



Vivre au centre de Limoux : **les principaux problèmes cités par les habitant·e·s** **rencontré·e·s par le conseil citoyen de Limoux**

Au cours d'une réunion à Limoux, le 21 octobre 2019, des membres du conseil citoyen ont résumé les principaux problèmes identifiés grâce à leurs enquêtes et contacts avec les habitant·e·s de Limoux. Le travail présenté ici vise à analyser les données des deux enquêtes menées auprès des habitants du centre ville et des habitants de la petite ville de Limoux, de manière à vérifier si ces problèmes sont ceux décrits par la population enquêtée. Ce travail a été complété en septembre 2019 par une enquête menée dans le cadre du projet d'espace de vie sociale en porte à porte dans les logements sociaux du quartier St Antoine, soit 97 logements.

Ce document ne présente pas les études en question qui ont déjà été analysées par le cabinet d'études ayant réalisé le bilan à mi parcours du contrat de ville (Villes et Territoires) en 2018/2019. Il a uniquement comme objectif de donner aux membres du conseil citoyen les éléments nécessaires pour poser des questions aux partenaires politiques et institutionnels du contrat de ville de Limoux quant aux problèmes rencontrés et évoqués par les habitant·e·s

- L'enquête Centre ville comporte 75 réponses qui proviennent à part égales d'hommes et de femmes, pour un tiers, pour la moitié de personnes de plus de 60 ans, 4 sur 10 de personnes de 35 à 60 ans. 70 % des réponses ont été fournies par des habitant·e·s de Limoux depuis plus de 10 ans.
- L'enquête Petite ville comporte 52 réponses sans information sur les caractéristiques des répondants. Le traitement s'est basé sur les questions fermées et sur les questions ouvertes.
- L'enquête St Antoine comporte 50 réponses (40 % représente des femmes seules / 6 % des hommes seul / 55 % des familles). Le traitement s'est basée sur des questions fermées et ouvertes.

Soit un total de **177 personnes interviewées**.

Nous avons choisi de regrouper ces réponses sous la forme de 5 grandes hypothèses qui ont été recroisées dans l'ensemble des enquêtes.

Nous avons ensuite complété chacune de ces cinq hypothèse par des éléments complémentaires que nous avons trouvé dans différents documents/diagnostics effectués récemment sur notre territoire, soit :

- le schéma départemental de services aux familles,
- le Contrat Territorial Global (CTG) de la Communauté de Communes du Limouxin et ses annexes,
- l'évaluation à mi-parcours du Contrat de ville de Limoux,
- le contrat territorial Occitanie/Pyrénées Méditerranée avec le PETR Vallée de l'Aude,
- les plaquettes de l'observatoire de l'animation de la vie sociale en Languedoc-Roussillon (SCANACS 2018)
- le contrat Bourg Centre Occitanie/ Pyrénées/Méditerranée
- La synthèses des assises de la Jeunesse en 2015

Ces 5 hypothèses sont : la mobilité, la communication, l'occupation de l'espace public en centre ville, le cœur de ville est dégradé et la place des jeunes dans la ville.

Nous souhaitons pouvoir présenter ces 5 hypothèses dans le cadre des réunions du Comité de Pilotage de la politique de la ville de Limoux en 2020 et avons fait le choix de les présenter une par une.

Nous vous présentons donc ci-dessous la première problématique qui semble être la plus prégnante chez les habitants rencontrés :

1. La mobilité :

Circuler dans Limoux est compliqué : manque de civilité des conducteurs et conductrices, quasiment impossible pour les vélos, embouteillages pour les personnes qui viennent de la Haute Vallée

Circuler sans voiture autour de Limoux est impossible, sauf pour aller et revenir de Carcassonne en train.

