

# BILAN DE LA CONCERTATION

—  
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Plan de Mobilité  
de la Grande Agglomération  
Toulousaine

-

Dates de la concertation

Du 18 novembre 2024 au 16 février 2025

Antoine Landeau et  
Audrey Richard-Ferroudji  
désigné.e.s par la CNDP

-

Date de remise du rapport, le 17 mars 2025



## Sommaire

Sommaire .....	2
Avant-propos .....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public .....	3
Les enseignements clefs de la concertation .....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e .....	4
Introduction.....	5
Le plan objet de la concertation .....	5
La saisine de la CNDP .....	7
Garantir le droit à l'information et à la participation .....	7
Le travail préparatoire des garant.e.s .....	9
Les résultats de l'étude de contexte .....	9
L'élaboration du dispositif de concertation .....	10
Avis sur le déroulement de la concertation .....	12
Le droit à l'information a-t-il été effectif ? .....	12
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	13
Synthèse des arguments exprimés .....	17
La connaissance des besoins et attentes des usagers pour le PDM et leur satisfaction .....	17
L'adaptation au changement climatique, les impacts environnementaux et sur la santé .....	21
La transition énergétique des véhicules et sur les nouvelles solutions techniques .....	23
Le développement des transports en commun .....	24
Le développement des modes actifs .....	29
La place de la voiture .....	32
L'intermodalité .....	36
Le lien avec l'aménagement du territoire et l'urbanisation .....	37
La logistique urbaine .....	38
Les coûts et financements.....	40
La Gouvernance .....	42
Sur les échéances et le phasage des mesures.....	45
Demande de précisions et recommandations au responsable du plan programme ..	46
Précisions à apporter de la part du responsable du plan, des pouvoirs publics et des autorités concernées .....	46
Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	47
Liste des annexes.....	48

## Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 17 mars 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du plan de mobilité de la grande agglomération toulousaine pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au plan (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.demainmobilites.fr>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du plan publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

## Synthèse pour les décideurs et pour le public

### Les enseignements clefs de la concertation

La concertation préalable relative au plan de mobilité de la grande agglomération toulousaine s'est déroulée du 18 novembre 2024 au 16 février 2025. Un plan de mobilité a pour objectif de déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur le périmètre.

Le dossier de concertation établi par Tisséo Collectivités, autorité organisatrice de la mobilité (AOM), comme les **explications** qu'il a apportées, en réunion et sur le site internet, en réponse aux questions du public, ont été reconnues de qualité, de même que les webinaires thématiques. Les explications complémentaires apportées par des tiers, dont **les autres acteurs publics compétents sur les mobilités**, ont également été appréciées.

La mise en œuvre d'une **variété de modalités de concertation** (réunions publiques, ateliers, débat mobile, ateliers auto-portés, panel, cahiers d'acteurs, webinaires thématiques, espace participatif en ligne) a permis une participation conséquente du point de vue quantitatif mais surtout, sur le plan qualitatif. Une **large diversité d'arguments a été exprimée par un public varié**. La concertation a vu une large implication des parties-prenantes, mais aussi la mobilisation d'une diversité de citoyen.ne.s dont des jeunes pour débattre des orientations proposées par Tisséo et des alternatives.

L'état des lieux et le diagnostic de Tisséo Collectivités ont été partagés et discutés par le public, qui ne partageait pas toujours les mêmes constats. Des attentes ont été exprimées pour une **meilleure connaissance des besoins et une meilleure compréhension de l'évolution des pratiques** en considérant la diversité des usages et des territoires.

Des constats ont été partagés par le public sur des difficultés actuelles des mobilités, sur l'impact des mobilités sur l'environnement et en termes de bilan carbone avec un consensus sur le besoin d'adapter les mobilités. Les discussions ont porté sur **les ambitions et les conditions de ces adaptations**, dont leur accompagnement.

Sur la **place de la voiture**, l'orientation proposée de « poursuivre le développement des alternatives à la voiture » est apparue comme une ambition minimale. Des contributions ont insisté sur la priorité de réduire sa part modale avec des mesures plus fortes, qui ont fait débat. De même, concernant **les modes actifs**, au-delà de poursuivre leur développement, une partie du public a demandé d'accélérer les dynamiques en cours.

Un nombre important de contributions a porté sur **le développement des transports en commun**, certaines s'adressant directement à Tisséo Collectivités du fait de sa compétence dans le domaine. L'enjeu de l'articulation entre le PDM (Plan de Mobilité) et le SERM (Schéma Express Régional Métropolitain) et la question de la place du ferroviaire ont également été débattus. Des constats ont été partagés d'un réseau de transports en commun actuellement trop centré sur Toulouse avec une couverture insuffisante des 2<sup>nd</sup>e et 3<sup>em</sup>e Couronne et un manque de liaisons transversales entre les territoires. Le public a porté des **enjeux de justice sociale et spatiale**, mais également celui de ne pas opposer les modes de transports, en invitant à considérer le développement de **l'intermodalité** comme un objectif clé.

Une spécificité du PDM est d'être porté par Tisseo, mais d'impliquer une variété de solutions portées par d'autres acteurs des mobilités et en lien avec d'autres instruments de politiques publiques. Des enjeux de **gouvernance** ont été portés : celui de la **coordination entre les acteurs des mobilités** mais aussi celui de la **communication auprès des citoyens** et l'importance de leur **implication**. Des attentes de poursuite de l'information et de la concertation ont été exprimées, sur le plan de mobilité et sur d'autres sujets tels que les adaptations du réseau suite à la mise en œuvre de la ligne C du métro et le SERM.

Des questions et contributions ont porté sur les **échéances** du plan de mobilité avec l'enjeu de répondre aux urgences actuelles, de définir des objectifs à moyen et long terme, cela avec un souci de faisabilité vis à vis des finances publiques dans le contexte économique actuel. Le public a interrogé le **phasage et la priorisation des mesures** qui seraient envisagées.

## Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du plan, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

### Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

#### Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Préciser l'état des lieux et le diagnostic en considérant la diversité des usages et des territoires dont faire des retraitements de l'enquête mobilité
2. Préciser en quoi les mesures retenues répondent à l'ambition de donner accès à tous et aux demandes de justice sociale et territoriale
3. Clarifier les ambitions en termes d'évolution des parts modales de la voiture, des modes actifs et des transports en commun
4. Préciser les objectifs en termes de bilan carbone et de réduction de l'impact sur l'environnement
5. Clarifier les objectifs en terme de développement de l'intermodalité
6. Préciser le dispositif de gouvernance collaborative des acteurs des mobilités en considérant les demandes de renforcement
7. Préciser le phasage et la priorisation des actions dans le temps, en lien avec les financements

#### Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du plan, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Informer la CNDP des modalités de la concertation continue dès la publication des enseignements de la concertation
2. Organiser une réunion publique pour diffuser l'information sur les enseignements que Tisséo Collectivités tire de la concertation préalable
3. Partager les résultats des études existantes, en cours ou complémentaires qui seraient conduites
4. Impliquer le public dans l'élaboration des scénarios, la définition des objectifs quantitatifs et des modalités de suivi et d'évaluation
5. Mettre en place un comité de suivi, instance pérenne de concertation qui accompagnerait la poursuite de l'élaboration du plan
6. Veiller à poursuivre une information auprès d'un large public et à mettre en œuvre des modalités pour aller à la rencontre des publics éloignés de la décision.

# Introduction

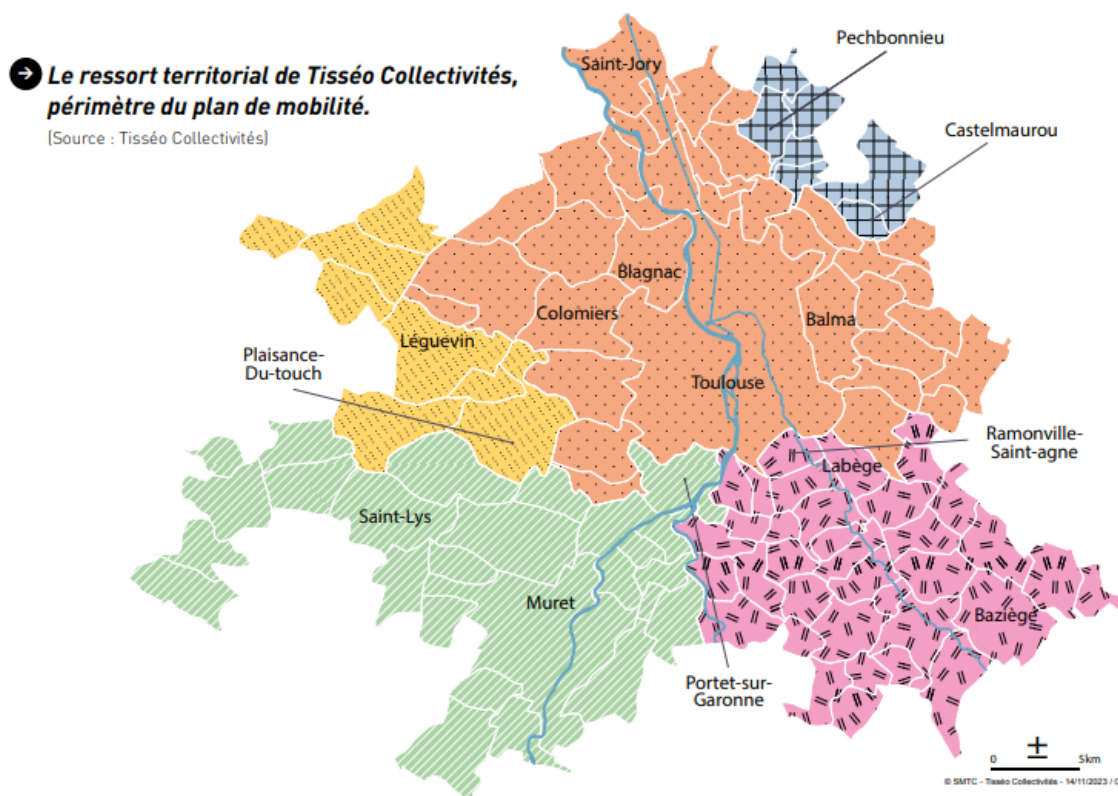
## Le plan objet de la concertation

- **Responsable du plan et décideurs impliqués**

Un Plan de Mobilité (PDM) est obligatoire pour les intercommunalités de plus de 100 000 habitants et doit être conçu par l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM).

**Tisséo Collectivités** est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) urbaine de la grande agglomération toulousaine. Elle organise la mobilité pour 5 intercommunalités (voir carte ci-dessous), soit 114 communes réparties sur 1 198km<sup>2</sup> et 1,1 million d'habitants.

Tisséo Collectivités est également compétent en matière d'organisation des transports en commun urbains, du stationnement dans les pôles d'échanges et des services publics de mobilité partagés et actives tels que le vélo en libre-service. D'autres acteurs publics et privés sont compétents sur les mobilités, tels que la Région Occitanie, le Département Haute-Garonne, la SNCF, l'État, les collectivités, les entreprises et potentiellement porteurs d'actions du plan.



### Etablissements publics de coopération intercommunale

<b>Toulouse Métropole</b> 37 communes - 806 503 hab.	<b>Communauté de communes des Coteaux Bellevue</b> 7 communes - 20 899 hab.
<b>Communauté d'agglomération du Sicoval</b> 36 communes - 81 269 hab.	<b>Communauté de communes du Grand Ouest Toulousain</b> 8 communes - 47 769 hab.
<b>Communauté d'agglomération du Muretain Agglo</b> 26 communes - 124 721 hab.	

- **Objectifs selon Tisséo et orientations proposées**

Selon le Code des transports, un plan de mobilité (PDM) a pour objectif de déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur le périmètre de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Dans ce cadre réglementaire, Tisséo Collectivités a identifié et proposé **cinq grands enjeux** pour structurer le plan de mobilité : le cadre de vie et la santé, la cohésion sociale et territoriale, le dynamisme économique, le changement climatique et les ressources et la biodiversité.

