent dans 75% des cas à l'extérieur du village pour se rendre dans les commerces. Ces habitudes ont pour conséquence d'augmenter le nombre de déplacement effectués.

G) Part des déplacements des habitants empruntant le pont de Briatexte et modes de déplacement utilisés

1) Enseignement de l'étude

a) Part des déplacements des habitants empruntant le pont de Briatexte

	Part des déplacements effectués par les habitants en traversant le pont de Briatexte
Sans traversée	64,29%
Avec traversée	35,71%
Total général	100,00%

Deux tiers des trajets effectués par les Briatextois empruntent le pont du village. En valeur absolue cela correspond à :

- 1970 traversées effectuées par jour ;
- 1208 traversées effectuées par jour en voiture soit 17% des passages quotidien sur le pont ;
- 270 traversées effectuées par jour en voiture pour se rendre de Briatexte à Briatexte ou à Graulhet ;
- 129 traversées effectuées par jour en voiture pour un trajet à l'intérieur du village.



b) Part des déplacements des habitants du secteur 2 – La Plaine empruntant le pont de Briatexte

Part des déplacements effectués par les habitants en traversant le pont de Briatexte par les habitants du secteur 2	
Sans traversée	44,19%
Avec traversée	55,81%
Total général	100,00%

Nous constatons que plus de la moitié des déplacements effectués par les habitants de La Plaine emprunte le pont du village. Cette liaison par le pont est donc d'autant plus importante lorsque l'on vit sur la rive droite du Dadou.

c) Modes de transports utilisés par les habitants lors de la traversée du pont de Briatexte

Modes de transport	Part des déplacements effectués par les habitants en traversant le pont de Briatexte selon le mode de transport
Voiture	61,31%
Marche	33,93%
Vélo	4,17%
Transports	0,60%
Total général	100,00%

Lors de la traversée du pont les Briatextois utilisent majoritairement leur véhicule personnel comme pour leurs autres déplacements. Toutefois, cette proportion est plus élevée que la moyenne de l'ensemble des déplacements lorsque les déplacements passent par le pont du village.

H) Part des déplacements des habitants pour se rendre à Graulhet et modes de déplacement utilisés

1) Enseignement de l'étude

a) Part des déplacements des habitants ayant pour destination Graulhet

Destination	Part des déplacements effectués par les habitants selon leur destination
Briatexte	46,25%
Autre	30,52%
Graulhet	23,23%
Total général	100,00%

Les déplacements pour Graulhet représentent 23% de la part totale des déplacements des habitants du village. Soit en valeur absolue 1290 déplacements quotidiens.



b) Modes de transports utilisés par les habitants pour se rendre à Graulhet

Modes de transport	Part des déplacements effectués par les habitants pour se rendre à Graulhet selon le mode de transport utilisé
Voiture	90,00%
Transports	8,18%
Marche	0,91%
Vélo	0,91%
Total général	100,00%

Chaque jour 1161 déplacements en voiture sont réalisés par les habitants du village en direction de Graulhet. Ce qui représente 17% des passages sur la RD 631 qui traverse le village en direction de Graulhet (Source : Plan vélo de la Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet : 7000 véhicules par jour sur la RD631 au niveau du pont dont 600 camions). Ces 1161 trajets quotidiens en voiture représentent l'émission de 1765 kg CO₂e soit 802 Paris-Marseille en TGV, un peu plus d'un TGV duplex complet (Source : Simulateurs ADEME).

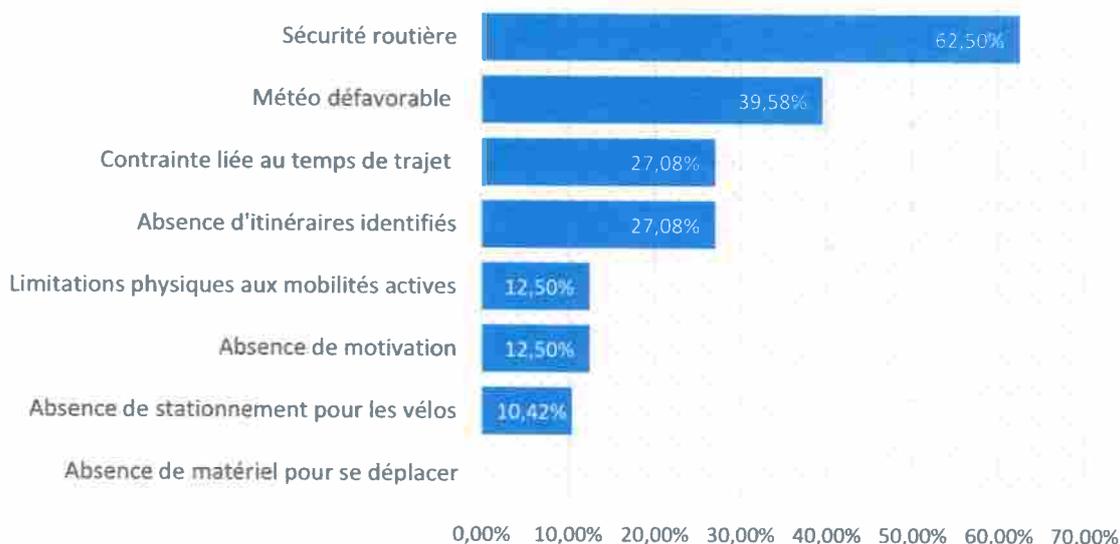
2) Conclusions

Un quart des déplacements des Briatextois ont pour destination Graulhet et sont effectué 9 fois sur 10 en voiture. Toutefois, ces trajets de 5 à 7 km pourraient connaître un fort report modal vers des mobilités décarbonées si des aménagements adaptés et performant autorisaient l'usage des mobilités douces que ne permet par la RD631.

I) Les limites aux mobilités douces rencontrées par les habitants

1) Enseignements quantitatifs de l'étude

Part des répondants considérant les items suivants comme une limite à leurs déplacements quotidiens à pied ou à vélo



2) Enseignements qualitatifs de l'étude

Si le manque de sécurité routière, l'allongement des temps de trajets en mobilité douce ou l'absence d'itinéraire sont les principaux freins aux modes de transport décarbonés, les échanges avec les habitants sont également révélateurs.

Les habitants font état d'un sentiment d'insécurité routière très fort qui les pousse à utiliser la voiture et à se détourner de la marche ou du vélo. Ce sentiment est le fruit d'un trafic routier important et jugé trop rapide. La place des poids lourds dans le village est aussi considérée par la plupart des habitants comme trop importante.

Les habitants font aussi état d'un manque de cheminement définis clairement et sécurisés, en particulier, pour les piétons. En effet, nombre de Briatextois estiment les trottoirs trop étroits ou absents sur de nombreuses voies.

Plus globalement les habitants font état d'un cadre de vie qui pourrait être amélioré souvent au détriment de la place de voiture et à la faveur de mobilités plus douces et d'espaces arborés notamment pour permettre la promenade.

J) Évaluation du report modal potentiel

Réponse	Part des répondants souhaitant effectuer une plus grande part de leurs déplacements quotidiens à pied ou à vélo
Oui	75,56%
Non	24,44%
Total général	100,00%

3 habitants sur 4 répondent favorablement à la question : souhaitez-vous réaliser une plus grande part de vos déplacements du quotidien à pied ou à vélo ? Ce chiffre est très positif et démontre qu'il y a à la fois une attente chez les habitants, une sensibilité aux mobilités douces mais surtout un potentiel de report modal pour le village. Nous pouvons donc espérer qu'une fois les freins aux mobilités douces levés, leur usage augmente fortement. Ici, encore le village s'inscrit dans la moyenne nationale.

