Appel à Projet AVELO 3

Étude des mobilités « Dé-carbonnais »

Atelier de concertation – phase scénarii

01/10/2026 – 19h en mairie de Carbonne

IMAGINER
CONCEVOIR
CONCRÉTISER
un futur durable

Soutenu par

Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3

Durée totale : 1h30



Sommaire

01 . **Rappel des enjeux de l'étude** – *5min*

02 . **Bilan du diagnostic** – *15min*

03 . **Acculturation aux enjeux modes actifs** – *10 min*

04 . **Etude des 3 liaisons structurantes : travail sur table** – *30min*

05 . **Présentation des liaisons secondaires** – *20min*

06 . **Restitution à chaud – bilan** – *10min*

Rappel des enjeux de l'étude



5 min

Préambule

L'étude, débutée en octobre 2025, vise à définir une stratégie de mobilité globale sur la commune de Carbonne avec l'ambition de construire un bourg apaisé et de favoriser l'usage des modes actifs. Les enjeux sont :

- Faire de Carbonne une ville cyclable et sécurisée pour les vélos et les EDPM, et pour tous les publics,
- Faire de Carbonne une ville adaptée à la marche et agréable pour les piétons,
- Faire de Carbonne une ville facilitant l'usage des transports en communs (multimodalité, accessibilité aux arrêts, etc…)
- Favoriser la diversification des modes de déplacements et le report modal vers les modes actifs notamment pour les déplacements du quotidien en encourageant l'intermodalité vélo/marche – train ,
- Apaiser les circulations et rationnaliser le stationnement sur espace public afin de redonner de l'espace aux modes actifs et d'améliorer la qualité de vie,
- Définir une stratégie de mobilité qui soit concertée avec les administrés et acteurs du territoire.

➔ **L'étude doit aboutir à la définition d'une feuille de route cohérente avec une vision opérationnelle.**

➔ **Objectif visé pour la fin de l'étude : fin 2026**

Carbonne : Parts modales des actifs occupés de 15 ans et plus pour aller travailler

Source : INSEE - 2022



2,3%



5,4%



84,4%

Comparaison de la part modale du vélo dans les déplacements DT des autres communes du secteur :

- Rieux-Volvestre = 2,8%
- Cazères = 2,5%

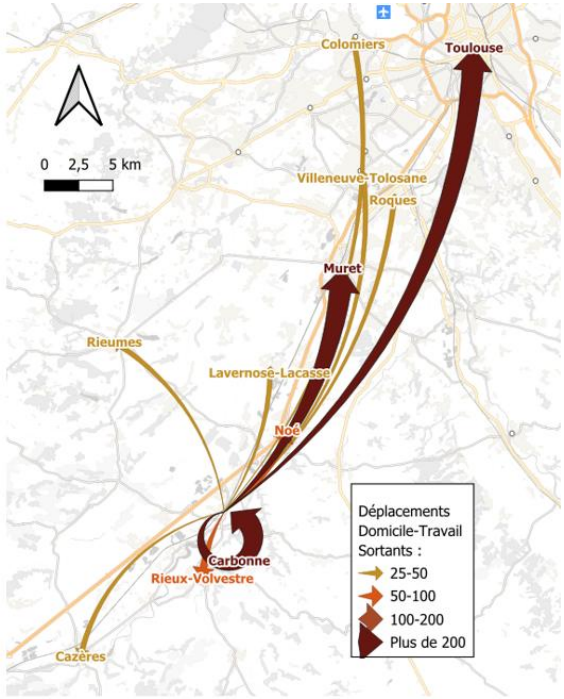
Bilan du diagnostic

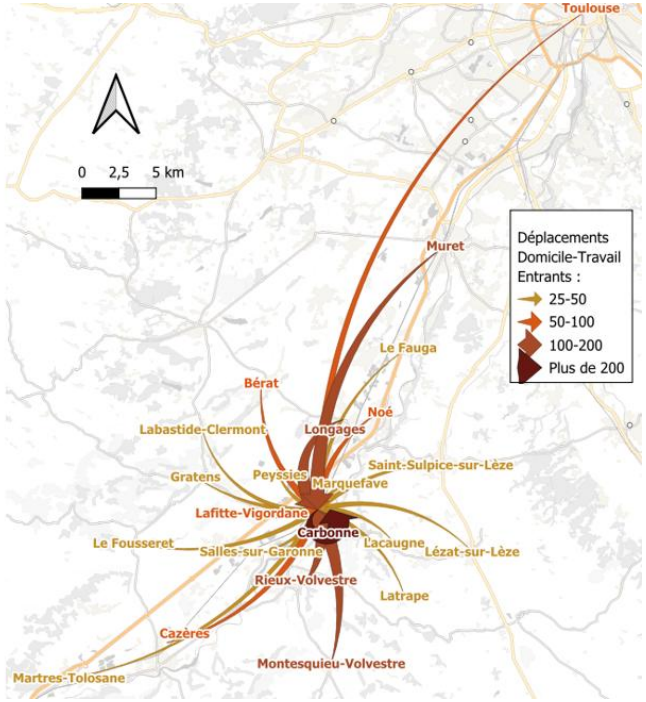


15 min

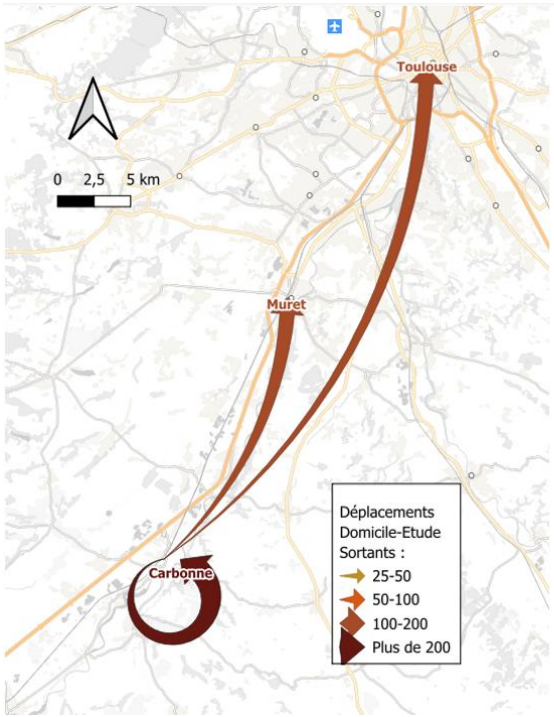
Carbonne : ville centre et orientée vers l'agglomération toulousaine

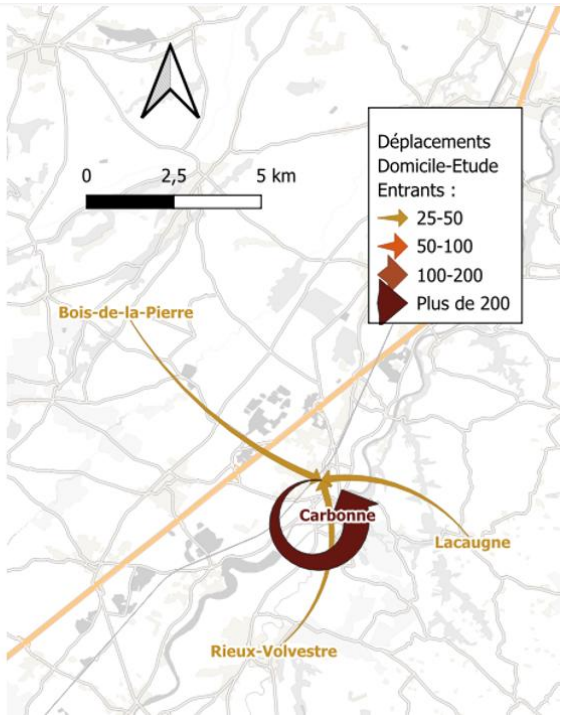
Flux Domicile / Travail





Flux Domicile / Etude





Source : INSEE (2022)