Ces enjeux ont été déclinés en **sept orientations** pour définir la stratégie de mobilité jusqu'à 2040 :

1. Poursuivre le développement des alternatives à la voiture
2. Concevoir la ville et les services de mobilité de façon cohérente
3. Rendre attractifs les usages partagés de la voiture
4. Encourager et accompagner la transition énergétique des véhicules
5. Donner à tous l'accès à une mobilité durable
6. S'engager en faveur d'une logistique durable
7. Adapter les réseaux de transport au changement climatique

Source : Dossier de concertation « Demain mobilités ! »

- **Contexte du plan**

La grande agglomération Toulousaine, ressort territorial de Tisséo Collectivités, accueille 1,1 million d'habitants. Elle a été le lieu d'une croissance démographique soutenue, depuis la seconde moitié du 20ème siècle, qui s'est traduite par un fort étalement urbain. L'évolution de l'emploi constitue un des moteurs de sa croissance, avec une polarisation de l'activité économique en cœur d'agglomération, à l'inverse de l'habitat. Cette dynamique territoriale a soumis les réseaux de transport à une demande croissante de déplacements qui, encore largement assurée en voiture thermique, a de nombreux impacts négatifs sur l'environnement et la qualité de vie.

Le plan de mobilité d'inscrit dans un contexte réglementaire nouveau, celui de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 qui met un accent supplémentaire sur les nouvelles formes de mobilité, la mobilité solidaire ou encore la logistique. Le plan doit être compatible avec d'autres documents de planification et textes de loi dont la stratégie nationale bas carbone (SNBC) qui a rehaussé l'ambition de la France en termes de réduction des émissions de GES (Gaz à effets de Serre). A l'échelle régionale et locale, les actions doivent désormais s'inscrire dans une trajectoire de décarbonation de la mobilité à horizon 2050.

Ce contexte territorial spécifique, les enjeux environnementaux et l'évolution du cadre réglementaire justifient aujourd'hui pour Tisséo Collectivités de définir une nouvelle stratégie de mobilité pour la grande agglomération toulousaine.

La dernière révision du plan de déplacement urbains (PDU) avait abouti en 2018 à l'approbation du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ». A la suite d'une requête d'une association locale, ce plan a été annulé par le tribunal administratif aux motifs de l'absence de solution de substitution raisonnable permettant de répondre à l'objet du plan et de l'absence des critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets du plan sur l'environnement.



- **Calendrier du projet**

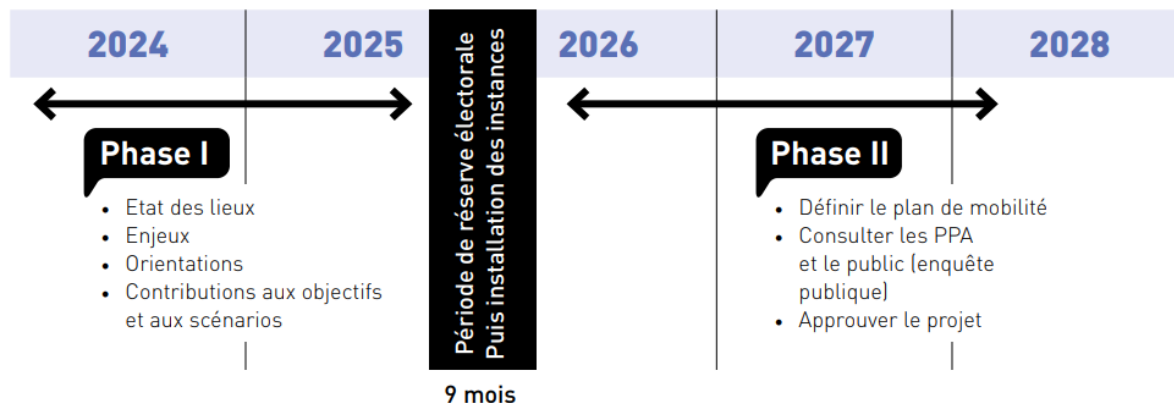
**La démarche d'élaboration du plan de mobilité est scindée en deux phases :**

**Phase I**

La première phase se déroule de février 2024 à septembre 2025 et vise à dresser un état des lieux de la mobilité, à identifier les enjeux, à proposer des orientations et à recueillir des contributions permettant de définir des objectifs et d'élaborer plusieurs scénarios contrastés, constituant des trajectoires entre la situation actuelle et l'horizon cible du PDM.

**Phase II**

La deuxième phase se déroulera après les élections municipales de 2026 et aura pour objectif la rédaction, l'arrêt puis l'approbation du plan de mobilité.



Source : Dossier de concertation « Demain mobilités ! »

PPA = Personnes Publiques Associées (conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat concernées)

## La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Tisséo Collectivité a **saisi volontairement la CNDP au titre de l'article L121-17** du code de l'environnement.

Cette concertation préalable doit permettre de débattre des objectifs du plan, en amont de la phase d'élaboration des scénarios, de l'identification des actions et de leurs conditions de mise en œuvre. Le document présenté à la concertation par Tisséo présente les grands enjeux et orientations proposées. Le porteur n'a pas proposé d'alternatives, laissant l'opportunité au public de le faire.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 3 avril 2024, la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon les articles L.121-1 et L.121-15-1 et a désigné Monsieur Antoine Landeau et Madame Audrey Richard-Ferroudji comme garant.e.s de la concertation.

## Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Pour la concertation préalable sur le plan de mobilité de la grande agglomération toulousaine, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentif à<sup>1</sup> :

- amener Tisséo à expliciter **les enseignements qu'il tire des annulations contentieuses du précédent plan** et **ouvre le débat sur les solutions alternatives**.
- informer le public **sur la nature et les objectifs de ce plan** qui doit définir la stratégie de mobilité pour l'agglomération toulousaine en assurant un équilibre entre l'organisation de la mobilité des personnes, du transport de marchandises, de la circulation ainsi que du stationnement, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, et **sa place par rapport aux autres documents de planification** avec lesquels il doit s'articuler ;
- **clarifier les marges de manœuvre** laissées au public par le porteur du plan ;
- **mobiliser un large public** sur l'ensemble du ressort territorial du PDM et **coordonner** cette concertation avec de nombreuses parties prenantes déjà investies sur ces enjeux sur le territoire.

---

<sup>1</sup> Lettre de mission complète des garant.e.s : [https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2024-04/LM\\_PDM\\_Toulouse%20Signe%20MP.pdf](https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2024-04/LM_PDM_Toulouse%20Signe%20MP.pdf)



# Le travail préparatoire des garant.e.s

## Les résultats de l'étude de contexte

Les garant.e.s ont analysé le contexte du plan dans le but d'identifier les thématiques et controverses susceptibles d'être débattues pendant la concertation, ainsi que les pistes pour optimiser son organisation (acteurs à solliciter, modalités, thématiques à approfondir, etc.).

Pour cela, en amont du lancement de la concertation préalable une diversité d'acteurs (acteurs institutionnels, associations, collectivités territoriales, employeurs, etc.) ont été rencontrés en entretien<sup>2</sup>, à l'occasion d'ateliers géographiques organisés par Tisséo au printemps 2014 et d'un webinaire de présentation de la Campagne Circul'air le 27 juin 2024 auxquels les garant.e.s ont participé en observation<sup>3</sup>. Les garant.e.s ont également pris connaissance des comptes rendus des débats publics précédents sur le territoire concernant les mobilités<sup>4</sup> et de documents liés au plan.

Dans la suite de l'annulation du précédent Plan de Déplacement Urbain (PDU), les garant.e.s ont identifié une forte demande de concertation, de transparence et de clarté concernant les nouvelles orientations du PDM envisagées par Tisséo Collectivité. Des attentes portaient également **sur l'information et le partage des connaissances disponibles**, cela d'autant plus que les résultats de [l'enquête de mobilité EMC2](#) montraient une évolution rapide des pratiques et des besoins des usagers en matière de mobilité sur le ressort territorial. Des parties-prenantes sollicitaient un accès à l'état des lieux et aux données sur lesquels se basait Tisséo Collectivités pour élaborer les orientations proposées à la concertation préalable. Des critiques étaient faites sur la limite des informations partagées lors des ateliers du printemps et sur le découpage géographique opéré.

Les garant.e.s ont pré-identifié les thématiques suivantes à traiter dans la concertation :

- Maillage du réseau de transports en commun, sa transversalité et l'intermodalité ;
- Optimisation du réseau existant ;
- Bilan carbone, impacts environnementaux et sur la santé ;
- Lien avec l'aménagement et l'urbanisation du territoire ;
- Développement des mobilités douces ;
- Communication auprès des usagers et leur implication dans les changements futurs ;
- Financement du plan et les coûts pour les usagers ;
- Articulation avec les autres plans et programmes qui concernent le territoire et coordination des acteurs des mobilités.

L'étude de contexte a également permis d'identifier différents **publics concernés**, des organisations relais pour la concertation et les acteurs des mobilités concernés à impliquer. En effet, si Tisséo Collectivités porte le plan de mobilité, sa mise en œuvre implique de nombreux acteurs des mobilités du fait de la distribution des compétences.

La concertation sur le plan de mobilité prenait place dans la suite et de manière concomitante à d'autres espaces de concertation sur le sujet mais souvent limités aux parties-prenantes : atelier mobilité COP Occitanie 31, comité départemental de mobilité de la Haute-Garonne, ateliers de prospective de l'AUAT (Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse), instance de suivi de la ZFE par la Métropole, atelier des territoires pour le futur de la plateforme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac (2050), comité des

<sup>2</sup> Cette étude de contexte, s'appuie sur des entretiens conduits avec des membres des institutions et organismes suivants : 2P2PR (Deux Pieds Deux Roues), Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, Atmo, AUTATE (Association des Usager.e.s des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs), Chambre de commerces et d'industrie de Toulouse, Communauté d'Agglomération du Sicoval, Liebherr Aerospace, préfecture de région Occitanie, Rallumons l'étoile, Région Occitanie, SMEAT (Syndicat mixte d'études de l'agglomération toulousaine), SNCF Réseaux, Toulouse Métropole, Union des Comités de Quartier de Toulouse

<sup>3</sup> Le 28 mai 2024 à Castelginest et le 19 juin 2024 à Toulouse. Ces ateliers géographiques, à l'attention des parties prenantes, visaient un partage de l'état des lieux du plan de mobilité.

<sup>4</sup> sur la ligne 3 du métro de Toulouse en 2018, (<https://archives.debatpublic.fr/projet-dextension-ligne-b-du-metro-a-toulouse>), la liaison Castre-Toulouse (2009-2010) (<https://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-castrestoulouse/DEBAT/CPDP.HTM>) et le contournement autoroutier de Toulouse en 2007 (<https://archives.debatpublic.fr/projet-grand-contournement-autoroutier-toulouse>)

mobilités de la Région, et d'autres espaces proposés par les collectivités du territoire. L'enquête publique projet de jonction a été concomitante ainsi que la consultation du public sur le projet d'avenant n°1 au contrat de plan Etat-Région (CPER) Occitanie 2021-2027 relatif au volet Mobilités 2023-2027 et son évaluation environnementale.

## L'élaboration du dispositif de concertation

Dans le cadre d'une saisine volontaire (121-17), les modalités n'ont pas à être validées par la CNDP et les recommandations des garant.e.s n'avaient aucun caractère contraignant. La préparation de la concertation a duré de mars à octobre 2024. Les échanges avec les équipes de Tisséo et avec leur prestataire ont été fluides et ont conduit à des adaptations du dispositif initialement envisagé par Tisséo. Cette section reprend les principales recommandations. Des recommandations plus détaillées ont été faites sur chacune des modalités.

- **Objectifs de la concertation**

La concertation visait à permettre au public de **contribuer à la formulation des objectifs du plan**, en amont de l'élaboration des scénarios dont il a été convenu qu'ils feraient l'objet de la phase suivante. Suivant la demande d'information identifiée il a également été recommandé de partager dans la concertation **l'état des lieux et le diagnostic de la mobilité**. Le cadre de la concertation a ainsi été clarifié, en formulant les objectifs suivants : « Discuter de l'état des lieux de la mobilité, des projets programmés d'ici 2030 et de l'évolution de la mobilité au-delà de 2030 ; Débattre des enjeux et des orientations du plan ; Recueillir des contributions permettant à Tisséo Collectivités de formuler les objectifs du plan et d'élaborer les scénarios. »

Les garant.e.s ont aussi recommandé de ne pas mettre en œuvre de questionnaire de type visant à mesurer les « pour » et les « contre » vis-à-vis des mesures et orientations, tel qu'initialement envisagé par Tisséo Collectivités. En effet, la concertation préalable a une **vocation différente d'une consultation par sondage ou référendum**. C'est un temps d'échanges et de discussions qui doit éclairer la décision du maître d'ouvrage. C'est la qualité et la diversité des arguments échangés, non leur quantité, qui permet de faire progresser la réflexion. La concertation préalable est un espace d'expression des alternatives. Les avis et arguments des participant.e.s peuvent en outre évoluer au cours de la concertation, du fait de l'accès aux informations et des échanges avec les autres participant.e.s. Une consultation de type vote ou sondage pourrait tout à fait être mise en œuvre par les maîtres d'ouvrage, dans un temps ultérieur du processus de décision, par exemple pour le choix de scénario.