Éléments des enquêtes

- 66 % des enquêté·e·s trouvent que la mobilité est un problème important, ou très important, sans corrélation avec leur âge, leur genre, ou leur ancienneté à Limoux.
- 41 répondants circulent à pied, 19 en voiture, 6 à vélo. (question à choix multiple).
- la moitié des enquêté·e·s estiment que la circulation est assez ou très dangereuse.
- La plupart estiment que les infrastructures ne sont pas adaptées (seulement 3 réponses inverses).
- Les améliorations prioritaires concernent la circulation des piétons (56 mentions) des vélos (24 mentions), le stationnement (18 mentions), les marquages au sol ou la signalétique (11 mentions).
- Il manque notamment une voie sécurisée pour les vélos entre le quartier St Antoine et le centre ville de Limoux.
- les trottoirs sont non adaptés ou dangereux selon 9 personnes enquêtées sur 10.
- la vitesse des véhicules est inadaptée pour 6 personnes sur 10.
- les suggestions d'amélioration évoquent une navette, un petit bus, ou un mode de transport adapté au centre ville, la mise à disposition de vélos ainsi que des voies cyclistes sécurisées.
- dans les suggestions ouvertes, des personnes reviennent sur ce sujet, notamment pour dire que « *la municipalité doit interdire la circulation des voitures en centre ville le vendredi matin jour de marché. C'est dangereux et pas nécessaire (comme à Mirepoix ou à Revel)* » ou demander des espaces piétons.
- L'enquête Petite ville confirme ces éléments : la moitié des répondants disent ne pas se déplacer facilement à pied et à vélo, plus facilement en voiture, et 6 sur 10 se serviraient d'une éventuelle navette électrique.
- Plus de la moitié des suggestions pour améliorer l'amélioration du quartier petite ville mentionnent entre autres la gestion des voitures, trop nombreuses, circulant trop vite, causant des difficultés de stationnement, les autres portant sur l'amélioration des bâtiments et des espaces (voir autres hypothèses à ce sujet).

Éléments complémentaires

Tirés du documents « les tables rondes des assises de la jeunesse en octobre 2015 à Limoux »

- L'un des points les plus pénalisants pour la formation et la recherche d'emploi est la mobilité : comment permettre à tous les jeunes, même très modestes, de se déplacer vers les lieux de formation et de stage ?
- L'offre actuelle de transport est peu utilisée par les jeunes (navettes du centre ville vers le centre commercial, réseau Circulad avec transport à la demande proposé par la Communauté de communes). Elle est mal connue des jeunes et perçue comme une offre répondant prioritairement aux besoins des personnes âgées (difficulté pour les jeunes de réserver la veille) ;
- Les horaires du T.E.R. entre Limoux et Carcassonne ne sont pas adaptés aux besoins des lycéens. Il faudrait que le train arrive un peu plus tôt à Limoux et reparte un peu plus tard le soir vers Carcassonne ;
- Le déplacement en « deux roues » dans Limoux est dangereux en certains points (rétrécissements de chaussée liés à un terre-plein central, ronds-points...) ;

Tirés de l'évaluation à mi-parcours du contrat de ville de Limoux en 2018 :

- Les jeunes issus du QPV déclarent une disposition à la mobilité qui reste limitée ; 4 jeunes sur 10 n'envisagent aucune mobilité. L'une des raisons à cette faible ouverture s'explique certainement par le fait qu'une part non négligeable de ces jeunes cumule les freins à la mobilité : seul 1 jeune sur 3 possède le permis de conduire et un peu plus d'1 sur 5 possède une voiture.
- Toutes les études qui portent sur l'enjeu de la mobilité le concluent : les personnes en insertion, à bas niveau de formation, ont une nécessité plus grande que les autres à se rendre mobiles, En effet, les postes à bas niveaux sont très souvent plus contraignants avec des horaires décalés ou atypiques (l'hôtellerie et restauration, métier de la sécurité par exemple), des déplacements et des transports de matériel (bâtiment, entretien par exemple).
- La mobilité a été investie par le biais d'une plateforme de mobilité qui a concentré tous les crédits de cet axe emploi/mobilité mais cette plateforme a fermé ses portes fin 2018 et aucune autre action n'a, pour l'instant, remplacé cette initiative.
- Une réflexion plus ciblée sur la levée des freins à la mobilité :
Les conditions de travail dans les métiers de bouche supposent souvent une nécessaire mobilité, ou nécessite d'avoir un moyen de locomotion pour s'adapter à des horaires non couverts par les transports en commun, et plus globalement pour se déplacer lorsque les postes à pourvoir ne sont pas situés à Limoux. L'échec de l'action menée par le CFA, qui répondait pourtant à un besoin, et pour laquelle l'opérateur a mis des moyens à disposition pour résoudre cette problématique liée à la mobilité, nous démontre autrement l'importance de situer la levée des freins à la mobilité des jeunes comme l'un des priorités de cette deuxième phase de mise en œuvre du contrat de ville.
Les facteurs impactant sont pluriels, les logiques des jeunes et de leurs famille le sont tout autant. Il serait certainement nécessaire d'introduire toute réflexion par une étude des causes auprès des jeunes de Limoux.