➔ **Des flux sortant en grande majorité vers le nord**

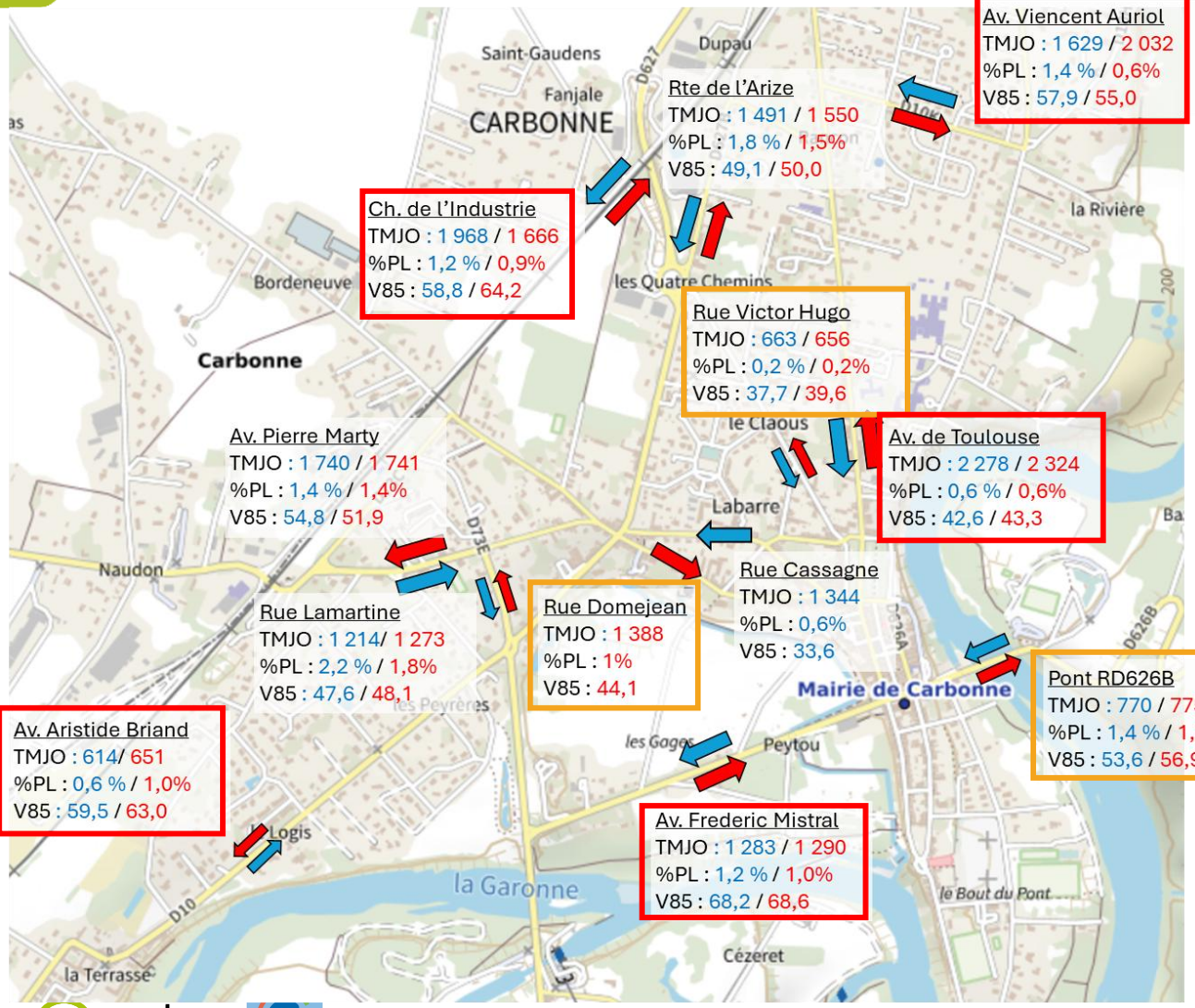
➔ **Des flux entrants venant principalement des communes alentours « proches » : Carbonne centralité de la CCV**

➔ **Des flux internes à Carbonne importants**

Population à Carbonne (source INSEE)	
2011	5 185
2026	5 497 (très légère augmentation sur 15 ans)

Les trafics routiers

Comptages réalisés la semaine du lundi 03 novembre 2025 au dimanche 09 novembre 2025



Problématique principale : les vitesses réellement pratiquées

- Des vitesses de trafic élevés sur certains axes limités à 50km/h
- Des volumes et vitesses de trafic élevés sur l'av. de Toulouse limitée à 30km/h (zone 30)
- Des vitesses de trafic élevées sur certains axes en zone 30

TMJO : veh/j
%PL : %
V85 : km/h

V85 : vitesse en dessous de laquelle circulent 85% des véhicules

Infrastructures cyclables existantes

Des sections aménagées de manière sécurisée :

1



2

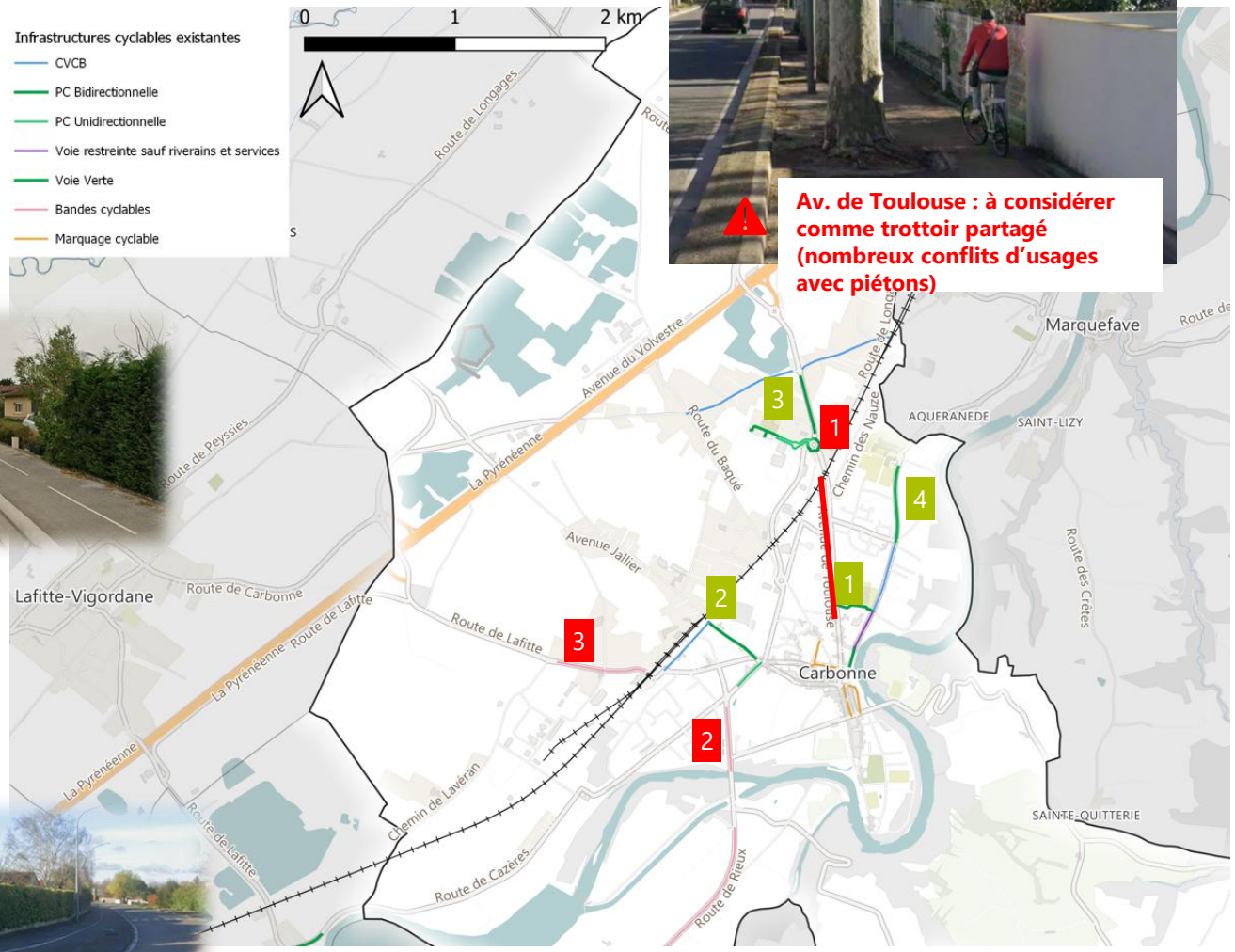


3



4





Av. de Toulouse : à considérer comme trottoir partagé (nombreux conflits d'usages avec piétons)