- **Périmètre**

Le périmètre géographique de la concertation est celui du ressort de Tisséo. Cependant, considérant que nombre d'usagers résident en dehors du ressort, des modalités ont été proposées pour permettre leur implication.

- **Calendrier**

Étant donné le nombre de sujets identifiés à traiter, Tisséo a suivi la recommandation de tenir la **concertation sur 3 mois**, soit du 18 novembre 2024 au 16 février 2025. Le calendrier a également considéré la période des fêtes de fin d'année et de vacances scolaires.

- **Modalités d'information**

Les garant.e.s ont procédé à plusieurs relectures du projet du **dossier de concertation et de sa synthèse**. Des recommandations ont été faites pour favoriser l'intelligibilité de l'information sur un sujet technique ainsi qu'explicitier les objectifs et orientations proposés par Tisséo. Des ajouts d'information ont été demandés, par exemple sur les politiques publiques liées au plan de mobilité et leurs instruments (SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone), ZAN (Zéro Artificialisation nette, SRADDETT (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires), SCoT (Schéma de Cohérence territoriale), PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère), PCAET (Plan Climat Air Énergie

Territorial) PLU (Plan Local d'Urbanisme), pour une présentation claire des différents acteurs des mobilités, pour clarifier le diagnostic au-delà de l'état des lieux ou encore l'implication des instances de concertation pérennes de Tisséo (comité des partenaires, commission des grands employeurs et Commission d'Accessibilité du Réseau Urbain (CARUT)) dans la concertation préalable.

Les garant.e.s ont appuyé la mobilisation de **synthèses graphiques**, de **capsules vidéos** et l'usage de **jeux**, en faveur de l'intelligibilité des informations, et fait des retours sur le contenu de ces supports et leur utilisation.

- **Réunions publiques**

Il a été recommandé d'inclure à minima une **réunion publique d'ouverture** pour présenter le PDM et le cadre de la concertation, ainsi qu'une **réunion publique de clôture**. Ces deux réunions permettraient de rassembler l'ensemble des acteurs des mobilités dans un échange avec le public. La présence de ces temps fort était importante, de même que l'implication des autres acteurs compétents sur les mobilités car les actions d'un PDM relèvent également de leurs champs de compétence. De même, un temps de la concertation dédié à l'articulation entre le SERM (Service Express Régional Métropolitain) et le PDM a été recommandé. Il a également été recommandé de proposer que les personnes publiques puissent verser un « **cahier d'acteur** » comme modalité de recueil et de partage des contributions des parties prenantes qui explicite les positions, en respectant leur diversité.

Ayant identifié dans l'étude de contexte des interrogations sur l'état des lieux et le diagnostic fait par Tisséo, les garant.e.s ont recommandé d'inclure des temps dédiés, dont un webinaire de présentation des **résultats de l'enquête mobilité (EMC<sup>2</sup>)**. En outre, le **traitement des thématiques identifiées** (ci-dessus) a été recommandé en faisant intervenir des expertises tierces. Ces demandes se sont traduites par le partage de l'état des lieux et du diagnostic dans les ateliers et par la programmation de webinaires thématiques : les « conversations » dont le cadrage et l'identification des intervenants ont été discutées avec Tisséo.

- Modalités pour « aller vers » un large public

Les garant.e.s avaient en outre proposé, au cours de la préparation de la concertation, de chercher activement à élargir les publics à informer, en multipliant les **rencontres de proximité ou avec des publics spécifiques**. A ce titre, les « **stands mobiles** » envisagés étaient opportuns ainsi que les ateliers conduits auprès de différents publics. Des « **Ateliers géographiques** » étaient initialement envisagés par Tisséo à destination des parties prenantes, de même que le **kit de débats auto-portés**. Les garant.e.s ont invité à une **ouverture de ces modalités à l'ensemble des publics** et à ce que les ateliers organisés par Tisséo suivent la même trame que le kit, mais en ciblant des publics spécifiques, soit sur des critères géographiques, soit sur d'autres critères (par exemple de famille d'usages : lycéen.e.s, déplacements transversaux inter-périphérie, etc.) et la modalité de **panel citoyen**. Ces recommandations ont été suivies.

Les garant.e.s ont également proposé de conduire des **visites ou ballades thématiques** (également propice à des échanges approfondis sur des actions spécifiques en lien avec les usages). Cette modalité n'a pas été mise en œuvre. Elle reste opportune pour des phases ultérieures.

### **Le dispositif de concertation proposé :**

2 réunions publiques (lancement et clôture)

---

16 débats mobiles

---

9 ateliers participatifs (5 ateliers géographiques - 2 ateliers acteurs économiques - 2 ateliers jeunes)

---

8 conversations thématiques en visioconférence

---

Ateliers auto-portés par des participants, animés avec le kit de participation

---

1 site Internet avec un espace de contribution et un espace de question réponse

---

Cahiers d'acteurs

## Avis sur le déroulement de la concertation

### Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

La concertation préalable a été annoncée 15 jours avant son ouverture : sur le site internet de la concertation et sur les réseaux sociaux. L'annonce a été relayée dans des articles de presse. La concertation a également été relayée sur les affichages de Tisséo, dans les métros. Un kit de communication a été transmis aux maires de quartier, aux intercommunalités, aux communes et aux entreprises, afin qu'elles puissent relayer la communication auprès de leurs administré.e.s et salarié.e.s.

### Quelques chiffres clefs

360 exemplaires du dossier de concertation distribués soit tous les dossiers imprimés  
793 exemplaires de la synthèse du dossier de concertation distribués  
20 fiches complémentaires thématiques ou géographiques (accessibles en ligne)  
5 capsules vidéo

---

1 200 paniers VélôToulouse habillés pendant 2 mois  
152 arrières bus et 1 rame de tramway habillés pendant 3 mois  
82 publications organiques sur les réseaux Tisséo (Facebook – Instagram – X – LinkedIn)  
166 spots radio et 4 annonces dans la presse  
7 articles de presse sur la concertation

---

1 site internet de la concertation  
40 104 visites du site Internet (28 155 visiteurs uniques)  
6105 téléchargements depuis le lancement de la concertation le 18 novembre 2024 jusqu'à la clôture le 16 février 2025

Le public a pu recevoir de l'**information sur le plan de mobilité par différents moyens**. Dès le démarrage de la démarche, il a disposé du dossier de concertation et de sa synthèse, complétés par des fiches sur l'état des lieux de la mobilité, des capsules vidéo, des exemples de projection pour la mobilité 2040 et des présentations, avec des focus territoriaux lors des ateliers géographiques. Les garant.e.s ont été attentifs à la représentation de la diversité des publics dans les supports de communication. Concernant les capsules vidéos, lors de la réunion d'ouverture, une personne du public a regretté l'absence de personnes à mobilité réduite sur la cinquième capsule vidéo.



Figure 1 : Travail en atelier à Pechbonnieu le 04/12/24

8 webinaires thématiques appelés « Conversations » ont accueilli des **interventions complémentaires selon différentes thématiques mais aussi sur les résultats de l'enquête mobilité et sur le SERM** répondant à des demandes d'information identifiées lors de l'étude de contexte des garant.e.s.

Lors des réunions publiques, les exposés du porteur de projet ou de ses représentants étaient clairs et compréhensibles par le plus grand nombre. Le maître d'ouvrage et plus généralement les intervenant.e.s ont répondu à toutes les questions posées et avec le niveau de détail qui correspondait

à l'état des connaissances sur le projet, autant que le garant et la garante aient pu en juger. Lors des différents temps d'échanges, des **réponses** ont été apportées aux questions du public par Tisséo en direct ou en les relayant dans la Foire aux questions (FAQ) sur le site internet avec un délai moyen de réponse de 3 semaines pour la FAQ. Toulouse Métropole et la Région ont contribué aux réponses dans la FAQ. Les **interventions complémentaires à celles de l'équipe de Tisséo** ont permis de mettre en perspective les orientations proposées ou d'apporter des informations complémentaires, par exemple sur les enjeux de santé ou de financement ou par l'intervention d'autres acteurs des mobilités. Celles-ci ont été appréciées mais la présence des autres acteurs parfois considérée comme insuffisante.

*« Certes, vous (Tisséo) représentez une autorité organisatrice, mais je trouve dommage que la Région, la deuxième autorité organisatrice, ne soit pas associée à ces réunions pour permettre de parler de transports plus lourd type train, sur des plages de temps et fréquences plus importantes. » Atelier géographique 11/12*

Des demandes ont été exprimées d'accéder aux résultats plus complets de certaines études, de traitements complémentaires de l'enquête mobilité ou d'études complémentaires qui pourraient être conduites dans la suite (voir ci-dessous).

Le site web a été repris à l'issue de la concertation pour réorganiser l'information et la rendre plus accessible, répondant ainsi à des demandes du public. Une attente réside dans le fait de pouvoir charger toutes les fiches de l'état des lieux en un seul fichier compressé de téléchargement.

### Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

La concertation s'est tenue du 18 novembre 2024 au 16 février 2025 soit sur 3 mois incluant la période des fêtes de fin d'année. **Cette durée a été appréciée** par le public et a permis de déployer les différents sujets.

Les réunions publiques d'ouverture et de clôture ont rassemblé une centaine de personnes chacune. La participation a été plus modérée dans les ateliers et les webinaires. Plusieurs personnes ont fait part aux garant.e.s d'avoir visionner les webinaires ultérieurement. Mais, aucun compteur n'était présent pour identifier le nombre de visionnage. Si le nombre moyen à chaque réunion était modéré, le nombre total de participant.e.s est conséquent. Au-delà du nombre de participant.es aux réunions publiques en distanciel et en visioconférence et de leur diversité, les **échanges ont été richement nourris** avec un **temps de parole du public** conforme à ce que souhaitaient les garant.e.s, soit au moins la moitié des temps d'échanges ; les interventions ont été, d'une manière générale, respectueuses et argumentées. Ce sont des qualités précieuses pour une concertation.

En outre, afin d'**aller à la rencontre d'un large public**, et en particulier de personnes qui ne sont pas présentes aux réunions publiques, une **diversité de modalités** ont été proposées : des **débats mobiles** ont été déployés sur 16 lieux situés sur le périmètre de concertation, un **kit** de débat était disponible pour toute personne souhaitant organiser en autonomie un temps de débat sur le sujet dans le contexte de son choix, un **panel** citoyen, des ateliers ou **rencontres de proximité** et auprès d'**instances spécifique** ont permis d'atteindre un public plus large et d'enrichir la concertation par une diversité de points de vue : les entreprises avec les Chambre de Commerce et d'Industrie ainsi que la Chambre des Métiers et de de l'Artisanat, les habitant.es / riverain.e.s et les élus locaux avec le format d'ateliers géographiques, un focus sur la jeunesse au travers de temps d'échange dédiés aux Lycéens et Collégiens et étudiants de l'Université. Des membres du panel citoyen ainsi que du Conseil Municipal des Jeunes étaient présents à la réunion publique de clôture pour présenter une synthèse de leur travail argumentaire. La diversité de modalité et son intérêt ont été reconnues dans des contributions.