Conclusions de l'étude

Outre les analyses dont il a longuement été question au cours de cette première partie, le travail de recherches, de discussions et de rencontres avec les habitants mené par les membres du Comité citoyen complète le constat permis par les chiffres bruts.

« Prendre le vélo pour aller à Graulhet ? J'aurais trop peur de me faire renverser par un camion ». « J'interdis à mes enfants d'emprunter la route qui passe devant chez nous ». « Le vélo, jamais, c'est trop dangereux ». « Je ne traverse jamais le pont autrement qu'en voiture ». Absence de trottoir, de lieu de promenade, inquiétude pour se déplacer. Les rencontres avec les habitants n'ont fait que confirmer le constat d'un village insuffisamment adapté pour permettre un usage convenable de la marche ou de tout autre mode de transport qui s'éloigne du véhicule individuel.

Briatexte est un village morcelé. La majeure partie des habitations construites depuis les années 2000 ont pris place de l'autre côté du Dadou, les séparant physiquement, mais aussi socialement du centre du village. L'étalement urbain a renforcé la place de la voiture. Elle est ainsi devenue indispensable pour de nombreux habitants. Il est désormais difficile de leur jeter la pierre. Notre méandre du Dadou, frontière naturelle, à l'origine même de la fondation de Briatexte, est désormais une séparation dans notre village qui induit de nombreuses conséquences sur la vie quotidienne des villageois.

Depuis des décennies, le trafic routier sur la RD 631 qui traverse le bourg a explosé. Transformant la départementale en une seconde frontière au sein de notre village. Dangereuse, sinueuse, en descente, sans réelle limitation de vitesse et extrêmement

empruntée notamment par près de 600 poids lourds par jour, elle empêche les habitants de s'approprier l'essentiel de l'espace public du centre du village.

La disparition de certains commerces, et il est impossible ici de ne pas évoquer l'absence d'épicerie dans le village tant elle a été mainte fois évoquée au cours de nos mois de travaux, est aussi cœur de nouvelles habitudes pour les habitants qui s'éloignent du centre du village, préférant l'offre plus diversifiée et attractive de Graulhet ou Lavaur.

Briatexte est morcelée et le travail de cohésion apparaît, pour les membres du Comité citoyen, comme un fil rouge de ses travaux.

À tout cela s'ajoutent les nombreux défis de notre temps : le vieillissement de la population, plus rapide que la moyenne française à Briatexte, et l'accompagnement de nos aînés ; l'adaptation au changement climatique ; l'accompagnement des plus fragiles et des plus modestes dans leurs mobilités ou encore l'inclusion des personnes en situation de handicap dans leurs déplacements du quotidien.

Enfin, le travail mené auprès des habitants fut l'occasion à la fois de recueillir les nombreuses attentes des habitants concernant leurs mobilités et l'aménagement du village, mais aussi de déceler un sentiment de résignation. Les habitants se sont adaptés : la route est trop dangereuse, alors je l'emprunterais seulement protégé à l'intérieur de ma voiture ; le centre-ville n'a plus d'épicerie, je me rendrai à Graulhet ; il n'y a pas de chemin pour se promener, je me rendrai au Lac de Nabeillou qui est bien aménagé. Les villageois ont pris l'habitude de s'adapter aux contraintes. Toutefois, ces comportements ont des conséquences. Ils distendent les liens sociaux, pèsent sur la vie économique du village et ne nous permettent pas d'engager la transition écologique que nous devons tous mener. Cette résignation est confortée par l'impression d'un manque d'évolution de leur cadre de vie et pour certains par une forme d'isolement spatial ou social, parfois synonyme d'un sentiment d'abandon. Il semble essentiel d'apporter des solutions concrètes et rapides pour répondre à ce fatalisme. Nous tâchons d'apporter notre contribution en formulant les propositions suivantes.

Propositions en faveur de l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement à Briatexte en matière de mobilité et de déplacement des habitants

I) Axes de travail et propositions du Comité citoyen

A) Premier axe : Sécuriser les cheminements piétons et cyclables

Proposition 1.1 : Abaisser la vitesse à 30km/h dans le village

Échéance : 2025 (abaissement possible dès 2024 pour certains axes)

Complexité de mise en œuvre globale : 1/3

Objectifs poursuivis :

- Sécuriser les villageois dans leurs déplacements quotidiens
- Augmenter le sentiment de sécurité routière dans le village pour augmenter l'appropriation de l'espace public par les villageois, le déplacement vers les commerces et la cohésion du village
- Favoriser l'usage des mobilités douces pour les déplacements dans le village
- Réduire l'impact des déplacements dans le village sur le climat

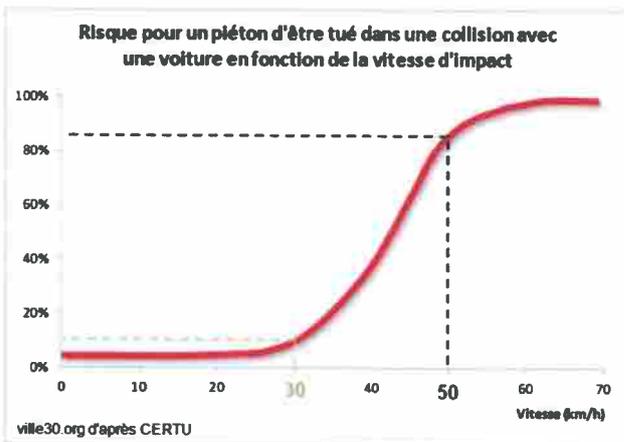
Étapes :

- Abaisser la limitation
- Investir dans des dispositifs permettant d'assurer la réduction effective de la vitesse

Partenaires :

- Conseil départemental
- Préfecture/Sous-préfecture
- Comité citoyen

Cette proposition est motivée par un sentiment presque unanime d'une vitesse excessive au sein du village que ce soit sur les axes principaux comme dans les petites rues.



Cette proposition est aussi le fruit d'un constat, en accidentologie, la vitesse est un facteur important d'accident : distance de freinage allongée, réduction du champ de vision, augmentation de la mortalité... Au-delà, de la simple accidentologie, il s'agit également d'offrir un cadre de vie plus apaisé pour les riverains comme pour les usagers des divers services.

Enfin, le village de Briatexte est l'un des rares si ce n'est le seul village du département traversé par une départementale au trafic quotidien de plus de 7000 véhicules sans abaissement réel de la limitation de vitesse.

Le Comité citoyen de Briatexte propose ainsi une diminution globale de la vitesse dans le centre-bourg à 30km/h.

En accompagnement de cette décision municipale, des dispositifs pourront être mis en place progressivement dans le village afin de permettre le respect de cette nouvelle limitation de la vitesse. L'abaissement de la vitesse des véhicules est aujourd'hui permis par de nombreux dispositifs, radars pédagogiques, coussins berlinois, ralentisseurs, ou encore feux tricolores comportementaux (passant au rouge si la vitesse n'est pas respectée). La plupart de ces dispositifs sont aujourd'hui financièrement accessibles à des communes rurales. L'évaluation de la mise en place de ces dispositifs doit se faire au cas par cas en évaluant les avantages et les défauts de chacun et en consultant la population et particulièrement les riverains.