Tirés du contrat Bourg Centre Occitanie/Pyrénées-Méditerranée 2019-2021 :

Depuis plusieurs années, la Communauté de communes du Limouxin a mis en place un service de transport à la demande desservant Limoux les mercredi après-midi et vendredi matin et les bourgs - centres comme Couiza, service déployé sur l'ensemble de son territoire. Ce service fonctionne bien, à la satisfaction de ses usagers. Il complète l'offre de transport assurée par les lignes régulières « LIO » de la région Occitanie dont 4 convergent vers Limoux depuis Carcassonne, Castelnaudary et Chalabre en traversant le Limouxin. Le prix du ticket est de 1 € par trajet.

Grace aux travaux financés par la Région, la liaison ferroviaire entre Carcassonne et Limoux fonctionne correctement avec plusieurs aller/retour par jour à des horaires convenant pour des flux professionnels. Cette ligne bénéficie de la tarification à 1 €. La perspective de la rénovation de la voie ferrée entre Limoux et Quillan d'ici 2022 et la réouverture de la liaison ferroviaire aux passagers sur cette voie grâce à l'investissement de la Région va améliorer la desserte de Limoux depuis la Haute vallée de l'Aude.

La Communauté de communes du Limouxin avait engagé en 2018 la mise en place d'une plateforme de mobilité. Après une étude de faisabilité en 2017, une feuille de route et un plan d'actions avaient été définis en 2018. C'était le dispositif « LIMOOV - Limoux et le Limouxin en mouvement ».

Une telle coopération d'acteurs locaux avait été rendue possible par le soutien des partenaires financiers que sont l'Etat, La Région Occitanie, le Département de l'Aude, la Communauté de communes du Limouxin et la Ville de Limoux dans le cadre du contrat de ville de Limoux, mais aussi par l'apport de fonds européens sur le programme LEADER de la Haute Vallée de l'Aude sur une démarche innovante, ceci pour permettre à chaque habitant, quel que soit son âge ou sa condition sociale, de pouvoir se déplacer pour se rendre sur son lieu de formation, d'emploi, de services. L'action engagée en 2018 comprenait deux volets :

- Une action de reconditionnement et de vente de vélos issus de l'économie circulaire portée par l'association d'insertion « le Parchemin », qui « recycle » des vélos usagés par une quasi-remise à neuf. Ces vélos devaient ensuite être proposés à la location ou à la vente pour des déplacements courts dans des conditions économiques « imbattables » ;

- Une action d'information et d'accompagnement à la mobilité concrétisée par la Maison de la Mobilité Inclusive qui avait ouvert ses portes dans le centre ancien de Limoux en septembre 2018. Elle devait proposer à chacun de pouvoir exprimer ses besoins en mobilité et ses difficultés. Le conseiller en mobilité inclusive (CEMI) présent dans le local devait proposer des solutions sur mesure, adaptées et financées en s'appuyant sur une connaissance fine des dispositifs d'aide existants tels que des solutions de location de vélos, de vélos à assistance électrique, de scooters et même de véhicules « 4 roues » grâce à un partenariat avec un loueur limouxin.

Ce guichet de la mobilité devait permettre, en un lieu unique, de s'informer et de se former à une mobilité autonome, respectueuse de l'environnement, en renforçant les solutions existantes et en étant force de proposition pour le développement d'une mobilité solidaire et durable sur le territoire limouxin.