*« Le Codev reconnaît un changement dans la démarche engagée avec une plus grande attention portée à la concertation dont les modalités sont plus diversifiées (panel citoyen, dispositif « d'aller vers »). » Cahier d'acte Codev Toulouse Métropole*



**Débats mobiles** : Seize débats mobiles ont eu lieu en novembre et décembre 2024 dans la grande agglomération toulousaine pour informer sur l'élaboration du Plan de Mobilité, présenter la concertation, recueillir les besoins et propositions des habitant.e.s, et encourager leur participation aux moments d'échanges de la concertation préalable. Les débats ont eu lieu **dans des espaces différents** : marchés, centre commerciaux, Université, pôle d'échange, Airbus, Gare et CHU. 531 contributions ont été recueillies à travers un questionnaire qui comportait principalement des questions ouvertes. Le sujet des mobilités est un sujet qui concerne toute personne et pour lequel une expertise d'usage peut être exprimée. Cette modalité a permis d'**impliquer des personnes hors du ressort territorial** (14% des réponses). Au sein du ressort, les personnes étaient pour les 3/4 issues de Toulouse Métropole. La moitié des répondants utilisait le plus souvent les transports en communs pour leurs déplacements quotidiens et un quart la voiture. Une grande majorité des personnes interrogées se sont ainsi exprimées sur ce sujet avec en priorité leur souhait de voir augmenter la fréquence, la capacité, la desserte et la fiabilité des transports en commun.



Figure 2 : Débat mobile entre la sortie de métro et l'entrée du Centre Commercial Balma-Gramont - 20/11/2024

**Panel citoyen** : Une **grande diversité était représentée parmi les 27 membres du panel**, en termes d'âge, de niveaux d'études et de modes de déplacements dans sa composition et dans les points de vue exprimés. A noter qu'une majorité de femmes étaient représentées dans les personnes participantes aux trois sessions du panel, du fait de désistements de dernière minute. Une **information pluraliste** a été fournie, en réponse aux interrogations des membres, par des agents de Tisséo Collectivités et des experts tiers. Il y a eu une variété de modalités mises en œuvre lors des trois week-ends pour favoriser l'expression de tous les membres et les échanges au sein du groupe. Nous avons observé une écoute importante et une implication attentive dans le travail d'animation pour accueillir la **diversité de points de vue** au sein du panel. De riches échanges sur des questions politiques délicates telles que l'exercice des libertés individuelles ont eu lieu. De **nombreux arguments et propositions** ont pu s'élaborer pendant ce dispositif.



Figure 3 : Session 1 du panel - 07 décembre 2024



## **Ateliers de concertation en autonomie**

Il été proposé aux organisations (collectivités, associations, entreprises, CODEV, etc.) et aux collectifs (classes de lycée, groupes de voisins, etc.) volontaires d'**organiser en autonomie leur propre atelier de débat** sur les mobilités dans la grande agglomération toulousaine, auprès des personnes de leur souhait (collègues, adhérents, usagers, habitants, famille ou amis...). Au total, 10 ateliers ont été animés pendant la concertation, auxquels ont participé environ 230 personnes. Ceci a permis de doubler le nombre de participants aux ateliers mais surtout d'impliquer un plus large public avec un temps organisé dans un Lycée, à l'université de Toulouse par des étudiants, par des associations, par une municipalité et par le CoDev de Toulouse Métropole.

Globalement et du point de vue des garant.e.s, une **diversité de points vue** ont été exprimés et avec une **grande variété de profils** parmi les personnes participant. **En termes de genre**, des recommandations ont été faites par les garant.es pour l'animation et pour veiller à une parité parmi les intervenant.e.s. Plusieurs personnes ont regretté l'absence de femmes et de jeunes lors de la réunion d'ouverture. Les modalités dédiées aux jeunes et la conduite d'un débat autoporté par des étudiants a pallié cela avec une présence importante des jeunes dans le public en réunion de clôture. Si à la réunion d'ouverture 1/4 de femmes étaient présentes dans la salle, elles représentaient 1/3 des personnes dans les ateliers territoriaux et était en majorité dans le panel (du fait de désistements de dernière minute). Il y avait une quasi parité à la réunion de clôture.

Enfin, les garant.e.s soulignent l'investissement des équipes de Tisséo Collectivités et de leurs prestataires dans les différents temps de concertation, dans leur écoute, leur disponibilité et les échanges avec les participant.e.s.

Ainsi à la question : « **Est-ce que les droits du public à l'information et à la participation ont été respectés?** », **les garant.e.s y répondent positivement.**

## Quelques chiffres clefs de la concertation

2500 participations aux rencontres (comptes hors élus et services de Tisséo)

- Réunion publique d'ouverture : 107 (en majorité des parties prenantes)
- Réunion publique de clôture : 107 (en majorité des parties prenantes)
- Atelier à la CCI (Chambre de Commerce et de l'Industrie) : 19 (représentants d'employeurs de plus de 10 salariés et de la CCI)
- Atelier à la CMA (Chambre des Métiers et de l'Artisanat) : 12 (élus de la CMA ; représentants de la fédération des commerçants et des artisans et le chargé de projet logistique urbaine de Toulouse Métropole)
- 5 ateliers géographiques : 162 (en majorité des parties prenantes : élus, associatifs, professionnels des mobilités mais aussi citoyen.ne.s et représentants d'entreprises. Rarement des jeunes et une majorité d'hommes)
- 2 Ateliers avec les Conseils Municipaux des Enfants et des Collégiens de Toulouse (CMEC) : 50
- 10 ateliers avec le kit de débat auto-portés dont 230 personnes ont participé : 4 par des associations dans le domaine des mobilités, par 1 lycée, 1 codev, 2 collectivités, 1 association d'étudiant.e.s, 1 université.
- 8 conversations thématiques en ligne : 330
- 16 débats mobiles : 531 réponses au questionnaire
- 1 panel composé de 27 membres

---

802 contributions sur la carte des idées et 1072 commentaires sur des contributions déposées.  
96 questions dans la FAQ - 2 non répondues (dont une transmise à un autre acteur des mobilités)

---

49 cahiers d'acteurs dont :

- 19 Communes, intercommunalités dont une communauté de commune en dehors du ressort ou collectivité territoriale
  - 13 Associations de quartier ou défense de l'environnement local
  - 5 Entreprises ou opérateur de mobilité
  - 5 Associations du domaine des mobilités
  - 2 Employeur et chambres consulaires
  - 2 Groupes politiques
  - 2 Comités de développement (CoDev)
  - 1 Association étudiante
-

# Synthèse des arguments exprimés

## La connaissance des besoins et attentes des usagers pour le PDM et leur satisfaction

Le partage de l'état des lieux et des diagnostics a conduit à de nombreuses questions et retours, dont des partages de constats plus pessimistes sur le diagnostic en s'appuyant sur l'expertise d'usage. Cette section reprend les arguments exprimés sur les besoins et attentes des usagers vis-à-vis du PDM et leur satisfaction.

### **Paroles du public<sup>5</sup>**

*« Le document présenté lors de la concertation préalable, basé sur des statistiques trop générales, dresse un état des lieux qui nous semble bien trop optimiste par rapport au ressenti des usagers et aux objectifs de réduction des GES » Cahier d'acteur Codev Balma*

#### • **Des attentes de meilleure connaissance des besoins pluriels pour mieux y répondre**

De nombreuses questions ont été posées au cours de la concertation concernant la connaissance des besoins des usagers vis à vis de leur satisfaction. La diversité des besoins et des attentes des usagers a été soulignée et explicitée, en particulier par le panel.

Des participants ont invité à consulter **d'autres sources de données** telles que les données d'applications de planification d'itinéraires ou celles produites par des collectivités du territoire et les associations. Des **informations complémentaires au diagnostic de Tisséo** ont été partagées dans les contributions, et en particulier dans les cahiers d'acteurs, soit produites par leurs auteurs soit issues d'un retraitement des données partagées par Tisséo. L'Association des Résidents du Pont des Demoiselles fait par exemple part dans son cahier d'acteur de son enquête en cours et des premiers résultats. Le cahier d'acteur de la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) partage les impacts possibles de la Ligne Nouvelle du Sud-Ouest (LNSO). En amont de la démarche, des associations avaient sollicité auprès de Tisséo les données de l'enquête mobilité<sup>6</sup> qui ont donné lieu à des retraitements de leur part, versés à la concertation, par exemple en produisant une représentation des flux entrants ou sortants pour chaque zone de l'enquête mobilité (EMC<sup>2</sup>) (Contribution de l'Autate carte des idées 16/02).

Des **demandes d'informations complémentaires** ont été formulées dont certaines impliquant des analyses complémentaires de l'enquête mobilité :

- sur le nombre de déplacements selon les heures de la journée ou les jours de la semaine et en particulier le week-end
- sur les motifs de déplacements
- sur l'évolution des pratiques selon les tranches d'âge
- pour mieux comprendre pourquoi le nombre de déplacements a diminué
- pour mieux comprendre des baisses constatées dans l'utilisation de transports en commun ou l'augmentation de la marche (Cf sections dédiées pour plus de précisions).

*« Est-ce que depuis la précédente enquête mobilité faite en 2013, il a été repéré des changements de comportement sur des mêmes tranches d'âges ? Lorsqu'on annonce une augmentation de la marche, à quoi cela peut être associé ? Est-ce lié au développement de la sécurisation des piétons ? Idem pour l'utilisation des transports en commun, est-ce que c'est lié à l'augmentation de l'offre ? » Atelier géographique 14/01/25*

<sup>5</sup> Dans la suite du document, les encadrés rouge contiennent des citations de contributions (paroles en réunion, extraits de cahiers d'acteurs, etc.) ou des extraits de comptes-rendus de la mise en œuvre de modalités, tous issus de documents publiés sur le site de la concertation. Les citations reflètent la diversité des contributions et n'ont aucune vocation d'exhaustivité.

<sup>6</sup> Enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC<sup>2</sup>)

Il a été répondu par Tisséo que certaines demandes pourraient effectivement être adressées dans le cadre de **l'approfondissement de l'enquête mobilité** en particulier de traitement des résultats sur les motifs de déplacement, et les flux par type de liaisons, par exemple pour analyser quels sont les modes de déplacements utilisés pour les flux internes à la Ville de Toulouse et les flux sortants.

Des questions ont également porté sur les **indicateurs utilisés** tels que l'indicateur classique du nombre de déplacements sans considérer leur longueur ou leur durée.

*« Un trajet n'est pas forcément équivalent à un autre trajet. Certains font 30 kilomètres et d'autres sont inférieurs à un kilomètre. Un chiffrage par rapport aux kilomètres parcourus est-il disponible ? C'est important pour l'empreinte carbone notamment. » Atelier géographique 04/12/24*

- **Diversité des besoins et de l'accès aux modes de transport selon les territoires**

Des demandes ont porté sur une plus grande précision ou des traitements complémentaires des **déplacements selon les territoires**, en soulignant que les chiffres agrégés à l'échelle du ressort ne donnaient pas suffisamment à voir les différences entre territoires et en particulier la différence entre la ville centre et ses couronnes. Les données incluses dans le dossier du maître d'ouvrage sur les déplacements entre couronne et celles présentées lors des ateliers territoriaux ont permis de partager des informations complémentaires. Cependant, des attentes ont été exprimées pour des traitements complémentaires et également de mieux connaître les besoins des **usagers résident en dehors du ressort**. Le **périmètre du ressort territorial** a été questionné. Des attentes ont été exprimées pour que le plan de mobilité intègre mieux les interactions du centre avec les couronnes périphériques et les territoires voisins. Le public a porté des **enjeux de justice spatiale entre les territoires**, cela concernait différents sujets et les différentes orientations de Tisséo tels, que la desserte en transport en commun, la tarification ou encore la question « sur qui pèseraient les nouvelles contraintes ? ».

*« Est-ce que l'utilisation de la voiture par les habitants de la ville de Toulouse est liée à leurs déplacements vers la périphérie ou juste en centre-ville? » Atelier géographique 14/01/25*

*« C'est un sondage sur les habitants du périmètre, mais il y a des habitants au-delà du périmètre ! » Réunion d'ouverture 20/11/24*

*« C'est pas tout à fait exact que dans Toulouse intramuros on n'ait peu d'excuse pour se déplacer en voiture. Certains quartiers sont enclavés, mal desservis et d'une manière générale, les quartiers éloignés des métros sont très mal desservis notamment en soirée » Réunion d'ouverture 20/11/24*

*« Notre secteur est un maillon oublié, coincé entre le centre de Toulouse, qui bénéficie de nombreux projets améliorant la mobilité, et la périphérie » Cahier d'acteur Coordination de la Gloire*

- **Diversité des besoins et de l'accès aux modes de transport selon les usages.**

Des besoins et des attentes d'informations complémentaires ont été identifiés **selon des types d'usagers ou activités (professionnels, jeunes, scolaires personnes à mobilité réduite, familles, femmes, etc.)**, pour proposer des réponses dédiées. Lors de l'atelier de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat (CMA) et celui de la Chambre du Commerce et de l'Industrie (CCI), des besoins des professionnels et artisans ont été explicités par exemple concernant le transport de matériel et en conséquence la taille des véhicules et les besoins de parking.