Proposition 1.2 : Réaliser des itinéraires sécurisés pour les mobilités douces dans le village en utilisant la méthode de l'aménagement tactique

Échéance : 2026 (réalisation progressive des aménagements tactiques dès 2025)

Complexité de mise en œuvre globale : 2/3

Étapes :

- Définir un calendrier de mise en œuvre des aménagements tactiques dans les 20 principales voies du village avec pour fil rouge les itinéraires piétons et cyclables
- Mettre en œuvre progressivement le programme d'aménagement d'ici 2026

Objectifs poursuivis :

- Sécuriser les villageois dans leurs déplacements quotidiens
- Favoriser l'usage des mobilités douces pour les déplacements dans le village
- Augmenter le sentiment de sécurité routière dans le village pour augmenter

Partenaires :

- Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet
- Conseil départemental
- CAUE
- Comité citoyen

l'appropriation de l'espace public par les villageois, le déplacement vers les commerces et la cohésion du village

- Réduire l'impact des déplacements dans le village sur le climat

Cette proposition est au cœur des discussions du Comité citoyen depuis le début de ses travaux sur les mobilités et les déplacements des Briatextois. Elle s'est étoffée avec les nombreux apports des habitants qui ne manquent pas d'idée pour améliorer leurs trajets quotidiens. Enfin, si les habitants sont à 75% favorables à l'idée de réaliser une plus grande part de leurs déplacements à pied ou à vélo, ils se sentent en insécurité routière et estiment que l'absence d'itinéraires identifiés pour leurs déplacements est le troisième facteur freinant leur usage des mobilités douces.

L'aménagement du village pour favoriser les mobilités douces est donc la deuxième proposition du Comité citoyen en matière de sécurisation. Nous le verrons par la suite, cette proposition s'articule avec d'autres.

Cette proposition a pour objectif d'établir dès 2024 des objectifs d'aménagement en faveur des mobilités actives pour les principales voies du village ainsi qu'un calendrier permettant sa mise en œuvre d'ici 2026. La méthode de l'aménagement tactique, très utilisé dans les centres urbains, permet de réaffecter rapidement les différents espaces du domaine public pour chaque usage et à moindre coût. Ces changements sont rapides et permettent aux habitants de voir leur cadre de vie s'améliorer, immédiatement. Ce qui est essentiel pour changer les habitudes. Ils permettent de réaliser certaines opérations qui ne peuvent pas attendre : sécurisation, plantation... Toutefois, ils ne sont que temporaires, bien qu'effectués pour plusieurs années, ce qui permet d'évaluer chacun des changements et qui demande à long terme de prévoir leur pérennisation lors du renouvellement cyclique de la voirie. L'aménagement tactique au contraire de l'aménagement stratégique fait intervenir plus largement les habitants lors de la conception, mais surtout lors de la réalisation qui est à la fois pourvoyeur d'économies et de cohésion grâce à l'appropriation de l'espace public par les habitants.

L'ensemble de ces aménagements devra permettre la réalisation d'itinéraires piétons et cyclables sécurisés pour les habitants et les visiteurs. Ces itinéraires pourront être complétés par de la signalisation ou des parcours permettant la création de pédibus pour les écoliers ou de déambulations historiques pour les touristes. La création de chemins piétons ou cyclables pourrait être le fil rouge de ces divers aménagements.

Exemple d'aménagement tactique :

La rue de l'Eglise (Place de la Mairie) dont l'apaisement est essentiel car fortement empruntée notamment par les piétons pourrait faire l'objet d'un aménagement tactique. Sa largeur permet de créer un corridor sécurisé sur la droite de la voie (le long des habitations) réservé aux piétons et aux cycles tout en réduisant la largeur de la voie ce qui réduira naturellement la vitesse des voitures grâce à l'effet visuel produit. Les quatre places de stationnement

peuvent être conservées à gauche de la voie. Enfin la vitesse peut être abaissée dans la rue à 20km/h pour transformer cette rue en zone de rencontre. Un coussin berlinois peut être ajouté en fin de rue (au niveau de l'Eglise) pour ralentir les véhicules. Enfin, quelques stationnement vélo pourraient être ajoutés sur le parvis de l'Eglise. L'ensemble de ces aménagements et marquages réalisés en régie (potelets, signalisation, marquages, arceaux à vélos et coussin berlinois) sont évalués à 5000 euros et peuvent être réalisés rapidement sans contrainte juridique ou technique particulière.

Proposition 1.3 : Aménager et sécuriser la traversée du village par la RD 631 en utilisant la méthode de l'aménagement tactique

<p><u>Échéance</u> : Horizon 2030</p> <p><u>Complexité de mise en œuvre globale</u> : 3/3</p>	<p><u>Étapes</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Initier le travail préparatoire de l'aménagement de la traversée du village • Réaliser certains aménagements en utilisant la méthode de l'aménagement tactique • Réaliser l'ensemble des aménagements
<p><u>Objectifs poursuivis</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les villageois dans leurs déplacements quotidiens • Favoriser l'usage des mobilités douces pour les déplacements dans le village et la traversée du village • Renforcer le cadre de vie des habitants • Réduire l'impact des déplacements des villageois sur le climat 	<p><u>Partenaires</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet • Conseil départemental • CAUE • Comité citoyen

Axe principal du village, la RD631 est le siège de la plupart des commerces et distribue les différents quartiers du village. Colonne vertébrale mais également frontière. En effet, le trafic et la dangerosité de cet axe utilisé pour traverser le village scinde le village en deux et ne permet pas une appropriation apaisée de l'espace public par les Briatextois. La RD631 est aussi peu agréable car peu arborée et sans aménagement pour les piétons et les cycles.

L'amélioration de l'aménagement de cette voie ne fait pas débat parmi les habitants. Toutefois, une telle entreprise est complexe répond à de nombreuses normes et est surtout coûteuse. Le Comité citoyen estime néanmoins qu'il est nécessaire d'agir pour améliorer la traversée du village et le cadre de vie des habitants.

Tout d'abord, le Comité citoyen pense qu'il est nécessaire d'anticiper l'amélioration de l'aménagement de la départementale en engageant au plus tôt le travail de réflexion notamment en lien avec les villageois et les riverains.

Dans un second temps et en lien avec les autres propositions que nous formulons dans ce rapport, le Comité citoyen estime que certains aménagements respectueux des deniers publics peuvent être envisagés à court terme. Tout d'abord, pour permettre la mise en œuvre de la réduction de la vitesse autorisée dans le village et pour renforcer la sécurisation des cheminements piétons et cyclables. Pour cela le Comité citoyen préconise de nouveau l'utilisation de la méthode de l'aménagement tactique qui réduit le coût des actions menées, engage les citoyens dans la réalisation des aménagements et permet des transformations rapides.

Enfin, il sera question à long terme de réaliser des aménagements définitifs pour la traversée du village.