Des aménagements inadaptés ou de mauvaise qualité :

1



2



3



➔ **De nombreuses discontinuités et axes non sécurisés : enjeu fort**

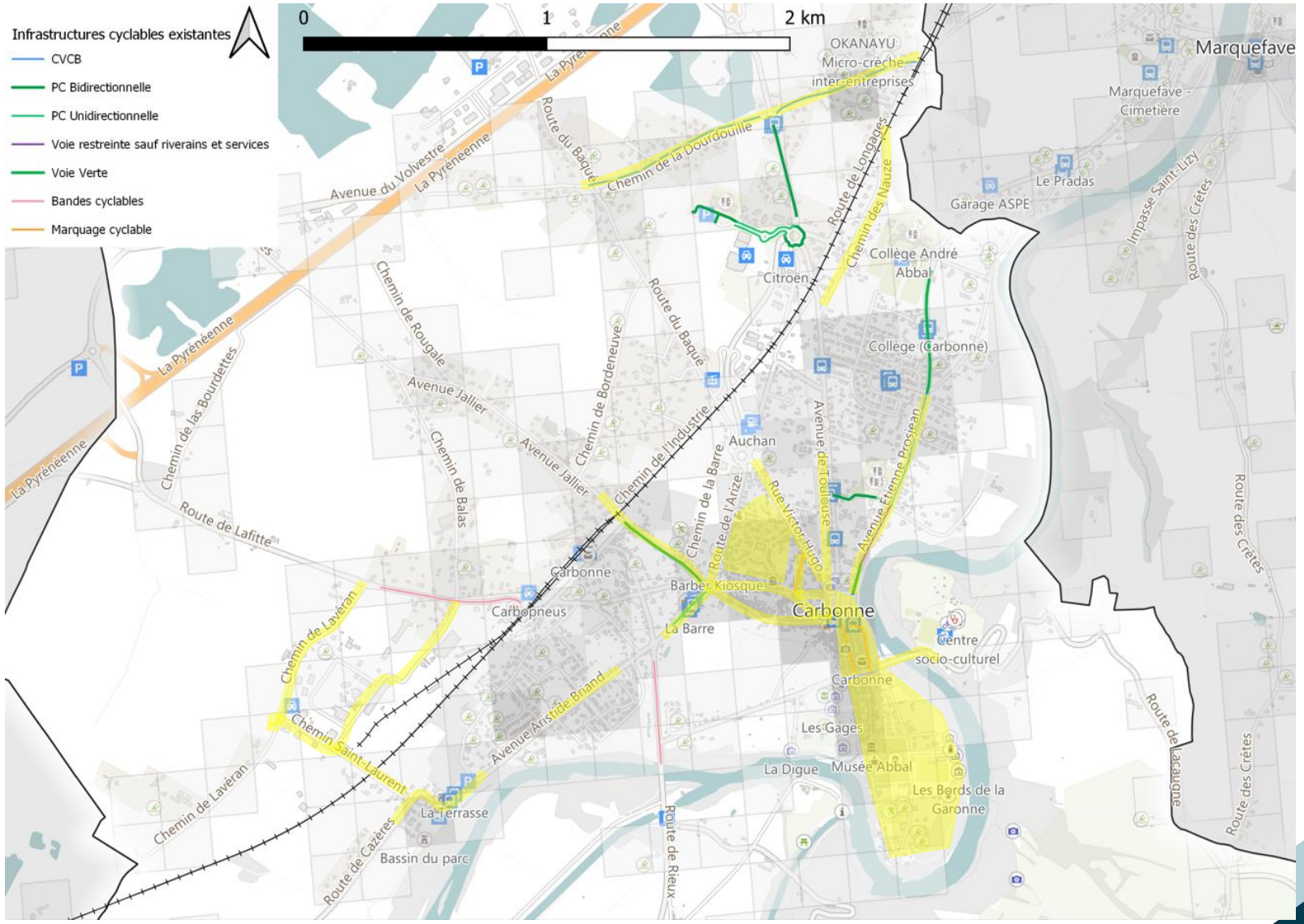
Les zones 30

De nombreuses zones 30 :

- **Tout le secteur du centre-ville couvert**
- **Des secteurs périphériques ponctuellement couverts**

- **Des vitesses pratiquées excessives sur les axes principaux des zones 30, qui rendent le partage de la voirie compliqué et non sécurisé pour les modes actifs :**

➔ **Besoin de casser les vitesses sur ces axes :** les comptages et le ressenti des usagers montrent que **les vitesses sont mieux respectées sur les axes équipés d'aménagements de réduction des vitesses** (rue Doméjean, ch. de la Dourdouille)



Retour sur la concertation réalisée en phase 1

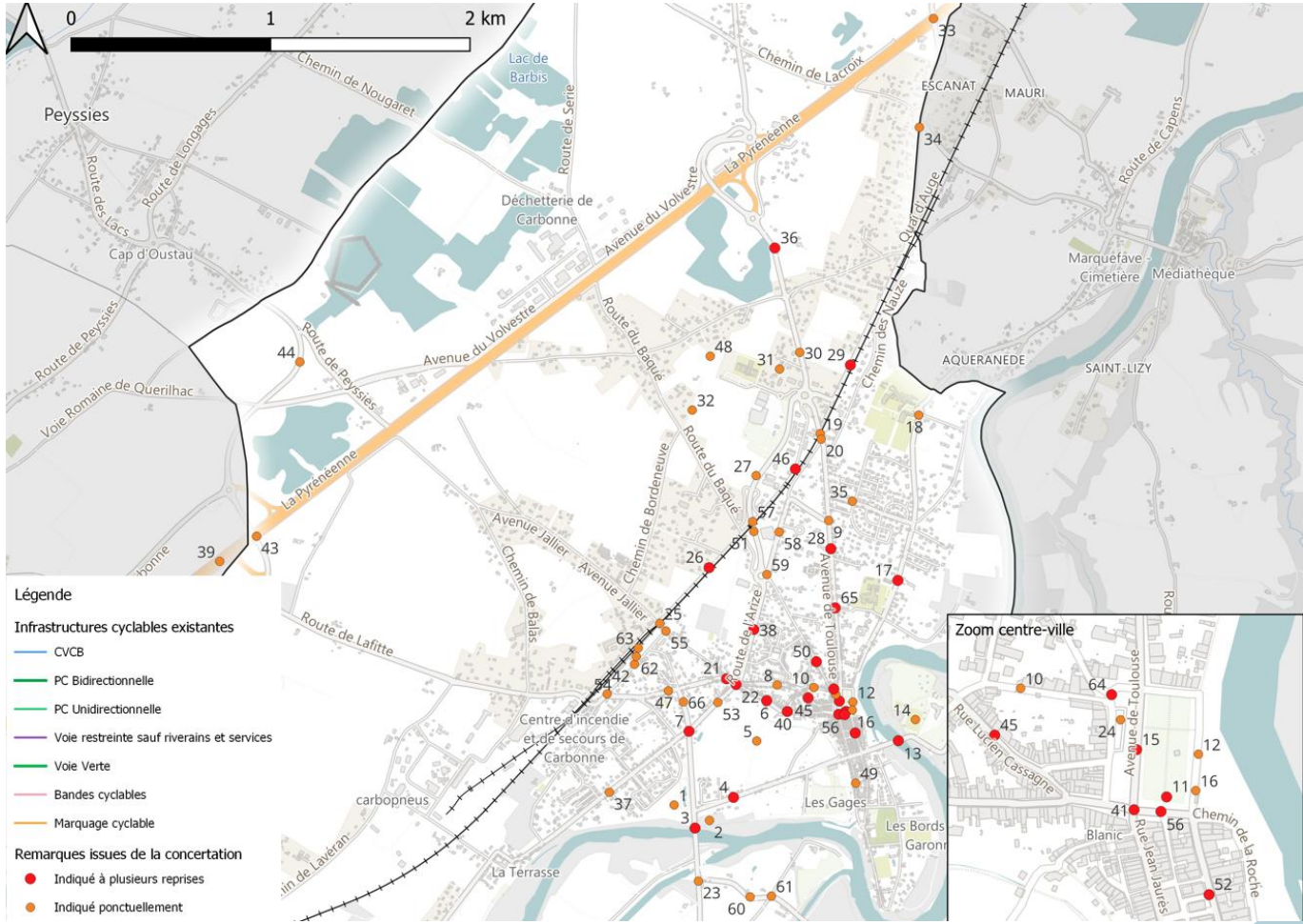
➔ Bilan réalisé suite à la concertation sur le stand du marché le **11/12/25** et via les réponses au questionnaire en ligne + croisement avec réponses au baromètre des villes cyclable FUB de 2025 + entretiens avec acteurs locaux