*« Je voudrais aussi, par rapport à ce plan, regretter qu'il soit construit dans une vision validiste. Encore une fois, l'aménagement du territoire, les déplacements sont vus sous le prisme et sous l'optique de la personne valide. C'est donc une négation totale des besoins de déplacement autonome des personnes à mobilité réduite, c'est-à-dire nos aînés, les personnes handicapées,*

*mais aussi les personnes enceintes, les familles avec des jeunes enfants. » Réunion de clôture 10/12/25*

*« C'est un critère de choix quand un client m'appelle. S'il n'y a pas de quoi décharger le matériel, je ne viens pas, j'ai du travail en périphérie. Après les gens râlent car c'est compliqué de trouver des artisans dans Toulouse. » Atelier CMA 21/01/25*

Des demandes de tenir compte des différents **besoins selon les moments de la vie** et en particulier des jeunes, puis des familles avec enfants ou des personnes âgées. Les enjeux de sécurité ont également été plus spécifiquement posés pour les femmes et les personnes vulnérables.

*« De façon générale, il y a une attente forte de ce public (les jeunes) pour pouvoir se déplacer, de façon autonome, vers l'agglomération toulousaine. » Cahier d'acteur Fontenilles*

*« Améliorer la desserte des lycées car aujourd'hui un lycéen bruguériois a un temps de trajet d'environ 50 minute (pour rejoindre le lycée de secteur) » Cahier d'acteur Bruguères*

*« Abords des écoles et lieux municipaux d'activités sportives et culturelles : Ces espaces sont notamment dédiés à la jeune génération, les enjeux sont donc encore plus marqués : grand besoin d'apaiser les alentours (pollution, du bruit, du stress...) et de donner les conditions propices à l'usage des modes actifs pour les familles. » Cahier d'acteur Ecolomobile*

*« Le Codev regrette que la question des rythmes de la vie urbaine et la gestion des temporalités ne fassent pas partie du panel d'orientations retenues par Tisséo. Une approche spatio-temporelle, par les rythmes, des mobilités, concertée avec les employeurs constitue un angle pertinent de la gestion des mobilités. » Cahier d'acteur du Codev de Toulouse*

*« Un défi: bien gérer les moments clés de la vie d'un citoyen. Les gamins sont présents dans les TC, les actifs les quittent, les seniors sont plus friands des bus. Et quid des PMR (Personnes à Mobilité Réduite)? » Réunion d'ouverture 20/11/24*

*« La prise de l'automobile est souvent liée au transport des enfants scolarisés du fait de trajets non sécurisant pour les élèves » Réunion d'ouverture 20/11/24*

*« Assurer la sécurité et le confort de tous dans les mobilités, diminuer les accidents. Il faut principalement parvenir à améliorer rapidement la sécurité de tous, notamment des femmes et des personnes vulnérables qui sont confrontées aux incivilités au quotidien. » Avis du panel*

- **Au-delà de la politique de la demande, considérer la politique de l'offre**

Si de nombreuses discussions ont porté sur l'identification des besoins pour y répondre, des contributions ont invité à considérer **le rôle de l'offre sur les besoins et dans les changements de pratiques de mobilité** en invitant à une offre plus ambitieuse ou un « choc » des mobilités, terme employé dans plusieurs contributions à propos du ferroviaire ou des mobilités actives.

*« La régularité de l'offre encouragera les habitants à emprunter les transports en commun car c'est la faiblesse de l'offre qui les décourage d'utiliser ce mode de déplacement. » Atelier géographique 28/01/25*

*« C'est en proposant une offre enrichie que le besoin va arriver. Lors d'une session Demain Mobilités, la présentation de Mr Coldefy a démontré que la mise en place d'un service crée le besoin. Il ne faut pas attendre l'inverse car on arrive à une situation où les habitants rejettent les transports en communs les jugeant inefficaces » Cahier d'acteur ville de Saint Jean*

- **Propositions de reformulation des objectifs et attentes de quantification**

Les grands enjeux et certaines orientations proposées par Tisséo ont souvent été vus comme très généraux et peu discutés en tant que tels. Des **attentes de définitions d'objectifs quantitatifs** ont été

exprimées et des propositions faites, par exemple sur les évolutions des parts modales. Ces dernières sont précieuses pour nourrir les phases suivantes de l'élaboration du plan de mobilité qui visent à choisir un scénario de référence et à définir des objectifs quantitatifs attendus dans la version finale pour un suivi évaluation du plan<sup>7</sup>.

« Le Codev considère trop imprécises les orientations proposées par Tisséo dans le cadre de cette (pré)concertation. Trop générales, elles sont insuffisamment étayées par des données tangibles, et un état des lieux partagé pour établir le diagnostic nécessaire à l'esquisse d'orientations d'une stratégie de mobilité pour la Grande agglomération toulousaine à l'horizon 2040. » Cahier d'acteur Codev de Toulouse Métropole

Des orientations ont fait l'objet de discussions et parfois de reformulations (cf. sections suivantes). Selon les contributions un poids différent a été donné aux objectifs. Parmi les objectifs identifiés, les enjeux d'accès à tous, de justice sociale et territoriale ont été présents dans de nombreuses contributions ainsi que les enjeux de sécurité et de confort.

« Les orientations présentées ne sont pas de l'ordre du choix, mais des nécessités. » Cahier d'acteur Codev de Balma

« On ne retrouve pas clairement les objectifs légaux d'un Plan de Mobilité, définis dans le Code des Transports Article L1214-1 et suivants. » FAQ N°36

Avis du panel citoyen p10 :

### Les objectifs à prendre en compte pour imaginer les mobilités de la grande agglomération toulousaine jusqu'en 2040

L'ambition principale des membres du panel est de rendre les trajets du quotidien plus faciles, plus pratiques, plus agréables, plus fiables et plus rapides, notamment en :

En développant et en maintenant l'accès et l'accessibilité de tous les publics aux mobilités

En diminuant la pollution sous toutes ses formes dans la ville et le reste de l'agglomération pour préserver la santé des habitants, en favorisant la biodiversité

En favorisant en priorité l'équité territoriale dans les politiques de développement de l'offre de transport en commun entre les citoyens citadins et les habitants des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> couronnes

En assurant le civisme et le respect dans les mobilités

En déployant des actions qui soient justes socialement et qui visent de manière équitable les différentes classes sociales

En assurant la sécurité et le confort de tous dans les mobilités, en diminuant les accidents

<sup>7</sup> Formulés de la manière suivante dans d'autres plans de mobilité : Une diminution de X % des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au trafic routier ; Une réduction de la part modale de la voiture à moins de X % ; Une augmentation de la part modale des transports collectifs/du vélo/de la marche de X % à Y % ; Une diminution de Y % des émissions de gaz à effet de serre (GES), des NOx... liées au trafic routier ; X% de la population à moins de Y m des transports en commun, étendre la gratuité ou les tarifs préférentiels, augmenter de X le nb de km de pistes cyclables, etc...) ; achever ou construire telles infrastructures.



## L'adaptation au changement climatique, les impacts environnementaux et sur la santé

Des constats ont été partagés par le public sur l'impact environnementaux des mobilités en termes **d'artificialisation des sols, de pollution et d'émissions de Gaz à effet de serre**. Les enjeux d'améliorer le bilan carbone et l'application de la SNBC ont été largement abordés. D'autres ont été plus rarement abordés comme les impacts sur la biodiversité<sup>8</sup>, les risques naturels ou la circulation des eaux (quelques contributions demandant des revêtements perméables). Des contributions ont regretté l'absence d'objectifs chiffrés en matière environnementale pour clarifier les ambitions. Tisséo a répondu à plusieurs reprises sur la quantification des objectifs du plan de manière générale, dont certains seront effectivement définis dans la version approuvée, pour le suivi et l'évaluation du plan.

*« Dans un contexte d'urgence environnementale, il est regrettable que les orientations n'indiquent aucun objectif chiffré concernant les parts modales ou encore la qualité de l'air. »  
Cahier d'acteur Conseil départemental de la Haute-Garonne*

*« L'environnement et la santé des populations sont en effet les premiers enjeux et devraient faire l'objet des premières orientations : Lutter contre la pollution de l'air et la pollution sonore, Préserver l'environnement. » Carte des idées*

Les enjeux de **décarbonation des transports** en respect de la SNBC ont été partagés. Les moyens pour le faire ont été discutés, les discussions plus précises sont reprises dans la suite du document. Des informations ont été apportés en réponse aux questions concernant l'application de la SNBC, les émissions carbone selon les types de mobilités et les moyens de les réduire. Les discussions ont porté sur les objectifs et les conditions des adaptations attendues, en particulier concernant le fait de diminuer la place de la voiture mais aussi sur le développement des mobilités actives ou des transports en commun. Il a été proposer de prioriser les efforts dans les zones où les émissions de gaz à effet de serre sont les plus fortes.

Concernant le changement climatique, des contributions ont porté sur la **limitation des effets des canicules**, en particulier dans la section dédiée au changement climatique dans la carte des idées. Des propositions ont été faites : adapter les horaires de bus (plus tôt le matin et tard le soir), limiter la circulation des voitures, installer des brumisateurs et des points d'eau, installer des revêtements perméables clairs et végétaliser les abribus et les espaces. La prise en compte de **l'évolution des risques naturels avec le changement climatique** a également été mise en avant dans les débats autoportés.

*« Pour lutter contre les îlots de chaleur je propose d'installer des ombrières végétalisées, sans couper les arbres existant s'il y en a, sur chaque parc relais pour rafraîchir ces espaces très bétonnés. »« Carte des idées*

*« Identifier les risques : retrait / gonflement argile, inondations (Garonne), canicule (impact sur les usagers et les infrastructures), incendie (24/100 à horizon 2050) ; identifier les lieux concernés et étudier en fonction les solutions possibles, les coûts et délais de mise en œuvre.*

*Prêter attention aux routes en zones inondables et sur sol argileux, sensibles aux mouvements de terrain ; analyser les revêtements existants pour vérifier leur fragilité par rapport aux projections climatiques : identifier les routes à abandonner, à adapter, à garder. » Compte-rendu des ateliers auto-portés*

*« Étudier les vents et leur circulation pour penser le rafraîchissement notamment dans les axes de déplacement. » Synthèse des ateliers en autonomie*

<sup>8</sup> Le terme apparaît deux fois dans l'ensemble des contributions de la carte des idées.

Plusieurs propositions ont porté sur la **végétalisation des espaces** (parkings, arrêts de bus, le long des voies cyclables, piétonnes et routières, etc.) ou le **maintien de la végétation** en cas de travaux, mais également sur la nécessité d'éviter l'artificialisation, notamment en respect de la loi ZAN ou la **des-artificialisation**, en particulier des parkings.

« Souvent les projets d'aménagement de voirie (élargissement/piste cyclable) amènent à couper des arbres d'alignement qui sont pourtant nécessaires le long des itinéraires cyclables. Exemple du projet routier Jonction EST qui n'a pas été pensé de sorte à maintenir les platanes matures qui bordent une piste cyclables, sans parler des arbres "sauvages" le long de la Saune et de l'Hers qui seront arrachés » Carte des idées.

« Privilégier les revêtements perméables, que ce soit pour les voies dédiées au bus, aux vélos ou pour les aires de stationnement. Augmenter la part de végétalisation le long des voies de transport. » Cahier d'acteur Plaisance pour le climat

« Plus il y a d'objets voitures, plus on artificialise avec des voies de circulation et plus on pollue en construisant des routes et en les entretenant. » Conversation 30/01/25

« (Il y a) un enjeu de dés-artificialisation : transformer des stationnements ou des routes en espace vert » Chat Conversation 30/01/25

« Il faut notamment parvenir à développer des infrastructures sans consommer des espaces naturels et agricoles. Comment faire ? » Avis du panel

Concernant les émissions, des informations ont été apportées par Atmo en réponse aux questions concernant les réglementations en termes de qualité de l'air. Des demandes ont été faites de renforcer le suivi de la **qualité de l'air et du bruit** pour adapter les mesures mises en place. Les nuisances sonores des voitures et des avions ont été identifiées dans des contributions. Des protections acoustiques ont été proposées ainsi qu'une réduction de la vitesse. Des questionnements ont porté sur la mise en place de la **ZFE**, avec des points de vue contrastés. Elle suscite dans certaines contributions des craintes de discrimination sociale dans l'accès à la mobilité. Pour d'autres, elle n'est pas suffisamment restrictive et mise en œuvre. L'influence sur les coûts d'achat des véhicules de la ZFE et des niveaux de crit'air et l'âge des véhicules est soulignée. Les enjeux de **santé** ont été discutés suite à l'intervention de santé publique France en lien avec la qualité de l'air mais aussi l'intérêt des pratiques de mobilités actives et les enjeux de réduire le stress lié aux transports.