Proposition 1.4 : Détourner les poids lourds du centre du village

Échéance : 2025

Étapes :

Complexité de mise en œuvre globale : 2/3

- Engager un travail de dialogue avec les principales entreprises empruntant la RD631
- Porter un plan de détournement des poids lourds traversant le village (hors déserte locale) par l'itinéraire A68-RD694

Objectifs poursuivis :

- Améliorer le cadre de vie des habitants en réduisant le bruit, la pollution et la dégradation de l'espace public...
- Sécuriser les villageois dans leurs déplacements quotidiens
- Favoriser l'usage des mobilités douces pour les déplacements dans le village et la traversée du village

Partenaires :

- Conseil départemental
- Préfecture/Sous-préfecture
- DIRSO
- Entreprises
- Comité citoyen

Les derniers comptages font état d'un trafic routier au sur la RD631 de 7000 véhicules par jour, dont 600 poids lourds. L'immense majorité de ces camions traversent le village sans s'y arrêter. Briatexte est l'un des seuls villages du département sans déviation à être emprunté par un nombre aussi important de poids lourds. Une déviation n'apparaît pas opportune pour au moins deux raisons, elle aurait un impact extrêmement négatif sur le paysage et la biodiversité de la vallée, mais aussi, car une autre solution bien moins coûteuse existe.

En effet, en établissant un itinéraire différent pour les poids lourds comme il en existe d'autres dans le département. La solution serait de détourner les poids lourds depuis la rocade de Graulhet vers l'A68 en empruntant la RD694 qui ne traverse aucun village et est limitée à 90km/h sur sa quasi-totalité. L'augmentation de la distance est compensée par l'absence de traversée et de ralentissement et par une topographie plus douce. Ainsi, pour un poids lourd

une seule minute serait perdue, 30 minutes pour l'itinéraire par la RD631 via Briatexte et 31 minutes pour l'itinéraire par A68-RD694 (selon les sociétés APRR - AREA).



B) Deuxième axe : Renforcer la cohésion du village par l'amélioration des connexions douces

Proposition 2.1 : Réaliser une passerelle permettant la traversée à pied ou à vélo du Dadou entre le stade et le lotissement de La Plaine

Échéance : Horizon 2030

Complexité de mise en œuvre globale : 3/3

Objectifs poursuivis :

- Créer un lien entre les deux rives du Dadou et favoriser la cohésion du village en particulier avec les lotissements de La Plaine
- Améliorer le cadre de vie des habitants des deux rives
- Sécuriser les villageois dans leurs déplacements quotidiens
- Favoriser l'usage des mobilités douces pour les déplacements dans le village et la traversée du village

Étapes :

- Engager le travail d'étude préalable

Partenaires :

- Conseil régional
- Conseil départemental
- Union européenne (financement)
- Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet
- Céréma
- CAUE
- Habitants
- Comité citoyen



Passerelle piétons-vélos sur le lac de Saint-Etienne-Cantalès à Pers - www.auvergne-destination.com – Coût inférieur à 500 000 euros pour 124m

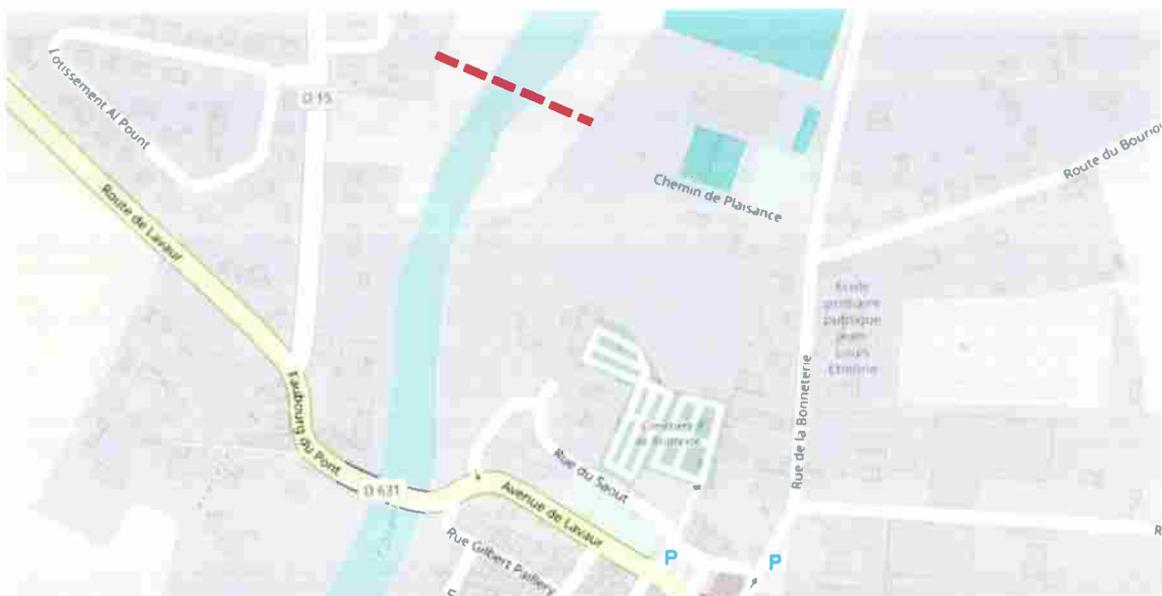
À l'image d'autres projets, la passerelle piétonne et cyclable entre les deux rives du Dadou a nourri de nombreuses discussions et réflexions des membres du Comité citoyen. Cette proposition est pour le Comité citoyen à la fois essentielle pour les déplacements dans le village, mais aussi et surtout pour favoriser la

cohésion du village.

Cette proposition pourrait paraître contre absurde ou décorrélée du principe de réalité. Les membres du Comité citoyen ne le croient pas, bien que conscients de la complexité d'un tel projet.

Sans qu'il soit nécessaire de revenir sur le constat dressé en première partie faisant état de l'urbanisation au-delà de la rivière ayant pour conséquence de faire du Dadou une frontière entre deux parties essentielles du village. Réunir rive gauche et rive droite permet de renforcer les mobilités entre les deux parties du village sans emprunter le pont routier (7000 véhicules par jour, dont 600 poids lourds). Cette passerelle est aussi l'occasion de trouver de nouveaux centres de gravité autour des écoles et du stade rendus accessibles directement depuis les lotissements en limitant les effets d'impasse.

En détail, le projet consisterait à réaliser une passerelle d'environ 90m traversant le Dadou au niveau du pigeonnier du stade à l'Allée des pêcheurs en cohérence avec le PLUI en cours de validité.



Ce projet de long terme, au coût difficile à évaluer, doit, selon le Comité citoyen, faire l'objet d'une réelle attention et d'une action forte permettant sa concrétisation à moyen terme. Des projets novateurs, comme la passerelle de Mazamet de 140m dont le coût global est de 580 000 euros, permettent d'envisager un tel projet. De nombreux autres projets existent pour un coût semblable (<http://www.vvv-sud.org/psp-passerelles-velo-separees.html#paillon>).

Ainsi, d'ici 2026, le Comité citoyen propose à la municipalité :

- De prendre rapidement attache avec la Communauté d'agglomération afin d'éclaircir certains points du PAS qui ne font pas apparaître la possibilité d'une traversée du Dadou alors que cette option est clairement décrite pour la traversée du Tarn en deux lieux différents, le PAS est à ce jour en incohérence avec le plan vélo ;
- D'engager les études préalables nécessaires à l'évaluation de faisabilité du projet notamment en se servant des enveloppes prévues à cet effet par la Communauté d'agglomération dans le Plan vélo, mais aussi en faisant intervenir des écoles d'ingénierie dont la passerelle pourrait constituer un projet d'étude ;
- D'engager la population, que le Comité citoyen a trouvé très réceptive à l'idée d'une telle construction, dans la démarche afin d'obtenir le soutien nécessaire à la réalisation de ce projet.