Or, aucun de ces deux volets de ce plan d'action n'existe à ce jour :

- L'association le Parchemin n'a pu mettre en place de la location de vélos, mais a, par contre vendu des vélos à bas coût au fur et à mesure qu'elle en récupérait.

- L'association « Au Volant » qui portait la plateforme de mobilité « LIMOOV » a été en liquidation judiciaire en 2019 ne pouvant mettre en place le projet prévu.

Les freins matériels à la mobilité ont été au cœur des réflexions des partenaires interrogés dans le cadre de cette évaluation.

L'impact premier de cette mobilité réduite est la réduction des possibles en matière d'orientations scolaire et professionnelle, et la complexification de l'accès à l'emploi. S'il ne relève pas de la compétence d'une ville d'ajuster les horaires des transports ferroviaires il n'en reste pas moins

qu'ils posent problème, tout comme ceux des cars routiers. Des réponses sont à imaginer pour résoudre ces problèmes de mobilité ; aide au permis de conduire à renforcer, à l'internat, appui logistique à la promotion du co-voiturage (plateforme numérique, parkings dédiés, communication et information).

Quelques initiatives ont vu le jour tout récemment concernant la mobilité sur le territoire de Limoux et plus largement sur la Haute Vallée de l'Aude :

- L'association Wimoove s'est installée à Limoux début janvier 2020. Son action est de soutenir les habitants du territoire et notamment les populations les plus fragiles (jeunes, handicapés, familles monoparentales,.....) en leur facilitant l'accès aux actions existantes en terme de mobilité tels que les bus, trains, navettes,

- L'association TRAME (Transition avec le Réseau Audois de la Mobilité Écologique) qui met en place un système de covoiturage sur la Haute Vallée de l'Aude.

D'autres initiatives devraient voir le jour dans les prochaines années : extrait du contrat Bourg Centre :

- Un autre axe déterminant de la situation de centralité de Limoux est le développement de l'offre de mobilité. Limoux et la Communauté de communes du Limouxin ont le projet de renforcer les transports en commun passe par la mise en place, sur un circuit intra-urbain desservant quotidiennement en boucle les principaux lieux d'activité, de services et de formation de la ville, d'un véhicule électrique de taille moyenne (20 à 25 places) pouvant emprunter les voies semi-piétonnes du centre ancien. Cet équipement permettra de réduire les contraintes de la circulation et du stationnement automobile dans le centre.

- L'objectif à moyen terme (2022) est de redonner à la gare de Limoux, lorsque la ligne ferroviaire Carcassonne / Quillan sera entièrement ré-ouverte au trafic voyageurs une fonction de plate-forme multimodale en y regroupant un espace pour les transports en commun urbain et interurbain (lieu de rechargement pour les véhicules électriques), l'offre en moyens de déplacement « mode doux » (2 roues) et la maison de la mobilité inclusive.

Reformulation en direction des membres du comité de pilotage du contrat de ville qui prend en compte les enquêtes et les éléments complémentaires

La circulation est compliquée à Limoux particulièrement pour toute personne ne circulant pas en voiture.

Dans la ville, les enquêtés évoquent des difficultés liées à l'organisation de l'espace, au manque de trottoirs entretenus, ou de passages piétons sécurisés, à la vitesse des voitures. La circulation à vélo est très difficile.

Par ailleurs, il est difficile de circuler autour de la ville et vers l'extérieur, même s'il existe une ligne de chemin de fer vers Carcassonne. Cela crée des difficultés pour les habitant-e-s, notamment en termes d'emploi, d'accès à la culture, à des soins, d'accès à des habitats hors du centre ville, qui peuvent inciter à quitter la ville. Les jeunes et les personnes sans permis sont particulièrement concernées, mais cette situation conduit aussi à un usage des voitures très importants, générant des problèmes de circulation (entrée ou sortie de la ville, notamment), et de stationnement.

Quelles solutions proposez vous pour aider les Limouxins jeunes et moins jeunes à se déplacer dans la ville, et en dehors de celle-ci, en toute sécurité, et à un coût accessible ? Des pistes de navettes, transports à la demande, mise à disposition de vélos électriques, voies cyclables....sont-elles envisagées ?