« Justice environnementale : Remédier à la situation injuste d'habitantes exposées à un air pollué et à un bruit nuisant à leur santé et écourtant leur vie (-2 ans de vie à proximité d'un axe routier pollué comme la rocade) » Carte des idées

« Garantir la qualité de vie des habitants par la diminution du bruit et de la pollution, en particulier aux abords des voies rapides, (mise en œuvre de la zone zéro émission, réduction de la vitesse, mise en place de protections acoustiques rénovées et continues sur A620). » Cahier d'acteur Comité de quartier 7 Deniers

Un diagnostic approfondi permettrait d'identifier les sources de nuisances sonores et atmosphériques, afin de mettre en place des mesures correctives adaptées. Les études de Tisséo mettent en évidence l'impact négatif de la pollution sur la santé des habitants, renforçant la nécessité de telles analyses dans cette zone très urbanisée. » Cahier d'acteur Association des Habitants de Lafourquette

« Les transports en général génèrent du stress, de la fatigue, et peuvent impacter d'après une partie du panel la vie professionnelle et la vie personnelle.

Diminuer la pollution dans la ville et le reste de l'agglomération, préserver ainsi la santé des habitants. D'après une partie du panel, il faut réduire la présence de la voiture en ville. » Avis du panel

## La transition énergétique des véhicules et sur les nouvelles solutions techniques

Des contributions identifient comme levier de décarbonation de la route le développement de la **mobilité électrique**. Des freins sont cependant identifiés à l'achat : le coût, les modalités de recharge, le nombre de bornes, la vitesse de recharge, la difficulté d'installation de bornes à domicile et chez les artisans, le recyclage des batteries, la durée de vie et la fiabilité des batteries (crainte d'incendie des batteries également), et pour les professionnels, la non-assurance que le véhicule électrique puisse bien répondre à tous les besoins de travail des artisans, sa taille, son poids élevé et sa durée de vie, pas de récupération de la TVA sur les véhicules électriques. Des gratifications, des primes ou des aides à l'installation de kit rendant les véhicules thermiques hybrides sont proposés pour favoriser la transition. Le développement de corridors électriques est également souligné. Des contributions soulignent des **limites** : l'électrification du parc ne pourra pas régler tous les problèmes liés à l'automobile ou mentionnent les limites de l'impact des voitures électriques sur la diminution de la pollution. Il est alors proposé de conditionner les subventions à des bonnes pratiques.

« Créer une prime à la casse voiture thermique contre vélo électrique cargo. » Cahier d'acteur 2P2R

« Gratifications pour l'usage de véhicules électriques (parking, bornes). Proposer une aide à l'installation de de kit rendant les véhicules thermiques hybrides (rétrofit) » Cahier d'acteur The Shifters

« Engager des réflexions concernant les véhicules légers intermédiaires (actifs ou passifs, appelés VELLs) . Ces véhicules nécessitent des batteries et points de recharge beaucoup moins puissants, ce qui les rend économiques à l'usage également. » Cahier d'acteur Plaisance pour le climat.

« Un autre type de réponse, complémentaire, consiste à développer les corridors électriques, de type ERS (Electric Road System), pour les poids lourd et le transport de marchandises (...). » Cahier d'acteur Vinci

« La voiture électrique « ne réduira pas les problèmes de parkings, de pollutions liées au pneu, la pollution sonore ». Réunion d'ouverture 20/11/24

« Le panel a un doute sur la priorité de l'orientation au vu des impacts écologiques des motorisations électriques. L'électrification des motorisations peut poser un problème car le recyclage des batteries ne fonctionne pas nécessairement : il faut continuer les recherches pour le recyclage du lithium et des batteries électriques plus généralement. Il faut aussi prendre en compte le coût social et environnemental d'extraction des minerais utilisés dans les batteries (pollution minière, travail des enfants, conflits entre États, surconsommation d'eau). » Avis du Panel

« La politique consistant à inciter les usagers de la voiture thermique à passer à l'électrique ne résoudra pas les bouchons sur le périphérique » Cahier d'acteur ville de saint Jean

« La Métropole pourrait subventionner les véhicules électriques sous conditions : • Inscription à une plateforme de covoiturage ou d'autopartage avec un nombre minimal de trajets. • Engagement à être le seul véhicule du foyer. • Limitation aux véhicules efficaces (hors SUV et haut de gamme). • Subventions aux entreprises pour électrifier leur flotte, avec mise au rebut d'un véhicule ancien et critères de taille/CA. Objectif : 100% de véhicules électriques (VP & VUL) d'ici 2030. » Cahier d'acteur The Shifters

Sur les question d'énergie, des propositions complémentaires ont été faites dont des actions d'**économies d'énergie** (par exemple : réduction des écrans d'affichage aux arrêts de bus, réduction de la taille des véhicules) et de **production d'énergie renouvelable dans les espaces de mobilité**, avec par exemple des panneaux solaires sur les abribus ou en couverture de parkings. Plusieurs contributions ont appuyé l'utilisation de d'**autres énergies décarbonées que l'électricité** pour les véhicules, en particulier l'hydrogène et les biocarburants, dont le développement pourrait également être aidé.

« Développer des aides pour de l'hydrogène, du biocarburant, etc. et pas seulement pour de l'électrique. Développer les aides à la location (et pas que à l'achat). » Atelier CMA 20/01/25

« L'orientation évoque beaucoup les motorisations électriques mais pas l'hydrogène, qui pourrait être une piste par exemple pour le transport de marchandises. Creuser la piste des voitures électriques auto-alimentées par des panneaux solaires. » Avis du Panel

« Aujourd'hui passer à l'électrique, ça va être très compliqué. Des choses ont-elles été prévues dans la réglementation pour l'hydrogène ? Ce sera moins contraignant que l'électricité et cela peut constituer une solution pour les véhicules de transports routiers ainsi que pour les utilitaires. L'hydrogène peut représenter une bonne alternative plus pérenne. De plus, un véhicule de transport électrique perd une partie de sa capacité de poids. » Atelier CMA 20/01

Des contributions ont **porté plus largement sur le rapport à l'innovation et à la technique** au-delà de la transition énergétique des véhicules, avec des contributions soulignant l'importance et la confiance du développement de nouvelles solutions technologiques et d'autres invitant à des précautions ou estimant que ce n'était pas prioritaire. La discussion a eu en particulier lieu à propos du développement de véhicules autonomes.

« Penser la résilience. Il faut tendre vers des infrastructures et du matériel facilement pilotables, réparables, légers en électronique et le moins dépendants possibles de services globaux (réseau internet, paiement, dépendance au constructeur de véhicule...) de manière à éviter toute perte de contrôle généralisée en cas d'événement majeur quel qu'il soit (climat, piratage informatique, coupures électriques, faillite d'un prestataire entretien des véhicules...). » Carte des idées

« Une partie du panel estime qu'il faut développer de nouvelles solutions technologiques pour ne pas se reposer sur le changement de comportements et d'habitudes de mobilités des habitants. (...) Une partie du panel juge que la technologie n'est pas la piste prioritaire et doit être considérée avec précaution, au vu des incertitudes existantes sur l'efficacité de nombreuses solutions technologiques, du risque d'exclusion d'une partie de la population éloignée des outils numériques, des risques pour les libertés individuelles et la protection des données personnelles. » Avis du panel

## Le développement des transports en commun

Un nombre important de contribution a porté sur l'**offre de transport en commun** : sur son ajustement et son développement en termes de lignes, d'amplitude horaire, de fréquence, de temps de transport, de fiabilité et de sécurité. Des constats ont été partagés : celui d'un réseau de transports en commun actuellement trop **centré sur Toulouse avec une couverture insuffisante des 2nde et 3eme Couronne et un manque de liaisons transversales** entre les territoires.

Dans la carte des idées en ligne, le nombre de contributions sur les TC est majoritaire. Ce nombre est lié à l'importance du sujet pour les contributeurs mais également aux compétences de Tisséo. Ainsi, des contributions **s'adressaient à Tisseo Collectivités vis à vis de sa compétence sur les transports en commun** plutôt qu'à Tisséo comme Autorité Organisatrice des transports. Un grand nombre de contributions a ainsi porté sur l'**amélioration de la situation actuelle**.

- **Discussions du diagnostic et des indicateurs utilisés**

Des **diagnostics** différents de celui de Tisseo sont partagés en soulignant la stagnation de l'usage des transports en commun, un nombre de courses en baisse, le caractère saturé, déséquilibré ou insuffisant de réseau, le retard ou encore avec une attente de clarifier les limites de solutions telles que la ligne C. Les participants estiment qu'il **manque des informations** sur les fréquences et les amplitudes des transports en commun au-delà des seules données sur la desserte. Les informations sont attendues de Tisséo mais aussi de la SNCF. Des demandes de précisions sur certains usages ont été faites, par

exemple sur la part du transport scolaire dans les transports par bus. Demande de donner l'accès aux données de fréquentation dans les données publiques aux associations et institutions concernées par la mobilité.

*« J'ai une autre lecture que vous de la baisse de l'utilisation des transports. Cette dernière pourrait être liée à l'arrivée des Linéos. Les Linéos sont très bien mais beaucoup de personnes ont perdu en offre autour de ces Linéos à cause de la réorganisation des lignes de bus. » Atelier géographique 04/12/24*

*« Même si 8 habitants sur 10 et 9 emplois sur 10 sont desservis par les transports en commun, ces derniers ne les utilisent pas forcément. » Atelier géographique 04/12/24*

Des demandes de **révision ou d'amélioration des indicateurs utilisés** pour évaluer, suivre et prioriser les développements du réseau de TC ont été faites :

- Sur le nombre de déplacement plutôt que leur longueur ou leur durée,
- Sur le nombre de validation pour les transports en commun en demandant de tenir compte du nombre de correspondances
- Sur les distance en mètres considérés pour indiquer qu'une personne a accès au service à savoir 300m autour d'un arrêt de bus classique ; 400m autour Linéo en considérant que Linéo est un réseau structurant.
- Prendre en compte dans les comptages des usagers des TC, le lieu de résidence des voyageurs, constatant que certains arrêts sont très fréquentés mais pas nécessairement par les habitants de la commune de l'arrêt. (Cahier d'acteur Bruguières).
- Sur le suivi et la communication régulière des indicateurs

*« Le nombre de courses annuelles est en chute sur les 12 derniers mois pour tous les modes de transports en commun, bus et métro: le manque de chauffeurs, de matériels donc de budget en est à l'origine (Tisseo utilise un autre indicateur : le nombre de validations, qui lui, est en hausse, mais ne représente pas le nombre réel de déplacements - un déplacement peut comporter plusieurs validations). très peu de lignes ont été créées entre 2019 et 2023 (hors transformation de lignes existantes en offre Lineo). » Cahier d'acteur Autate*

*« Le nombre de trajets est plus parlant que le nombre de validations, car lorsqu'on a un réseau de transport mal maillé, le nombre de correspondances et donc de validations a tendance à augmenter. » Atelier géographique 14/01*

Tisséo a répondu à de nombreuses demandes de précisions sur la situation actuelle et sur des choix faits en termes de réseaux ou sur le nombre de validations, ce à quoi la Région a également répondu sur les données de TER. Des demandes d'explication ont été faites en réunion d'ouverture sur l'absence de tramway, auquel il a été répondu que c'était lié à la configuration de la ville et aux capacités.