Proposition 2.2 : Aménager l'espace public pour permettre les mobilités des personnes en situation de handicap, âgées ou en bas âge

<u>Échéance :</u> Horizon 2030 (premiers aménagements dès 2025)	<u>Étapes :</u>
<u>Complexité de mise en œuvre globale :</u> 1/3	<ul style="list-style-type: none"> • Engager le travail d'étude préalable notamment avec les usagers • Réaliser les aménagements
<u>Objectifs poursuivis :</u>	<u>Partenaires :</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la cohésion du village en permettant la mobilité de tous les habitants • Améliorer le cadre de vie des habitants • Favoriser l'usage des mobilités douces pour les déplacements dans le village 	<ul style="list-style-type: none"> • Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet • CAUE • Habitants • Comité citoyen

La mobilité des personnes en situation de handicap, mais aussi des enfants et des aînés est essentielle pour permettre à tous d'accéder aux mêmes services et *in fine* aux mêmes droits. L'espace public doit s'adapter autant que possible au besoin de chacun, c'est un facteur d'autonomie. Enfin, la prise en compte du handicap ne doit pas se limiter aux seuls handicaps physiques, mais doit aussi permettre à chacun de se repérer et de se déplacer en confiance. En effet, bien des solutions existent pour prendre en compte dans l'espace public d'autres formes de handicap comme l'aphasie, les déficiences intellectuelles ou plus simplement le

daltonisme. La signalétique, les sens de circulation des piétons et des cycles, les couleurs, les matériaux doivent prendre en compte ces besoins pour y répondre au mieux.

La prise en compte du handicap renforce l'accessibilité de tous, personnes âgées, enfants, personnes souffrant d'illettrisme...

Le Comité citoyen préconise :

- D'intégrer les différentes dimensions du handicap à l'ensemble des projets d'aménagement ;
- D'établir un calendrier des aménagements essentiel à l'autonomie des personnes ;
- De réaliser certains aménagements importants avant la fin du mandat afin d'initier une dynamique autour de la prise en compte du handicap dans l'espace public à Briatexte.

Proposition 2.3 : Aménager les berges du Dadou pour créer un lieu de promenade et de détente pour les habitants

<u>Échéance :</u> Horizon 2030 (premiers aménagements dès 2025)	<u>Étapes :</u>
<u>Complexité de mise en œuvre globale :</u> 2/3	<ul style="list-style-type: none">• Engager le travail d'étude préalable• Réaliser les aménagements
<u>Objectifs poursuivis :</u>	<u>Partenaires :</u>
<ul style="list-style-type: none">• Renforcer la cohésion du village en se réappropriant la rivière• Améliorer le cadre de vie des habitants• Créer de nouveaux lieux de promenades à Briatexte afin d'éviter des allers-retours vers d'autres lieux hors de la commune	<ul style="list-style-type: none">• Syndicat de rivière• Agence de l'eau• Associations• Habitants• Comité citoyen

Un lieu de promenade agréable est bien souvent synonyme de point d'eau.

Le Comité citoyen préconise l'aménagement des berges du Dadou afin de créer un lieu de promenade pour les villageois à Briatexte et limiter les trajets pour se rendre au lac de Nabeillou. L'aménagement de ces sentiers et espaces liés à la détente est aussi pour le Comité citoyen l'occasion de réunir les habitants du village autour d'un projet commun reliant les deux berges du Dadou et permettant de faire le lien entre ses deux rives en se les réappropriant.

Proposition 2.4 : Engager un travail de réouverture de certains chemins ruraux pour renforcer les connexions dans le village

Échéance : 2026

Complexité de mise en œuvre globale : 1/3

Objectifs poursuivis :

- Renforcer la cohésion du village en permettant de nouveaux cheminements
- Améliorer le cadre de vie des habitants
- Favoriser l'usage des mobilités douces pour les déplacements dans le village
- Créer de nouveaux lieux de promenades à Briatexte afin d'éviter des allers-retours vers d'autres lieux hors de la commune

Étapes :

- Engager le travail d'étude préalable
- Réaliser les aménagements en partenariat avec les associations et les habitants

Partenaires :

- Habitants
- Associations
- Comité citoyen

Les chemins ruraux abandonnés sont nombreux en France. Notre village en compte lui aussi. Le Comité citoyen propose de se réapproprier certains afin de réaliser de nouvelles liaisons entre les différentes parties du bourg, mais aussi pour relier le village à d'autres lieux.

Voici deux exemples de chemins ruraux dont la réappropriation permettrait la mise en œuvre de nouvelle liaison à Briatexte.

Chemin de la rue de la Bonneterie à l'avenue André Delbes :



Ce chemin pourrait permettre une liaison douce entre l'arrivée de la voie verte de Graulhet et l'École Saint-Joseph avec l'École Jean-Louis Etienne et le stade sans passer par la RD631.

Chemin entre le rond-point des lotissements de La Plaine et la route d'en Jalabert :



La réouverture de ce chemin rural pourrait permettre de poursuivre la voie verte de la vallée du Dadou et de rejoindre La Baillé sans passer par la RD631. Enfin, elle pourrait permettre l'ouverture de nouveau sentier de randonnée et cyclable à partir de Briatexte en direction de la rive droite du Dadou. La traversée d'un cours d'eau est à prévoir. Toutefois, le Comité citoyen préconise un partenariat avec les habitants et les associations le souhaitant afin de réaliser les différents aménagements.

C) Troisième axe : Décarboner les mobilités des Briatextois

Proposition 3.1 : Soutenir l'implantation de commerces et d'offres de soins de proximité

<u>Échéance</u> : Temps long	<u>Étapes</u> :
<u>Complexité de mise en œuvre globale</u> : 1/3	<ul style="list-style-type: none">Engager une dynamique de management de centre-ville avec pour principal objectif de renforcer l'offre de services, en particulier autour de l'implantation d'une épicerie
<u>Objectifs poursuivis</u> :	<u>Partenaires</u> :
<ul style="list-style-type: none">• Limiter l'usage du véhicule personnel pour se rendre dans d'autres centres urbains pour les services du quotidien• Améliorer le cadre de vie des habitants• Réduire l'impact des déplacements des Briatextois sur le climat et l'environnement	<ul style="list-style-type: none">• Commerçants• Associations• Comité citoyen

Si l'implantation d'une épicerie dans le village revient régulièrement lors des discussions avec les villageois, cette proposition est aussi motivée par la nécessité de réduire nos déplacements.

Le Comité citoyen propose ici de renforcer encore le soutien à l'implantation de commerces et d'offre de service dans le village. Pour mieux engager cette démarche, le Comité propose de s'appuyer sur des partenariats avec les entreprises, les associations et les habitants, à l'instar des méthodes de management de centre-ville utilisées dans de nombreuses communes pour revitaliser les centres-bourg. Cette démarche bien que pouvant être perçue comme éloignée des démarches de mobilités est au contraire, pour le Comité citoyen, liée à la nécessité de recréer de la proximité.