➔ **Les demandes les plus fréquentes portent sur** :

- **La sécurisation d'axes et d'intersections pour les cyclistes**
- **La baisse des vitesses pratiquées par les voitures sur certains axes**
- **L'amélioration (ou la création) de l'état de certains trottoirs**
- **La sécurisation de traversées piétonnes en centre-ville**
- **La création de stationnements vélo, dont le nombre est jugé insuffisant à l'heure actuelle**

➔ Autres demandes :

- demande d'installer des bancs, même en dehors du CV, pour que les marcheurs puissent se reposer
- Installer des abribus su tous les arrêts de la commune
- Demande d'aménagement d'itinéraires « nature » pour la course à pied / randonnée
- Demande de sensibilisation et contrôle des vélos et trottinettes circulant sur trottoirs



Carte des remarques issues de la concertation (description des remarques fournie en annexe)

Orientations stratégiques – synthèse des enjeux principaux

Accès principal à la commune, très circulé et dangereux pour les modes actifs

Accès à la commune à sécuriser pour les modes actifs

Axes constituant les itinéraires modes actifs principaux à développer étant fortement circulé et présentant des problématiques de vitesses pratiquées

Carrefours/intersections principaux posant des problématiques de sécurité pour les modes actifs

Pôles difficilement accessibles par les modes actifs, à reconnecter aux autres secteurs de la commune

Place de la République conjuguant des enjeux forts et antagonistes : porte d'entrée du centre-ville, lieu de vie à valoriser, forte pression du stationnement, conflits d'usages entre voitures et modes actifs, …

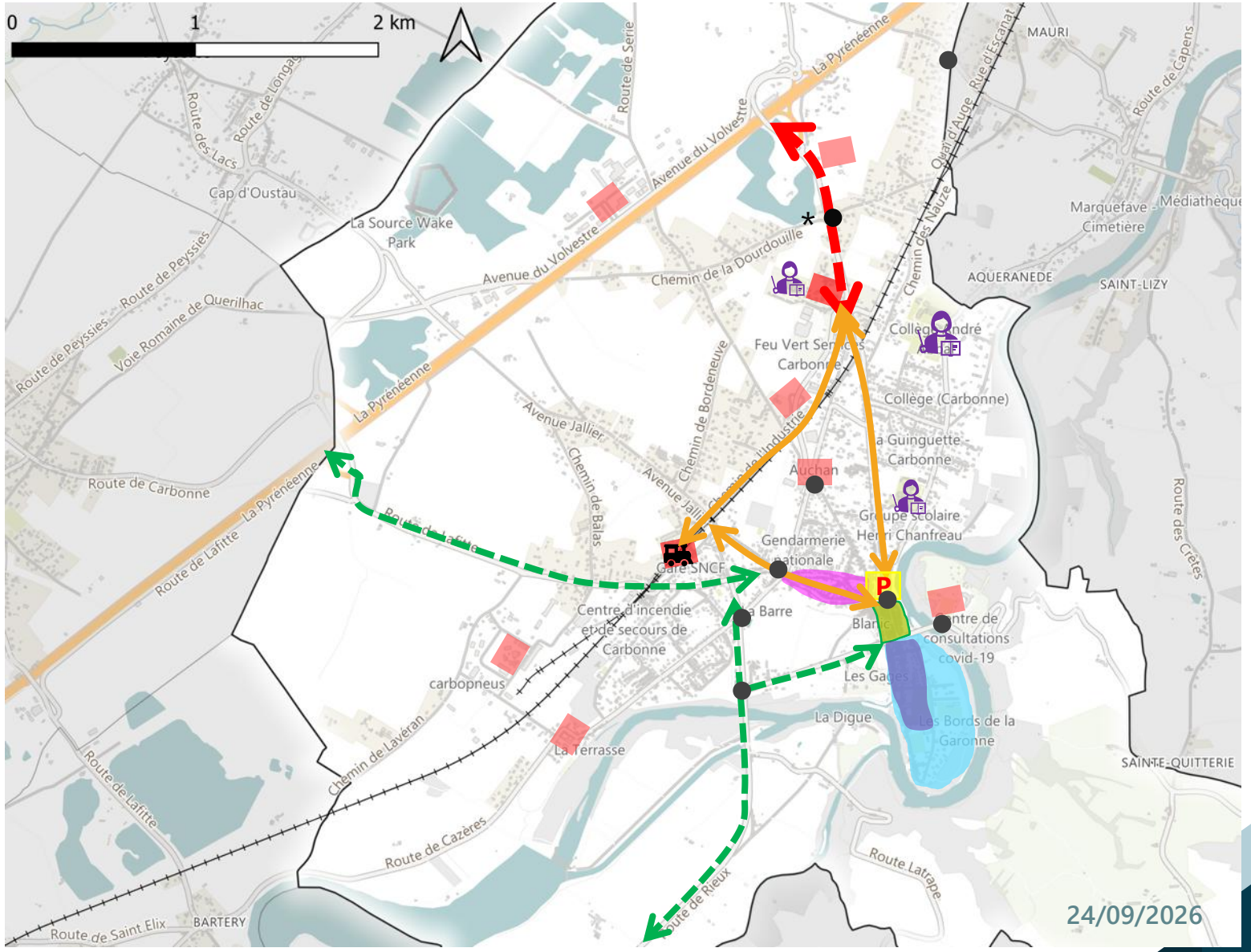
Centre-ville dont l'attractivité doit être préservée et renforcée : réduire le trafic de transit, garantir l'accès aux commerces, rendre plus agréable pour les piétons, …

Secteur apaisé à valoriser et renforcer son accès pour les modes actifs : itinéraires de balades, patrimoine, équipements sportifs, …

Secteurs soumis à la pression du stationnement résidentiel sur voirie, problématique pour le développement des modes actifs

Stationnement résidentiel sur voirie important et problématique structurelle de la rue de l'Eglise qui doit être anticipée : quel accès au secteur et comment gérer le stationnement dans l'avenir ?

Lieux d'enseignements dont l'accessibilité modes actifs doit être améliorée



Acculturation aux enjeux modes actifs



10 min

Quel est le potentiel du vélo ?