*« L'objectif principal est d'organiser et développer les transports publics afin d'accélérer et de fluidifier les déplacements entre les zones résidentielles et les pôles d'activité, tout en renforçant l'attractivité des alternatives à la voiture individuelle. » Cahier d'acteur Ville de Cugnaux*

### • Développer les réseaux

Face aux manques identifiés, de nombreuses contributions ont porté sur des demandes d'extension du réseau avec des propositions précises et diverses et des priorités différentes selon les contributions. Sans exhaustivité, elles relèvent des champs suivants :

- Étendre les lignes de métro A et B directement ou par un tramway, porter toutes les stations de la ligne B à leur longueur maximale
- Concrétiser les projets de Lignes Express de bus
- Augmenter le nombre de lignes Linéos ou les prolonger
- Développer des lignes de rabattement vers les réseaux principaux, les connexions de bus entre les gares



- Développer le réseau ferroviaire, créer ou déplacer des gares ou des haltes ferroviaires
- Étendre le réseau téléphérique Téléo et le relier aux lignes A et B
- Développer des lignes de tramway ou de Trolley-bus
- Développer l'usage des voies fluviales pour les passagers et les marchandises

Des **points d'attention** sont cependant soulevés dans le développement : que les Linéos ne doivent pas se développer au détriment des autres lignes de bus et sur les priorités redéploiement des ressources libérées par la troisième ligne de métro. De nombreuses questions ont porté sur l'articulation de la **ligne C** avec les autres modalités. Une demande d'accès sur le site de la concertation à l'étude d'impact sur les trafics de la Ligne C a été faite. Enfin quelques contributions questionnent la délégation à des entreprises privées de la gestion des lignes en dénonçant une privatisation. Ce point n'a pas été discuté dans la concertation.

« La prolongation des lignes de métro A et B est une nécessité afin de reculer l'arrivée de la voiture sur la 1ère couronne et de désengorger nos communes. (...) La ligne C est un élément visant à enrichir l'offre, mais ne répond pas aux attentes des communes loin de ce tracé de métro » Cahier d'acteur ville de saint Jean

« Certains participants de la table souhaitent le prolongement du téléphérique vers Montaudran et Basso Cambo, mais ce besoin ne fait pas consensus au sein du groupe. » Atelier géographique 14/01

« Devrait-on augmenter le nombre de lignes de tram et s'inspirer de villes comme Lyon qui sont parvenues à développer un véritable réseau ? Ce sont des occasions de végétaliser et d'augmenter l'attractivité de quartiers aujourd'hui isolés », Réunion d'ouverture 20/11/24

« La mise en place de liaisons rapide pour relier les grands pôles d'activité (comme Labège, Blagnac ou encore Colomiers) » Cahier d'acteur Bruguières

« Je propose donc de tester sur une ou deux lignes Tisséo un petit réseau de Trolleybus et pourquoi pas de le développer (notamment sur les lignes Linéo, le modèle Hess Light Tram 19 serait parfait). » Carte des idées

« Qu'en est-il du fret sur les canaux ? Aujourd'hui il n'y en a pas (ou presque), les péniches sont des péniches d'habitations sédentaires, qui induisent des problématiques environnementales et des freins à la navigation de fret. » Synthèse des ateliers animés en autonomie

« Sur les voies fluviales, on avait posé la question lors de la première session du panel, où l'idée a émergé (...) Ils nous ont dit que des études avaient été réalisées et qu'en termes de coûts et en termes d'infrastructures, ce n'était pas du tout viable parce que ça demanderait des travaux de sécurisation des berges notamment, qui seraient vraiment trop importants. (...) c'était le régime hydraulique aussi du fleuve Garonne, (...) Et puis, sur le canal du Midi, il y a tous les platanes et des berges avec des rideaux de palplanche, l'accessibilité n'est pas facile. (...) il y avait aussi le souci que ça pouvait devenir une attraction touristique en été et encombrer ce mode de transport » Réunion de clôture 10/02/25

« Prioriser les transports en commun de surface » Carte des idées

- **Développer des voies réservées aux transports en commun et leur donner la priorité sur les routes**

Dans la même perspective de développer l'usage des transports en commun, il est proposé de réserver des voies ou de les prioriser. Les contributions donnent des exemples où cela fonctionne dans les secteurs toulousains, telle que la navette-aéroport. La réservation d'une voie est proposée en supprimant une deuxième voie pour les autres véhicules ou des places de stationnement, ou en créant un sens unique ou une alternance de circulation. Des études sont attendues pour le développement de ces voies, en s'appuyant sur les cartes de points noirs de trafic de l'AUAT (Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse).



« La conception des couloirs de bus réduit la vitesse commerciale des bus entraînant un manque à gagner d'usagers. Ces couloirs doivent être continus (qu'ils ne s'arrêtent pas 20m avant les carrefours) Que les bus soient prioritaires au carrefour, et non englouti dans l'amas de voiture. » Réunion d'ouverture 20/11/24

« Le plus souvent une seule voie centrale suffit, empruntée par les bus dans un sens différent le matin et le soir. » Cahier d'acteur TAE

- **Augmenter les fréquences, l'amplitude horaire et le cadencement, diminuer les temps de trajets et fiabiliser les horaires**

Les propositions suivantes ont été faites :

- Augmenter le nombre de rames de tramway et des métros de manière générale et pour des événements spécifiques (festival, etc.)
- Augmenter la vitesse du tramway
- Augmenter la fréquence en journée, notamment pour les retraités
- Élargir l'amplitude horaire les soirs et week-end ou en période de vacances scolaires, notamment pour les jeunes
- Améliorer le cadencement des lignes existantes de bus Tisséo mais également avec les bus et trains lios

- **Développer le transport à la demande et le nombre d'arrêts**

Concernant le transport à la demande, il a été souligné que les besoins étaient forts pour les personnes à mobilité réduite et en augmentation dans certaines communes avec le vieillissement de la population. Des besoins sont également exprimés en zone rurale. Des améliorations sont attendues sur les délais de réservation et pour optimiser les trajets. Une réponse aux besoins des PMR et dans certains secteurs est également de développer le nombre d'arrêts ou les arrêts à la demande.

« Le système Mobibus qui est un système profondément maltraitant où vous êtes obligés de réserver votre transport trois semaines à l'avance. J'imagine que pas un seul valide n'accepterait ces conditions de vie et, pourtant, on l'impose aux personnes handicapées. » Réunion d'ouverture 20/11/24

« Ces solutions de transport à la demande devront être maintenues, et pourraient ouvrir la voie, pour la période 2030-20240 à des transports collectifs à la demande, ouvert à tous dans le Nord de l'agglomération toulousaine, et dont l'optimisation des trajets pourraient être confiées à l'intelligence artificielle » Cahier d'acteur Launaguet

« Équiper les bus d'hauts- parleurs extérieurs indiquant le numéro de ligne et la destination (malvoyants). Proposer un service de guides pour accompagner les personnes en faisant la demande. » Cahier d'acteur Plaisance pour le climat

- **Améliorer le confort et la sécurité des usagers**

Des propositions ont été faites telles que créer des points d'eau et sanitaires, mieux abriter du froid et de la chaleur, créer des abribus, climatiser, planter des arbres, améliorer les arrêts pour les personnes à mobilité réduite, améliorer l'éclairage, etc.

« Climatiser le métro et le tramway l'été et surtout pendant les périodes de canicule pour inciter les voyageurs à maintenir leur déplacement en transport en commun. » Carte des idées

« Plantation d'arbres à grande échelle sur les parkings de bus et arrêts de bus en raison d'une attente insupportable sur ces aires par temps de canicule. » Carte des idées

- **Constats des inégalités de l'offre sur le territoire et propositions de priorisations**

De nombreuses contributions pointent le déficit d'offre en transports en commun dans les zones périurbaines de l'agglomération et le déséquilibre avec le centre-ville de Toulouse. Des manques dans certaines communes sont également identifiés. Plusieurs contributions proposent de mettre la **priorité sur le développement du réseau de banlieue** dont l'offre actuelle est vue comme sous dimensionnée en comparaison à celle du centre, de prioriser les 2eme et 3eme couronnes, les lignes transversales ou l'accès aux pôles économique. Une demande récurrente a porté sur le **développement de lignes transversales** au sein de chaque couronne. Des propositions de tracés de lignes transverses ont été faites dont une proposition du Comité Participatif de la commune de Tournefeuille sur les 3 lignes à transformer sur la zone Ouest de l'agglomération relayée par d'autres acteurs. D'autres contributions proposent de prioriser l'accessibilité aux pôles économiques.

« (...) une simple vue globale du plan du réseau toulousain fait apparaître le déficit d'offre du quadrant Sud-Ouest (...) les élus du Muretain Agglo en appellent, comme ils l'ont déjà fait dans le passé, à un « choc d'offre global des mobilités » au sud de la grande agglomération toulousaine. » Cahier d'acteur Muretain Agglo

« le schéma de déploiement des réseaux de transport de l'aire urbaine souligne la disparité entre la diagonale nord-ouest bien développée et la diagonale sud-est bien moins développée, que l'on pourrait qualifier de « diagonale du vide ». » Atelier géographique 28/01/25

« (...) il convient de permettre aux habitants de la 2ème couronne toulousaine de bénéficier d'une offre adaptée et attractive, avec l'objectif d'accéder en moins d'une heure au centre-ville de Toulouse. » Cahier d'acteur Saint Lys

« Nous, deuxième, troisième couronne de Toulouse, on ne peut pas vivre sans voiture. Aujourd'hui, le déficit de transport en commun est très significatif sur notre secteur ouest. Je pense que nous sommes ceux qui sont le plus mal desservis par Tisséo. » Réunion publique de clôture 10/02/25

« Les participants estiment qu'il y a beaucoup de projets prévus dans le secteur sud-est et s'interrogent sur le peu de projets dans les autres secteurs. » Atelier géographique 14/01/25

« On a bien sûr des besoins de mobilités vers Toulouse, mais il y a des grands besoins de mobilités d'arcs périphériques de banlieue à banlieue sur ces villes de première couronne. Le PDM doit y répondre. » Atelier géographique 23/01/25

« Avoir un réseau de transport en toile d'araignée et pas en étoile » Atelier CCI 22/01/25

« (...)car nous partageons le constat que seules les infrastructures routières assurent les liaisons circulaires » : (Exemple de liaison : barreau manquant entre le pôle scientifique de Rangueil et le pôle économique et universitaire Mirail – Basso Cambo) » Atelier géographique 14/01/25

- **Des arguments en faveur d'une priorité au développement du ferroviaire et un enjeu d'articulation avec le SERM**

Des contributions portent sur l'amélioration de l'offre ferroviaire comme une priorité. Dans cette perspective, un enjeu fort est l'articulation du PDM avec le SERM.

« L'élément structurant de ce choc d'offre doit être le train. » Cahier d'acteur Muretain Agglo

« Le Codev regrette que le dossier de concertation n'affiche pas le SERM comme intimement lié au Plan de Mobilité, mais comme une démarche juxtaposée. » Cahier d'acteur Codev Toulouse Métropole

« La CCV aspire donc à l'inscription de ces « Services express régionaux et métropolitains » comme première priorité du plan de mobilité. » Cahier d'acteur Communauté de Communes du Volvestre

Des attentes sont ainsi exprimées de formalisation de l'offre du SERM. Les débats ont plus spécifiquement porté sur la pertinence des **terminus partiels** (c'est à dire que des trains s'arrêtent avant d'arriver au centre de Toulouse), vis à vis de la **diamétralisation**, (c'est à dire des lignes qui traversent Toulouse de part en part), mais aussi sur l'ajout de **gares** et sur l'aménagement de la gare Matabiau. Des demandes d'accès aux études ou d'études complémentaires ont été formulées sur ces sujets ou encore sur les passages à niveau pour anticiper les décisions.