Proposition 3.2 : Créer une ligne de covoiturage entre Graulhet et Lavaur

<u>Échéance</u> : 2026	<u>Étapes</u> :
<u>Complexité de mise en œuvre globale</u> : 2/3	<ul style="list-style-type: none">Engager le travail d'étude avec les communes concernées (Graulhet, Saint-Gauzens, Puybegon, Giroussens, Ambres et Lavaur)Mettre à l'épreuve le système en réalisant un premier tronçon vers GraulhetRéaliser l'ensemble des aménagements

Objectifs poursuivis :

- Limiter l'usage du véhicule personnel pour se rendre dans d'autres centres urbains (commerce, santé, emploi)
- Améliorer la desserte du village notamment vers les autres moyens de transport (autocars, gare ferroviaire)
- Améliorer le cadre de vie des habitants

Partenaires :

- Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet
- Communauté de communes Tarn-Agout
- Conseil départemental
- Autres communes
- Comité citoyen

Les lignes de covoiturage permettent d'institutionnaliser le stop par l'installation de panneaux lumineux sur des arrêts stratégiques le long d'un axe emprunté. À chacun de ces arrêts, une console avec plusieurs interrupteurs permet à une personne souhaitant voyager sur la ligne d'indiquer l'arrêt

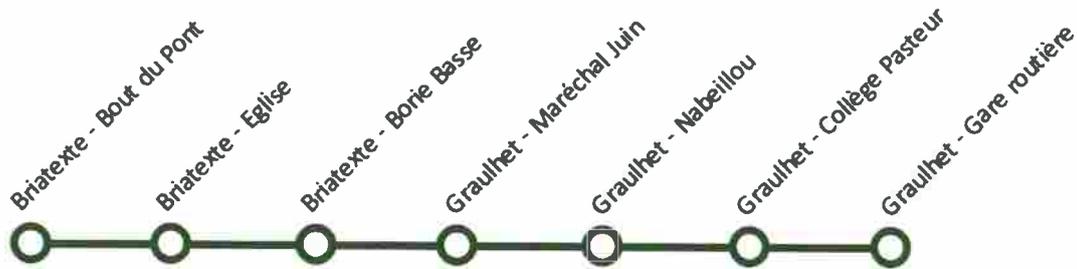


Arrêt d'une ligne de covoiturage - www.cerema.fr/fr/actualites/organiser-ligne-covoiturage-leviers-action-collectivites

auquel elle souhaite être emmenée. Le panneau lumineux indique aux véhicules passant sur la voie la destination souhaitée. Ce procédé permet à un passager de trouver un véhicule en quelques minutes seulement (5 à 7 minutes) en moyenne sur des axes moyennement fréquentés. La RD631 avec ses 7000 véhicules par jour en fait une candidate idéale pour ce type de dispositif. De plus, l'installation de ces panneaux est financièrement soutenable pour des communes rurales d'autant plus que les lignes de covoiturage font souvent l'objet de subvention. Enfin, il est nécessaire que la collectivité s'engage aussi dans une démarche de communication auprès de la population autour de cette solution afin de mieux la faire connaître et d'en renforcer l'attrait à la fois pour les passagers et pour les conducteurs dont la seule gratification est leur participation citoyenne à la mobilité des autres et la réduction de leur empreinte sur le climat lorsqu'ils se déplacent.

Cette nouvelle solution de mobilité pour Briatexte et les autres communes est plus flexible qu'un transport en commun, permet une mobilité du quotidien comme occasionnelle, est gratuite et demande un faible investissement de la collectivité. Cette solution est éprouvée dans de nombreux territoires. Par exemple, la ligne de Thoiry a été réalisée pour un coût de 150 000 euros, soit 6500 euros par borne. Avec cette évaluation financière et sans subvention, le projet proposé ci-dessous constituerait un investissement de l'ordre de 40 000 euros par commune pour le tronçon Graulhet-Briatexte.

Voici les arrêts pouvant être mis en place entre Briatexte et Graulhet afin de créer une première ligne de covoiturage à Briatexte.



Proposition 3.3 : Végétaliser et désimperméabiliser afin de rendre les itinéraires doux agréables et empruntables en période estivale

Échéance : 2026 et dès 2024 pour certains aménagements

Complexité de mise en œuvre globale : 1/3

Étapes :

- Engager le travail d'étude des voies et chemins à végétaliser et arborer notamment aux abords de la voie verte avec Graulhet
- Établir un calendrier de plantation échelonné sur les trois prochains automnes
- Réaliser les plantations

Objectifs poursuivis :

- Améliorer l'expérience usager lors de la pratique des mobilités douces pour renforcer leur pratique
- Renforcer la fraîcheur sur les voies et chemins en particulier en été pour limiter l'usage de son véhicule personnel climatisé
- Améliorer le cadre de vie des habitants
- Renforcer la cohésion du village par la participation des habitants
- Réduire l'impact des déplacements des Briatextois sur le climat et l'environnement

Partenaires :

- Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet
- Conseil départemental
- Association Arbres et paysages tarnais
- Autres associations
- Habitants

La végétalisation des cheminements piétons et cyclables ainsi que routiers répond à trois objectifs :

- Améliorer le cadre de vie ;
- Utiliser les délaissés routiers pour les transformer en puits de carbone et zone de biodiversité ;
- Renforcer l'usage des mobilités douces, car pratiquées dans un cadre plus agréable.

La végétalisation de l'espace public en centre-bourg comme à l'extérieur de la zone urbanisée est essentielle. Si dans le premier elle s'avère plus complexe et coûteuse à mettre en œuvre, il est nécessaire, selon le Comité citoyen, d'anticiper l'ensemble des changements à venir pour adapter les espèces et réaliser des plantations avant que les étés trop chauds ne permettent plus la plantation de jeunes spécimens.

Dans le second cas, hors du village, la plantation est moins complexe et très peu coûteuse. Des associations fournissent des prestations clé en main telles qu'Arbres et paysages tarnais qui offre des solutions de plantation de haies pour un coût de seulement quelques euros par mètre linéaire (ingénierie, plans et plantation compris). Le Comité citoyen préconise de se saisir de cette opportunité dès 2024 pour arborer certains cheminements comme les routes de la plaine du Bourriou fortement empruntées par les habitants pour leurs promenades, mais aussi les chemins ruraux constituant la voie verte reliant Briatexte à Graulhet. Il s'agit là d'une action rapide à mettre en œuvre aux effets concrets pour la population.

Proposition 3.4 : Créer des stationnements dédiés au covoiturage

Échéance : 2025

Complexité de mise en œuvre globale : 1/3

Objectifs poursuivis :

- Limiter l'usage du véhicule personnel pour se rendre dans d'autres centres urbains (commerce, santé, emploi)
- Améliorer la desserte du village notamment vers les autres moyens de transport (autocar, gare ferroviaire)
- Améliorer le cadre de vie des habitants
- Réduire l'impact des déplacements des Briatextois sur le climat et l'environnement

Étapes :

- Créer deux aires de covoiturage le long de la RD 631 en utilisant des espaces déjà imperméabilisés et vacants

Partenaires :

- Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet
- Conseil départemental

Le covoiturage est, nous l'avons vu plus haut, une solution simple et utile pour la réduction de l'impact des déplacements des Briatextois sur l'environnement, mais aussi pour réduire le trafic routier dans le village et permettre aux habitants de faire des économies.