Le vélo et la marche à pied sont : économiques, bons pour la santé physique et mentale, bons pour les liens sociaux, un temps de trajet fiable, des nuisances faibles (bruit, pollution de l'air, espace consommé, ….), …



Impacts socio-économiques des usages du vélo en France (source ADEME, avril 026)

La voiture est et restera indispensable en territoire rural, mais le vélo peut être complémentaire sur certains trajets ➔ **viser les déplacements du quotidien ayant des distances inférieures à 5 kms, voire jusqu'à 10 kms avec un VAE.**

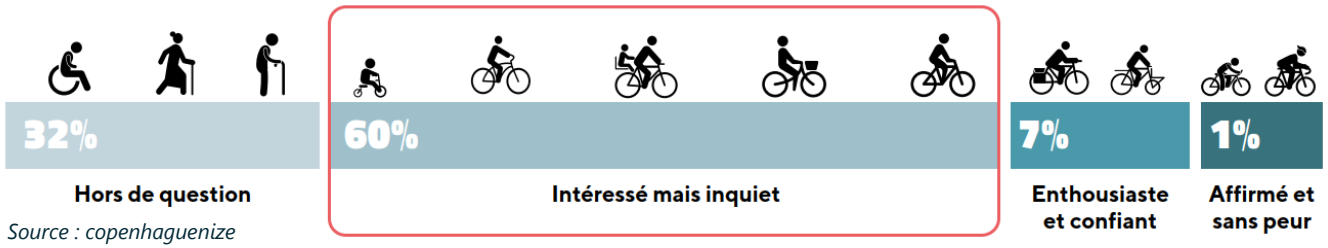
La difficulté de traiter l'ensemble de la chaîne de déplacement, souvent complexe en territoire rural :

Domicile → Ecole → Travail → Services Courses → École → Loisirs → Domicile

➔ Cibler les itinéraires avec un bon potentiel de report modal : liaisons vers les pôles d'emplois, les établissements scolaires, la gare (multimodalité), les commerces, …

Quels aménagements pour quel public ?

Pour qui concevoir des infrastructures cyclables ?



Source : copenhaguenize

➔ **Enjeu de sécurisation de l'usage du vélo** : continuité des itinéraires, traitement des intersections, résorption des « points durs », qualité/attractivité des aménagements proposés …

Des itinéraires cyclables efficients :

Continus

Privilégier la complétude d'un itinéraire plutôt que de parsemer des tronçons.

Sécurisation des intersections afin d'éviter tout « point dur » dissuasif

Sécurisés

Le sentiment d'insécurité lié à la circulation motorisée est le premier frein à l'usage du vélo. **Adapter l'aménagement cyclable en fonction du trafic motorisé réel**

Directs

Eviter les détours : le cycliste emprunte toujours le chemin le plus direct

Larges

Suffisamment dimensionnés pour pouvoir se croiser et se doubler en sécurité

Et si possible **lisibles et agréables** (jalonnement, signalisation, ombre, etc…)

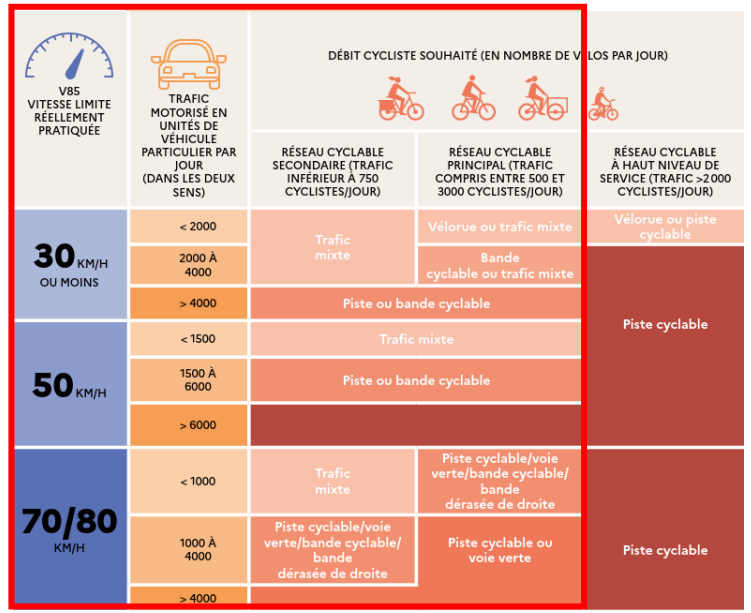


Tableau d'aide à la décision (source : CEREMA)

Comment faire dans un contexte budgétaire contraint ?

Nécessité de changer de vision :

- Combiner aménagements cyclables et stratégie d'apaisement de la circulation motorisée,
- Travailler sur le plan de circulation pour réaffecter des voiries existantes aux cyclistes ou améliorer le partage de voirie.
- Rééquilibrer le partage de l'espace public : dans la plupart des villes françaises, les véhicules motorisés mobilisent environ 60 à 80 % de l'espace public de voirie (circulation et stationnement), tandis que les aménagements cyclables représentent généralement moins de 2 % de l'espace alloué, et environ 15 à 30% pour les piétons. *(source Cerema)*

➔ Pour augmenter l'usage des modes actifs, dans un environnement urbain contraint, et dans un contexte budgétaire restreint, il est indispensable de repenser le partage de l'espace public et d'en redistribuer une partie à destination des modes actifs.



Exemple de réallocation de voirie vers le vélo (Dunkerque)



Exemple de requalification d'un parking en esplanade (La Flèche)



Etude des 3 liaisons cyclables structurantes :

Travail sur table

30 min

Scénarii itinéraires modes actifs structurants

1 - Gare – Centre-ville :

Séquence 1.1 (ouest) : 2 variantes

- Avenue de la gare pour les 2 sens
- Rue Lamartine/av. Pierre Marty sens descendant + av. de la gare sens montant

Séquence 1.2 (est) : 3 variantes

- Rues Professeur Roques + Doméjean pour les 2 sens
- Rue Lucien Cassagnes + rue du 14 juillet pour les 2 sens
- Boucle combinant ces 2 itinéraires

2 - Gare – Zone Commerciale Nord :