Le Comité citoyen propose la création de deux aires de covoiturage aux deux entrées principales du village. Les solutions proposées ne sollicitent pas d'aménagement, ce qui en limite le coût et l'impact sur l'environnement. La première aire de covoiturage se trouverait le long de la RD631 entre l'arrêt de bus du Bout du Pont et le rond-point de sortie du village. Une douzaine de places de stationnement pourraient être aménagées le long de la voie sur le trottoir sans autre aménagement qu'une signalisation spécifique.

À la sortie du village en direction de Graulhet, l'ancienne station-service Renault pourrait être utilisée pour créer sensiblement le même nombre de places, ici encore sans autre aménagement qu'une signalisation spécifique.

D) Quatrième axe : Accompagner les habitants au changement

Face à l'ensemble des changements de comportement nécessaires à la mise en œuvre de nouvelles pratiques en matière de mobilités, des propositions sont formulées par le Comité citoyen afin d'accompagner les habitants. L'accompagnement au changement est essentiel, car sans dynamique, les actions entreprises n'auront que peu d'effet.

Proposition 4.1 : Informer les habitants des solutions qui s'offrent à eux

Échéance : 2024

Complexité de mise en œuvre globale : 1/3

Étapes :

- Réaliser un livret également disponible en ligne permettant aux habitants de connaître les solutions de mobilité s'offrant à eux

Objectifs poursuivis :

- Limiter l'usage du véhicule personnel
- Réduire l'impact des déplacements des Briatextois sur le climat et l'environnement
- Accompagner les habitants dans la démarche de transition

Partenaires :

- Comité citoyen
- Habitants

Le Comité citoyen estime que les habitants ne connaissent pas suffisamment bien les moyens de mobilité qui s'offrent à eux dans le village. La mise en œuvre des précédentes solutions et donc de nouvelles options de mobilité nécessitera l'information de la population pour en favoriser l'usage. Le Comité citoyen propose de réaliser une synthèse des différentes solutions de mobilité sur des supports numériques et physiques pour être adressé à tous les habitants.

Proposition 4.2 : Nouer des partenariats et inciter les initiatives en faveur des mobilités douces

Échéance : temps long

Étapes :

Complexité de mise en œuvre globale : 1/3

- Établir une doctrine communale permettant de valoriser les initiatives en faveur des mobilités douces et décarbonées à destination des associations, des entreprises et des partenaires

Objectifs poursuivis :

Partenaires :

- Limiter l'usage des mobilités carbonées
 - Réduire l'impact des déplacements des Briatextois sur le climat et l'environnement
 - Accompagner les habitants, les associations et les entreprises dans la démarche de transition écologique
- Associations
 - Entreprises
 - Habitants
 - Comité citoyen

Initier une dynamique dans le village en faveur des mobilités durables ne peut se faire sans soutenir, susciter et initier des actions de démocratisation des pratiques. Plusieurs idées peuvent voir le jour comme :

- La mise en œuvre de pédibus ;
- Le développement de parcours touristiques, historiques ou scientifiques dans le village ;
- L'instauration d'une fête du vélo ;
- Des cours de remis en selle...

Proposition 4.3 : Favoriser l'usage du vélo par le prêt de vélo à assistance électrique aux habitants

Échéance : 2024

Complexité de mise en œuvre globale : 1/3

Étapes :

- Se rapprocher de la Communauté d'agglomération afin de se voir délivrer des vélos à assistance électrique pour en assurer le prêt à la population et en faire découvrir la pratique aux habitants

Objectifs poursuivis :

- Favoriser l'usage des mobilités douces en faisant découvrir la pratique du vélo à assistance électrique
- Limiter l'usage des mobilités carbonées
- Réduire l'impact des déplacements des Briatextois sur le climat et l'environnement
- Accompagner les habitants la démarche de transition écologique

Partenaires :

- Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet
- Habitants
- Comité citoyen

La Communauté d'agglomération Gaillac-Graulhet met à disposition des communes membres des vélos à assistance électrique pour permettre d'en faire découvrir l'usage aux habitants. Le Comité citoyen propose de se saisir de cette opportunité. Cette action rapide et gratuite permettra d'engager une dynamique autour des mobilités douces dans le village.

II) Tableau récapitulatif

Certaines propositions pouvant être rapidement mises en œuvre sont spécifiquement identifiées (AR).

Axes, propositions, étapes et actions rapides (AR)	2024	2025	2026	Horizon		
		S1	S2	S1	S2	2030
Premier axe : Sécuriser les cheminements piétons et cyclables						
Proposition 1.1 : Abaisser la vitesse à 30km/h dans le village						
Abaissier la limitation	AR	AR				
Investir dans des dispositifs permettant d'assurer la réduction effective de la vitesse						
Proposition 1.2 : Réaliser des itinéraires sécurisés pour les mobilités douces dans le village en utilisant la méthode de l'aménagement tactique						
Définir un calendrier de mise en œuvre des aménagements tactiques dans les 20 principales voies du village avec pour fil rouge les itinéraires piétons et cyclables						
Mettre en œuvre le programme d'aménagement						
Proposition 1.3 : Aménager et sécuriser la traversée du village par la RD 631 en utilisant la méthode de l'aménagement tactique						
Initier le travail préparatoire de l'aménagement de la traversée du village						
Réaliser certains aménagements en utilisant la méthode de l'aménagement tactique						
Réaliser l'ensemble des aménagements						
Proposition 1.4 : Détourner les poids lourds du centre du village						
Engager un travail de dialogue avec les principales entreprises empruntant la RD631						
Porter un plan de détournement des poids lourds traversant le village (hors déserte locale) par l'itinéraire A68-RD694						
Deuxième axe : Renforcer la cohésion du village par l'amélioration des connexions douces						
Proposition 2.1 : Réaliser une passerelle permettant la traversée à pied ou à vélo du Dadou entre le stade et le lotissement de La Plaine						
Engager le travail d'étude préalable						
Proposition 2.2 : Aménager l'espace public pour permettre les mobilités des personnes en situation de handicap, âgées ou en bas âge						
Engager le travail d'étude préalable notamment avec les usagers						
Réaliser les aménagements						
Proposition 2.3 : Aménager les berges du Dadou pour créer un lieu de promenade et de détente pour les habitants						
Engager le travail d'étude préalable						
Réaliser les aménagements						
Proposition 2.4 : Engager un travail de réouverture de certains chemins ruraux pour renforcer les connexions dans le village						
Engager le travail d'étude préalable						
Réaliser les aménagements en partenariat avec les associations et les habitants						

Conclusion générale

Après son travail d'analyse des habitudes de mobilités des Briatextois et de leurs attentes, le Comité citoyen formule 15 propositions à la municipalité qui l'a mandaté il y a un peu moins d'un an pour réfléchir à l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement du village.

Ces propositions sont le fruit d'un travail de discussion et de recherche. Ce travail a pour objectif de nourrir la réflexion et d'apporter de nouvelles idées. Il s'inscrit dans le dialogue avec la commune et dans la dynamique d'une participation citoyenne volontaire des membres du Comité citoyen.

Le Comité citoyen demeure conscient des difficultés inhérentes à la gestion publique et a donc souhaité apporter une contribution aussi précise, réaliste et détaillée que possible.

Enfin, au-delà de la présentation de ce rapport à la Commission environnement du Conseil municipal, le Comité citoyen se tient à la disposition de la municipalité pour poursuivre le travail et accompagner la mise en œuvre des propositions formulées ci-dessus comme des idées qu'elles feront émerger, dans l'esprit du dialogue et de la participation citoyenne.