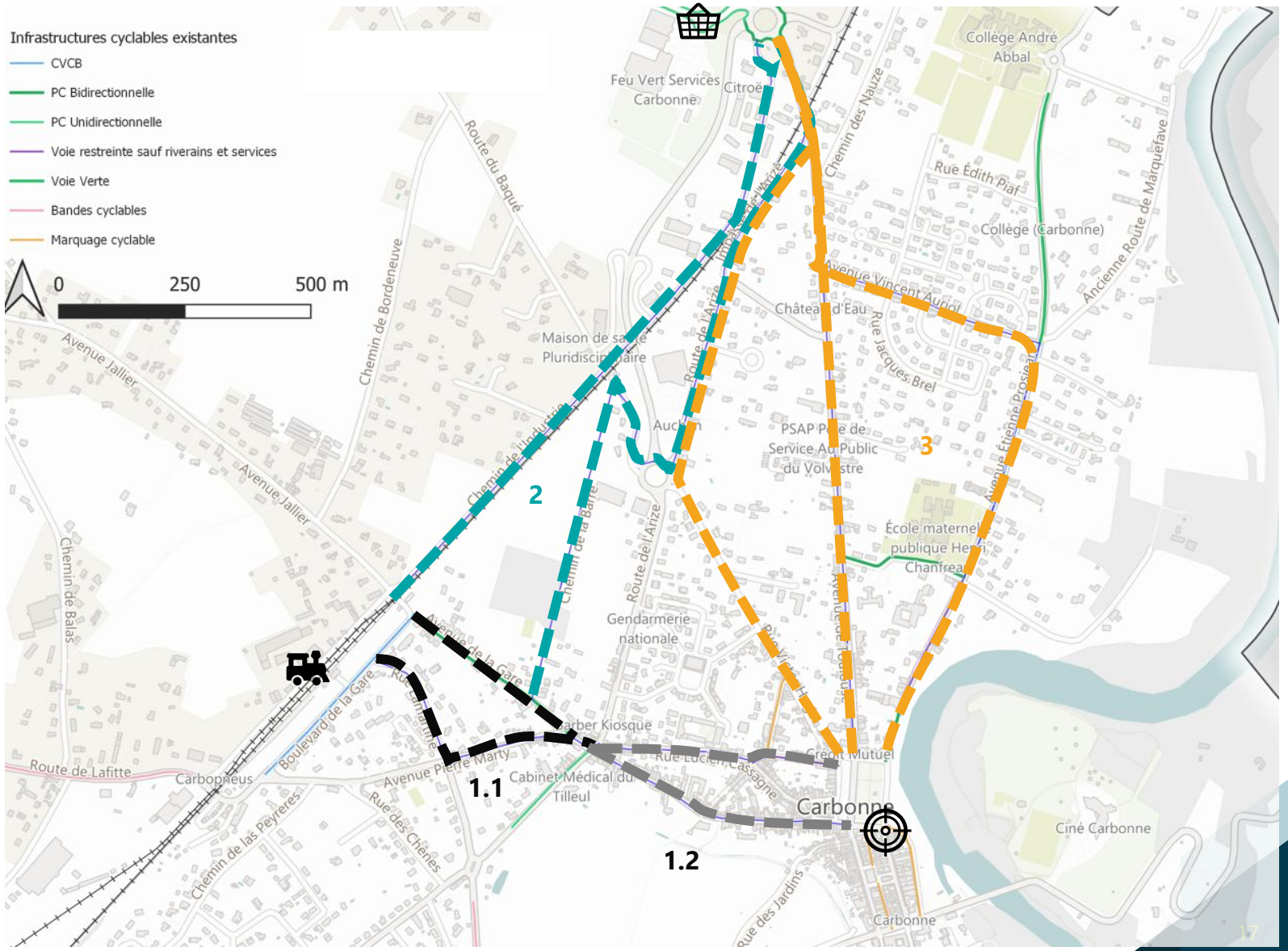
2 variantes :

- Chemin de l'industrie
- Ch. de la Barre + rte du Baqué + rte et imp. De l'Arize + av. de Toulouse

3 - Centre-ville - Zone Commerciale Nord :

3 variantes :

- Rue Etienne Projean + av. Vincent Auriol + av. de Toulouse
- Av. de Toulouse
- Rue Victor Hugo + rte et imp. De l'Arize + av. de Toulouse

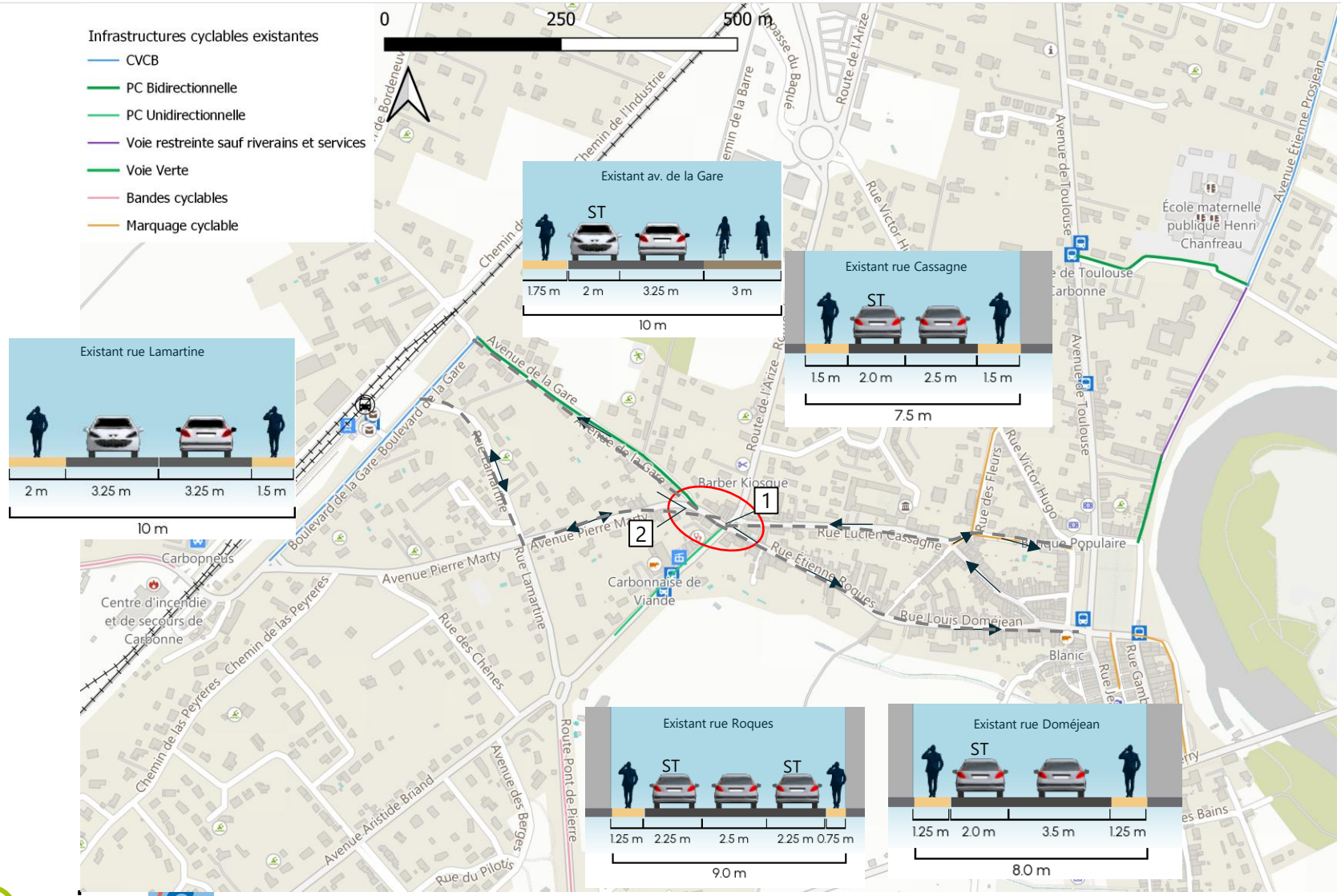


Scénarii itinéraires modes actifs structurants

- **3 tables de travail : 1 par itinéraire**

- **Objectifs du travail :**
  - Réfléchir aux solutions possibles pour établir des liaisons cyclables sécurisées
  - Identifier les avantages/inconvénients de chaque solution, les comparer entre elles et indiquer celle qui vous semblent préférentiel
  - Identifier les points compliqués ou points d'attention