Notice

de remplissage de la grille de passation du sondage sur les habitudes de déplacement des habitants de Briatexte



Les répondants au questionnaire :

- Doivent résider à Briatexte ;
- Ne pas déjà avoir répondu au sondage.

Le questionnaire comporte 7 questions (la grille ne les présente pas dans l'ordre pour que tout tienne sur un recto) :

Le questionnaire se remplit en entourant la réponse donnée.

1) Quel âge avez-vous ?

Entourer la tranche d'âge correspondante.

2) Dans quel secteur résidez-vous ?

Aider le répondant à se situer sur la carte composée de 6 secteurs :

1. Centre historique (habitat mitoyen), comporte l'ensemble des commerces
2. Lotissement de la plaine et habitations de l'autre côté du Dadou
3. Lotissement du Bouriou et stade
4. Lotissement Grand Carrère, Avenue André Delbes, les deux écoles, usine Guille et maison de retraite
5. Lotissement et habitations des hauteurs
6. Le reste du village

3) Quelle est votre activité professionnelle ?

Entourer la réponse correspondante.

4) Combien de personnes composent votre ménage ?

Entourer la réponse correspondante.

5) Quels trajets avez-vous effectués au cours des 7 derniers jours ? (Commencer par le samedi de la semaine passée si nous sommes samedi)



Le répondant peut répondre pour chaque trajet qu'il a effectué qu'il ait été accompagné ou non par un tiers. Par exemple, un écolier accompagné par un parent à l'école peut inscrire un trajet. Une personne âgée accompagnée par un aidant chez le médecin peut inscrire un trajet.

Le tableau permet de répondre à 5 questions par trajet pour tous les trajets :

- Est-ce un aller, un aller-retour ou deux allers-retours ?
- Quel est le motif de votre déplacement ? (Le motif de l'escale doit être souligné et le motif de l'arrivée entouré)
- Quel moyen de transport avez-vous utilisé ?
- Quel est votre départ et quelle est votre arrivée ? (Une escale peut être ajoutée)
- Avez-vous traversé le pont de Briatexte pour effectuer votre trajet ?

Exemple : Je vis au lotissement de La Plaine. Je me suis rendu en voiture à mon travail à Graulhet après avoir déposé les enfants à l'école lundi matin. Le soir je suis rentré après avoir récupéré les enfants.

Lundi	
1 aller, 1 AR, 2 AR	
Travail, Ecole, Commerces, Loisir	
Trajet 1	1 <input type="radio"/> <input type="radio"/> 1
	2 <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> 2
	3 <input type="radio"/> <input type="radio"/> 3
	4 <input type="radio"/> <input type="radio"/> 4
	5 <input type="radio"/> <input type="radio"/> 5
	6 <input type="radio"/> <input type="radio"/> 6
	Graulhet <input type="radio"/> <input type="radio"/> Graulhet
Autre <input type="radio"/> <input type="radio"/> Autre	

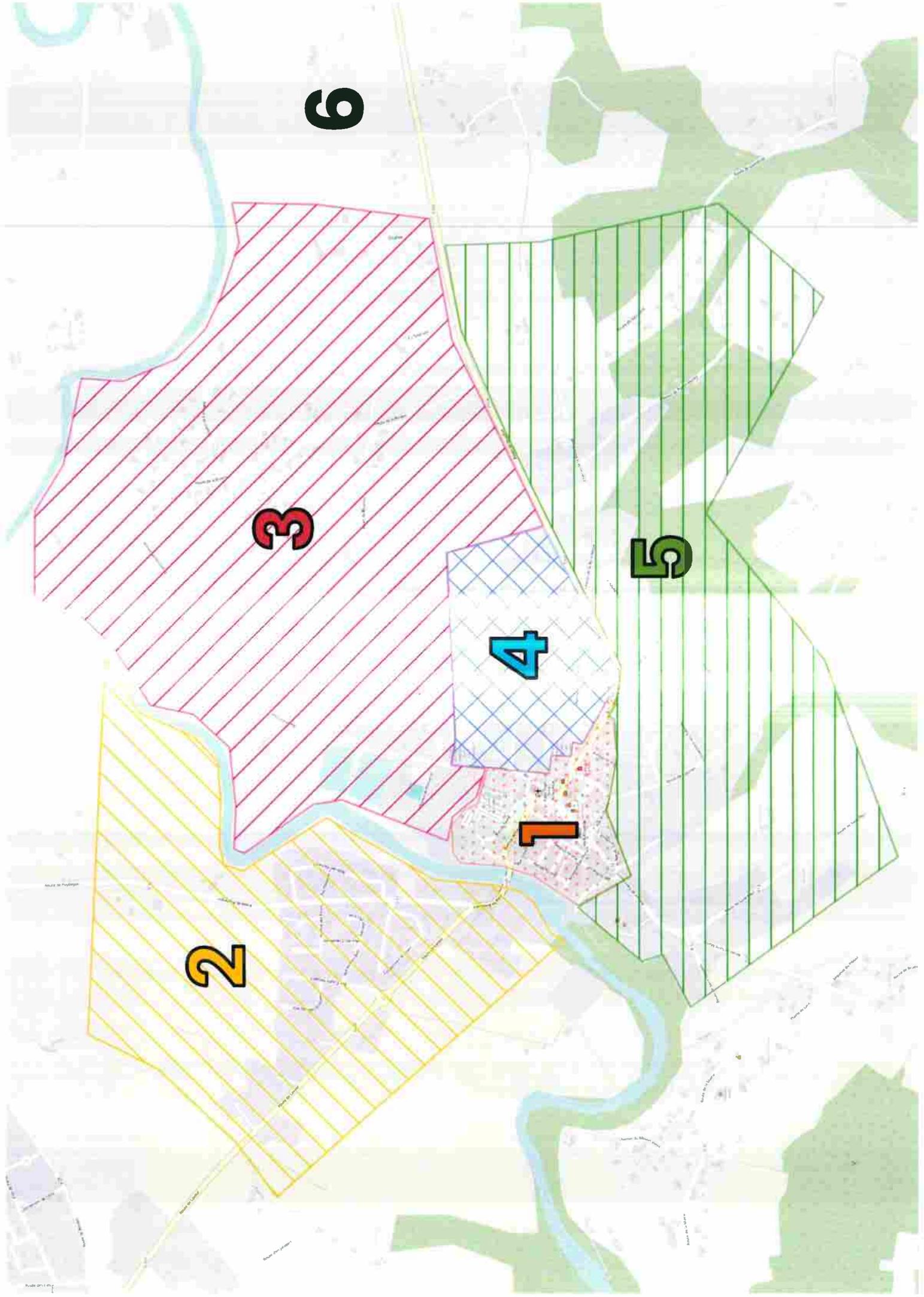
Les lignes trajet 1, 2 et 3 permettent de référencer des trajets différents effectués par une même personne au cours de la même journée. Elles permettent également de référencer un aller-retour à l'itinéraire différent à l'aller et au retour.

6) Quels sont vos freins aux mobilités douces (marche et vélo) ?

Proposer les différentes limites énoncées dans la grille de passation et entourer toutes les réponses données par le répondant (de 0 à 8 réponses possibles).

7) S'il n'existait aucune limite, seriez-vous enclin à réaliser une plus grande partie de vos trajets du quotidien en vélo ou à pied ?

Entourer la réponse donnée.



6

3

5

4

1

2