1 - Gare – Centre-ville



Sens de circulation des véhicules motorisés

Intersection « point dur » pour les modes actifs

1



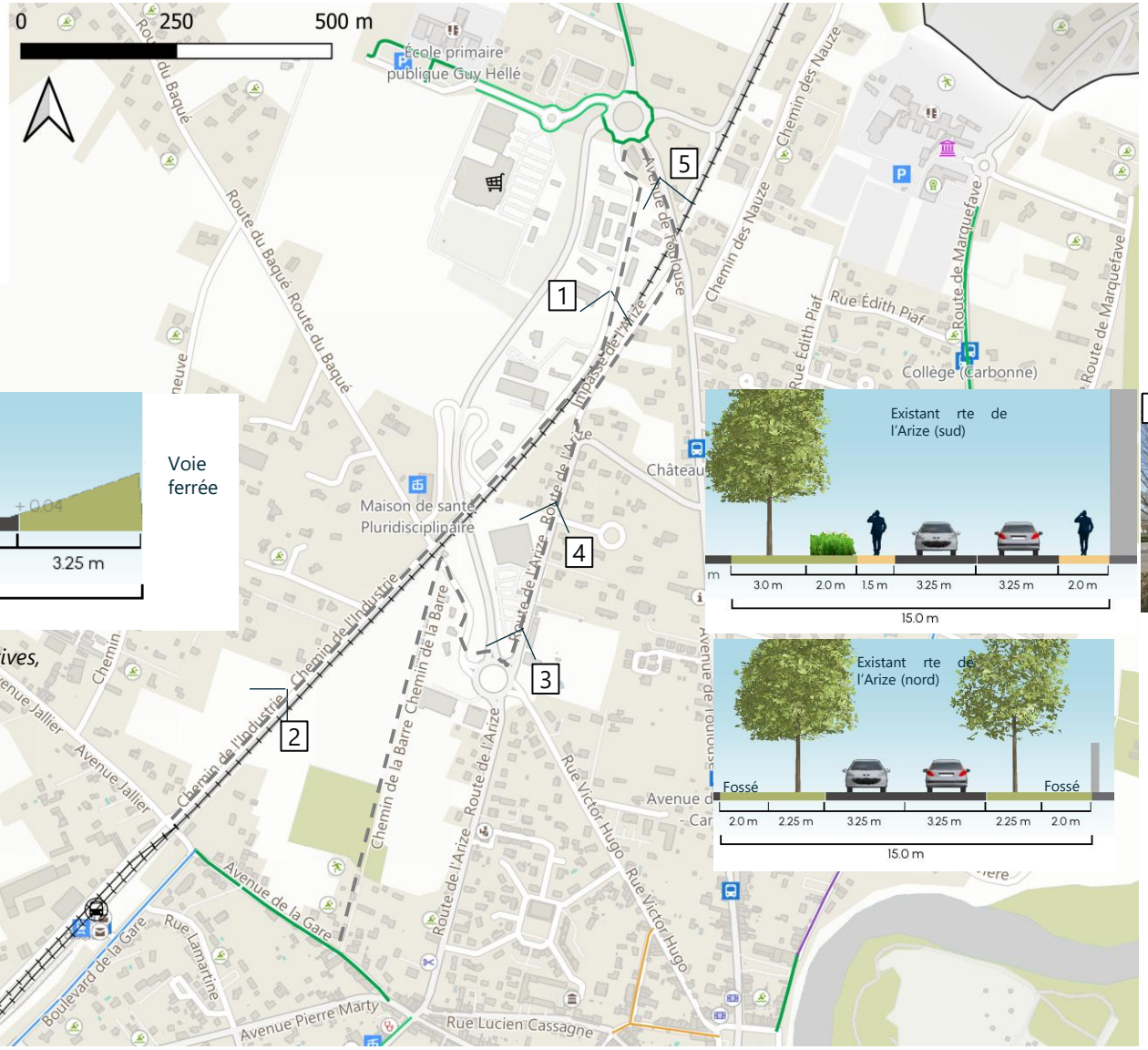
2

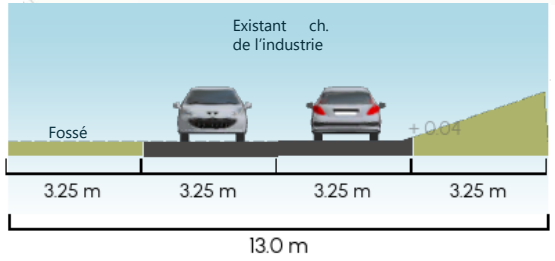


** Les largeurs des coupes sont indicatives, et peuvent varier ponctuellement*

Scénario d'itinéraire à l'étude

2 - Gare – Zone Commerciale Nord





Voie ferrée

** Les largeurs des coupes sont indicatives, et peuvent varier ponctuellement*







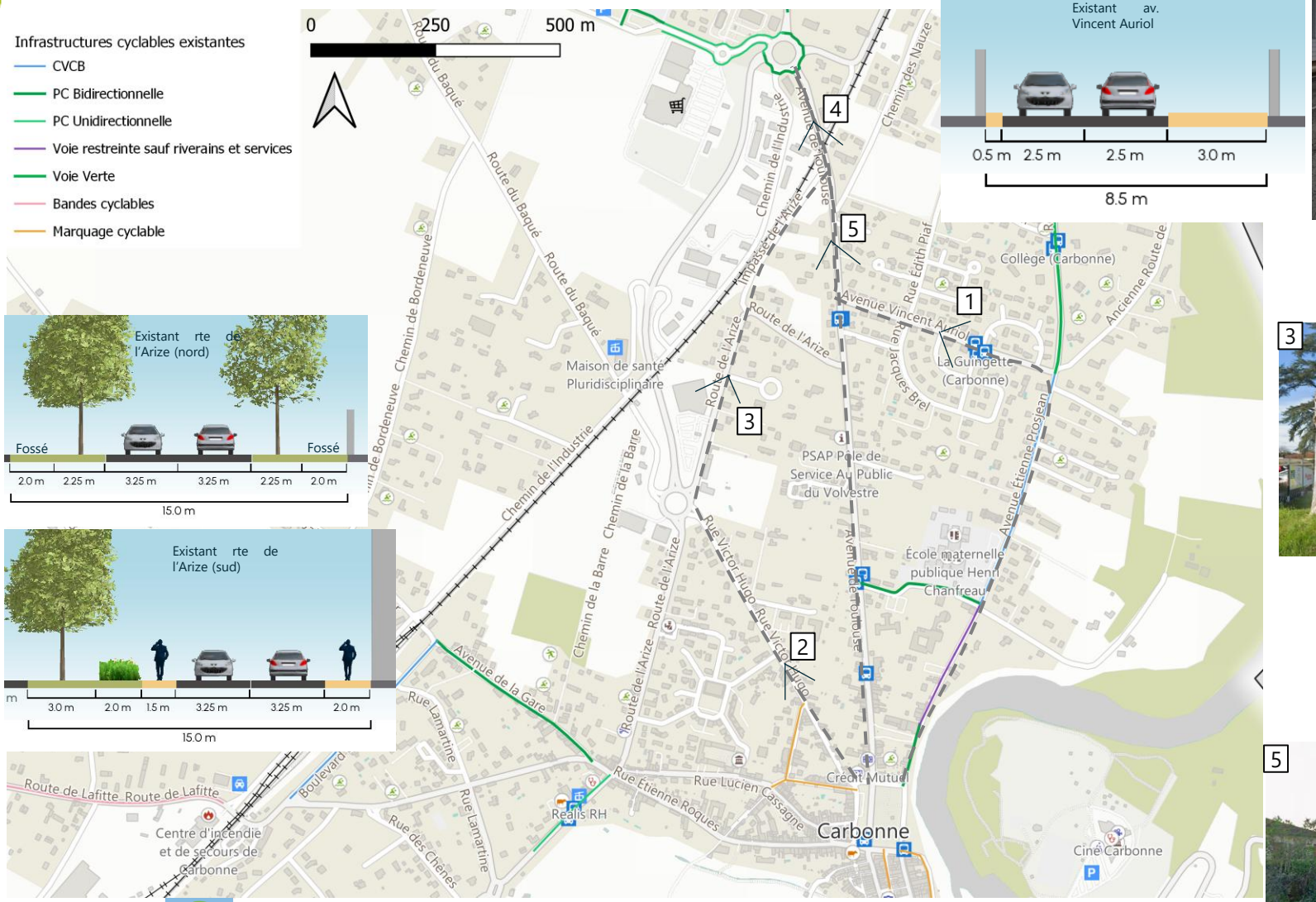




CARBONNE
ville-carbonne.fr

Scénario d'itinéraire à l'étude

3 - Centre-ville - Zone Commerciale Nord













** Les largeurs des coupes sont indicatives, et peuvent varier ponctuellement*

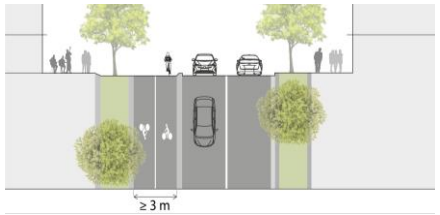
Scénario d'itinéraire à l'étude

Rappel largeurs indicatives pour infrastructures modes actifs

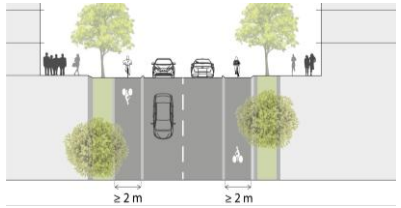
- Trottoir : ≈1,5m (1,4m strict minimum règlementaire)



- Voie verte : ≈3m



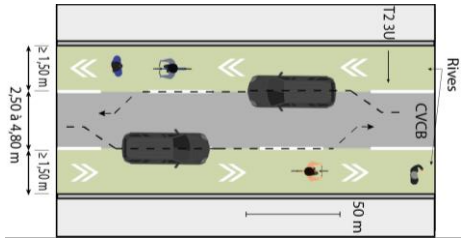
- Piste cyclables bidirectionnelle : ≈3m



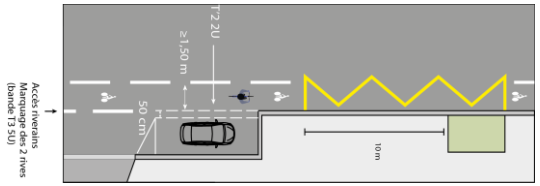
- Piste unidirectionnelle : ≈2m

- CVCB (chaucidou) :

≈ 2 bandes d'1,5m et voie centrale de 2,5m minimum



- Bande cyclable : ≈1,5m



Présentation des liaisons secondaires

Vote pour priorisation



20 min

Les liaisons secondaires modes actifs

Objectifs du vote :

➔ **Hiérarchisez** les liaisons modes actifs identifiées par **priorité de mise en œuvre**

➔ Indiquez pour chaque liaison le **besoin de sécurisation des modes actifs** par rapport aux conditions actuelles

Les liaisons internes secondaires modes actifs identifiées

Itinéraires structurants « en boucle » pour relier les 3 pôles principaux de la commune

A : Liaison Bois de Castres sur pont du jumelage

B : Liaison centre-ville - secteur Pila/Piscine

C : Liaison centre-ville - secteur av. Aristide Briand

D : Liaison pont de pierre – Gare

E : Liaison La Terrasse - Gare

F : Liaison Gare – ZA de Naudon

G : Liaison ZA de Naudon - Activestre

H : Liaison Activestre - Lançon

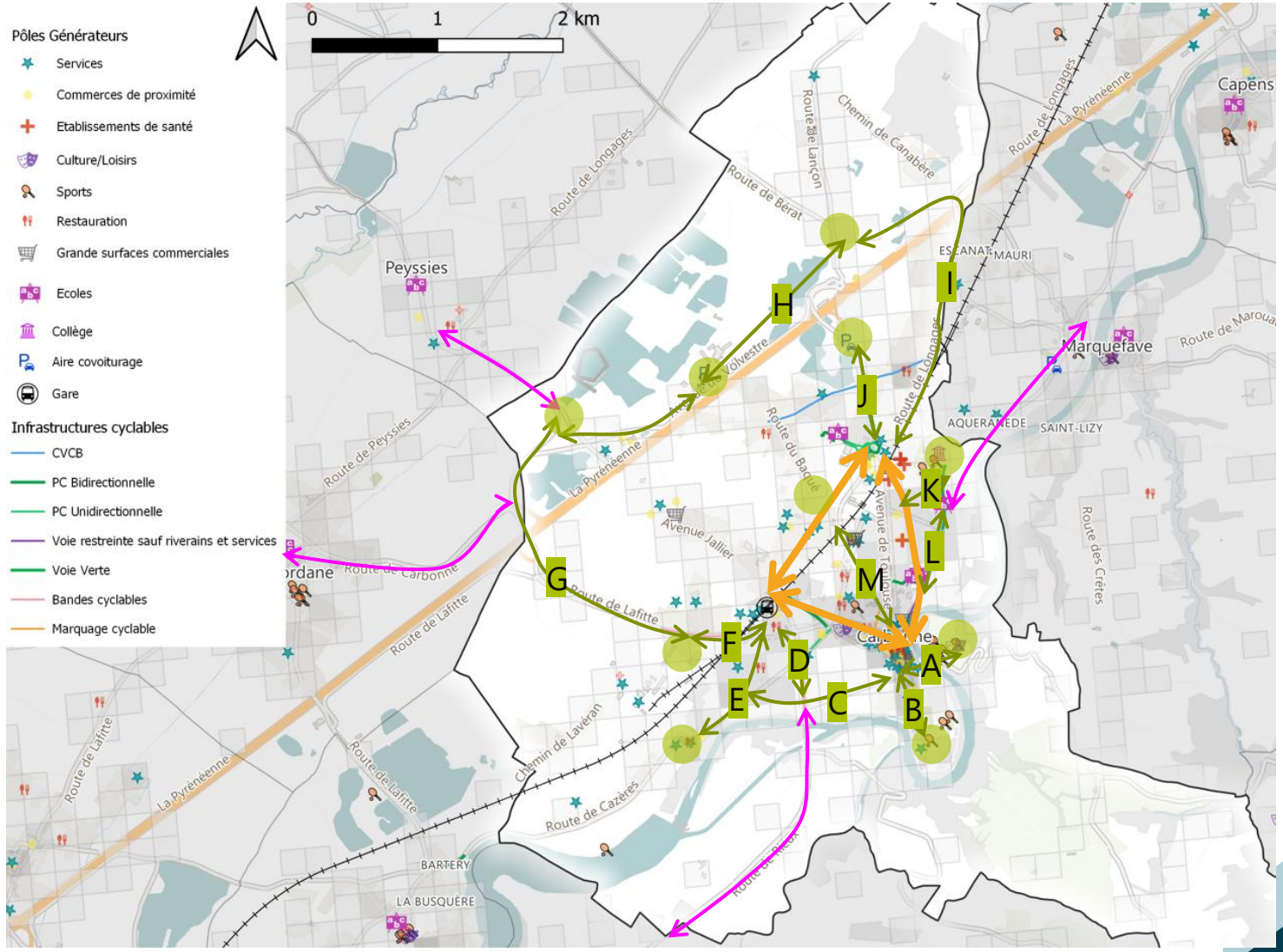
I : Liaison Lançon – secteur av. de Toulouse Nord

J : Liaison secteur av. de Toulouse Nord – aire de covoiturage Bois de Bony

K : Liaison collège – secteur av. Toulouse Nord

L : Liaison école Henri Chanfreau - collège

M : centre-ville – secteur Auchan



Grille d'évaluation

Evaluation du niveau de sécurité actuel de l'itinéraire
1 - Itinéraire sécurisé
2 – Sécurisation à améliorer
3 – Itinéraire dangereux

Priorité	Itinéraire	Evaluation du niveau de sécurité actuel de l'itinéraire pour les modes actifs	Commentaires
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			

Restitution à chaud – bilan



10 min

Merci de votre attention

Clément BOURGAUT

06 42 38 71 07

clement.bourgaut@egis-group.com

EGIS

Etudes Amont, Mobilité et Planification

Héliopole Bâtiment D
BP. 13115
33-43, Avenue Georges Pompidou
31131 Balma Cedex

Soutenu par

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

CEE Les certificats D'ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

AVELO

L'EUROPE S'ENGAGE L'OCCITANIE AGIT

Cofinancé par l'Union européenne

La Région Occitanie

Projet réalisé avec le soutien technique et financier de l'ADEME dans le cadre du programme CEE AVELO 3