« (...) dans le cadre du SERM, les lignes ferroviaires Comminges et Ariège qui irriguent notre territoire doivent être traitées prioritairement. Le projet SERM retienne l'hypothèse finale de cadencement la plus ambitieuse, au ¼ heure, même si une étape intermédiaire à la ½ heure est nécessaire à plus court terme, considérant que le SERM vient compléter l'offre ferroviaire actuelle. - Les études SERM intègrent dès à présent la problématique des passages à niveau. »  
Cahier d'acteur Muretain Agglo

« Je m'inquiète un petit peu du SERM parce que je viens de la région parisienne : j'ai connu l'apparition du RER et j'ai connu la façon dont les cités dortoir se sont implantées tout autour en s'éloignant en fait du centre de la ville puisque on a la financiarisation des terres qui augmente et la population qui augmente, deux choses qui sont connues aussi sur Toulouse. Cela va paupériser l'extérieur et gentrifier la ville centre de Toulouse. » Réunion d'ouverture 20/11/24

## Le développement des modes actifs

La concertation a permis de débattre des enjeux liés aux modes actifs. Les contributions ont appuyé les arguments en faveur des modes actifs, du point de vue de la santé, des émissions, de l'impact Carbone mais aussi de l'emprise foncière. Dans certaines contributions, le développement des modes actifs est affirmé comme une priorité. Il ne s'agit alors pas de poursuivre le développement mais d'**accroître leur part modale et/ou de faire de leur développement une priorité**. De nombreuses propositions d'actions ont été faites en faveur du développement des modes actifs. Des attentes sont exprimés sur le schéma directeur piéton d'agglomération et le schéma directeur cyclable d'agglomération. D'autres contributions identifient ou souhaitent des **limites au développement** du fait des risques liés à ces modes et considérant qu'ils ne sont pas accessibles à tous et que leur développement est limité.

« (A propos de l'orientation 1A : poursuivre le développement des modes actifs) Il faut changer le titre pour qu'il soit plus volontariste : « Développer la part des modes actifs dans les déplacements. » Synthèse ateliers animé en autonomie

« Le PdM devrait se concentrer très majoritairement sur les modes actifs, qui répondent très bien aux enjeux actuels. De plus, les modes actifs demandant beaucoup moins d'espace par personne que les véhicules motorisés, cela agira sur la fluidité tous modes confondus. » Cahier d'acteur Ecolomobile

« Il y a aussi les vélos qui ont beaucoup progressé au niveau électrification, au niveau usage, on peut porter des enfants et, là, c'est pareil, on va plafonner. » Réunion d'ouverture 20/11/24

- **Améliorer la sécurité et le confort des usagers**

De nombreuses contributions ont porté sur les enjeux de sécurité : risque d'accident (exprimé comme un point d'attention d'employeurs pour le vélo), conflits d'usage (stationnements gênants des vélos), risque de vol ou de détérioration. Ils sont également identifiés comme des freins à l'usage du vélo. Un rappel des normes a été fait, en particulier concernant l'accès aux personnes à mobilité réduite. Des problèmes localisés ont été identifiés dont pour la Métropole de Toulouse en faisant référence à la carte

des observations dont les informations sont gérées par l'association 2 Pieds 2 Roues et traitées Toulouse métropole<sup>99</sup>. Des actions ont été proposées :

- Veiller à la **largeur et à l'accessibilité des trottoirs et des pistes cyclables** : emprise des stationnements et des poubelles
- **Séparer** les modes de transport (voies réservées) ou **réguler leurs interactions**, aménager les **aires mixtes piétons et vélos**, réduire la vitesse des véhicules
- Assurer la **continuité** des pistes cyclables
- Sécuriser les **stationnements** vélo, améliorer/créer des parkings relais pour courte moyenne ou longue durée
- **Former** les cyclistes comme les automobilistes, permis vélo

Des contributions ont également invité à améliorer le confort des modes actifs avec par exemple plus d'espaces pour s'asseoir, des revêtements plus agréables ou la végétalisation vis-à-vis de la chaleur.

*« Au-delà d'un chiffre à énoncer, l'accidentologie rend fragile la position des services de ressources humaines pour nous accompagner vers la mise en place de plan de mobilité avec un recours croissant aux modes actifs. » Atelier CCI 22/01/25*

*« La marche va souvent utiliser les trottoirs : prévoir que ces trottoirs soient compatibles avec fauteuils roulants / poussettes. Limites de dénivelés, largeurs, pas d'obstacles... » Conversation sur les modes actifs 16/12/24*

*« Baisser la vitesse dans les centres bourg à 20km/h (favoriser les déplacements des piétons et cyclistes) » Atelier géographique 11/12/24*

*« Généraliser les rues scolaires, et lorsque ce n'est pas possible, créer des zones de rencontres apaisées près des établissements scolaires » Atelier géographique 14/01/24*

*« Augmenter la vigilance de verbalisation sur les places de stationnement réservées aux livraisons, aux personnes à mobilité réduite et la nuit concernant les places de recharge électrique. » Atelier CMA 21/01/25*

*« Penser des aménagements urbains pour les piétons, avec des revêtements plus agréables, des bancs » Atelier géographique 11/12/24*

#### • Donner plus d'espace aux modes actifs

Des contributions ont proposé de donner plus de place aux modes actifs en développant les trottoirs et les pistes cyclables avec des propositions concrètes ou de donner la **priorité à certaines destinations** tels que les établissements scolaires, les pôles économiques, les pôles d'échange, les zones rurales et la première couronne. D'autres contributions ont invité à ne pas se limiter au ressort territorial. Enfin, d'autres propositions proposent réaffecter systématiquement des voies voiture aux vélos. Des enjeux de traverser certains obstacles ont été identifiés : traversées des échangeurs et voies rapides, des **franchissements de la rocade ou de la Garonne**. Des contributions attendent un développement non seulement pour le vélo mais aussi pour **d'autres modes actifs** : trottinette, skateboard, vélo, hoverboard. Les membres du Conseil Municipal des jeunes ont mis en avant cette diversité.

*« Pour chaque école, la mise en place d'itinéraires cyclables sécurisés couvrant la carte scolaire pourrait être indiquée dans le PdM » Cahier Ecolomobile*

*« Pour toute zone à 2 voies de circulation dans un même sens, réserver une de ces 2 voies aux autres mobilités que la voiture Dégager des voies réservées aux autres mobilités que la voiture en instaurant des sens uniques. Diminuer le nombre de places de stationnement en surface pour revaloriser cet espace vers les autres mobilités » Cahier d'acteur Autate*

*« Aménager partout via signalisation et conception les priorités suivantes : 1. les piétons 2. les vélos et les bus 3. les autres Ainsi, les feux devraient passer au rouge dès qu'un piéton appuie*

<sup>99</sup> <https://velobs.2p2r.org/>

sur le bouton. Le feu doit passer prioritairement au vert pour un bus se présentant au carrefour ». Cahier d'acteur Plaisance pour le Climat

« Je voulais savoir si dans le plan de mobilité, il y avait une espèce de réflexion globale par rapport à la rocade On a vraiment cette rocade qui est source de bruit, de pollution et qui est vraiment une espèce de frontière qui est très difficile à franchir quand on n'est pas en voiture. Tous les ponts routiers sont très désagréables à pied, très désagréables à vélo, souvent il n'y a pas d'aménagements du tout. Même quand il y en a, c'est désagréable. Les bus ont du mal à circuler aussi. Donc est-ce qu'il y a une réflexion globale pour casser cette frontière de la rocade plutôt que de rajouter encore un échangeur dessus qui ne résoudra probablement pas grand-chose ? » Réunion d'ouverture 20/11/24

« Un point majeur pour notre cas est le franchissement de la Garonne : notre secteur a besoin d'un franchissement dédié correctement aménagé (absence de marches, largeur suffisante, réservé modes doux). » Cahier d'acteur Liebherr Aerospace

- **Développer les services et accompagner les changements d'habitudes vers les mobilités actives**

- Créer des **pedibus** et des bus cyclistes
- Permettre le **transport des vélos dans les transports en commun** (notamment les bus et les métro).
- Développer les **espaces de services** : stations de gonflage et réparation, par exemple en déployant des « Maisons du Vélo » dans d'autres communes A ce propos des demandes d'études sont formulées
- Développer la **location** en étendant à d'autres véhicules (ex : vélos triporteurs, trottinette électrique), en libre-service et location longue durée,
- **Informer, accompagner et former** : Développer la signalétique piétons et vélos pour identifier les itinéraires, éditer des plans de circulation, développer des applications, se référer au label Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV). Il s'agit de communiquer et d'accompagner sur différents sujets, depuis l'information sur les bénéfices sur la santé, à l'accompagnement pour les démarches administratives pour les aides à l'achat (vélo, prime conversion) ou sur la sécurité routière et le code de la route via par exemple des ateliers de mise en selle pour le grand public mais dans les établissements scolaires.

« Il serait important de diagnostiquer les services à destination des vélos à cette étape d'état des lieux, de façon localisée (gares, pôles d'échanges), et détaillée (quantité, qualité, sécurisation, répartition...). » Conversation 16/12/24

« Propositions des participants pour améliorer l'accompagnement des salariés par leurs entreprises : Développer les vélos de fonction en remplacement des véhicules de fonction • Mettre en place du parrainage pour inciter à l'usage des modes actifs et du covoiturage » Atelier CCI 22/01/25

« Une des solutions, c'est grâce au Réseau Express Vélo d'aller au travail à vélo c'est d'avoir des locations vélos longue durée et qui ensuite, pour ceux qui ont les moyens, arriver à un achat de vélo. Mais la location longue durée, on peut la faire avec des tarifs sociaux qui peuvent être attractifs et qui évitent d'avoir à acheter un vélo et à avoir à le réparer. » Réunion Clôture 10/02/25

« Proposer des ateliers de remise en selle pour aider les personnes hésitantes. » Synthèse des ateliers animés en autonomie

« Créer un service municipal pour la mobilité active des élèves (Allons Y A Vélo / Pied) Établir des indicateurs de suivi : comptages, satisfaction. Communication sur les bienfaits pour la santé, l'environnement. Journées sans voiture. Challenges entre quartiers ou entreprises » Cahier d'acteur 2P2R



## La place de la voiture

- **Partage des constats et demandes de précisions**

De nombreuses contributions recueillies lors du débat mobile concernent le manque d'alternatives à la voiture et les **embouteillages**. Ce dernier constat est partagé de manière large sur certains axes en insistant que les nuisances associées en termes de pollution, de perte de temps et de stress.

Des attentes de précisions portent sur :

- le trafic routier et son évolution, avec en particulier les comptages Vinci sur 10 ans sur le territoire de Tisseo (Question N°85 de la foire aux questions)
- la réalisation ou l'actualisation des études de résorption des points durs identifiés sur le territoire

- **Débat sur les objectifs et modalités d'évolution de la place de la voiture**

Des constats ont été partagés sur le poids modal de la voiture, avec cependant des arguments différents quant à **l'évolution de de sa part modale**. Dans certaines contributions, la place de la voiture doit être réduite et l'orientation proposée par Tisséo de « poursuivre le développement des alternatives à la voiture » est jugée trop faible. Pour d'autres, s'il est pertinent de poursuivre le développement des alternatives, de trop fortes contraintes viendraient à l'encontre des libertés individuelles sans qu'elles ne se justifient suffisamment par l'intérêt collectif. Un **caractère inégalitaire des contraintes** potentielles est également craint. Ce débat a en particulier pris place au sein du panel. Aucune contribution n'a cependant remis en question l'orientation vers le développement d'alternatives si elle se fait sans contraintes. Le 28/01/25 il a été proposé d'ajouter une nouvelle orientation visant à « **rendre la voiture moins attractive**. » Des réductions de part modale en pourcentage ont été proposées.

*« La place de la voiture a été un sujet de débat au sein du panel. Pour certains participants il ne faut pas remplacer la voiture individuelle. Pour d'autres il faut proposer d'autres solutions moins polluantes : chacun reste libre de choisir. D'autres estiment nécessaire de réduire la place de la voiture en ville. Les alternatives proposées à la voiture doivent offrir des avantages équivalents en termes de confort, de praticité, de sécurité, de coût : les modes actifs et les transports en commun peuvent être une solution. » Avis du panel*

*« (...) la voiture est une source de nuisance. On connaît la pollution, les encombrements, les accidents et la sédentarité qui est aussi un effet pervers de la voiture. Est-ce qu'on va contraindre par des moyens, comme ils l'ont fait à Paris, est-ce qu'on va accepter de contraindre l'usage de la voiture ? » Réunion d'ouverture 20/11/24*

*« Le code des transports demande qu'il y ait une diminution du trafic automobile et j'aimerais que cet objectif-là soit retranscrit dans le plan de mobilité. C'est une obligation légale et ce n'était pas vraiment très clair dans cette concertation. » Réunion de Clôture 10/02/25*

*« Effectivement la place de la voiture dans la ville doit être réétudiée mais hélas beaucoup d'usagers n'abandonneront leur voiture que s'ils trouvent dans les transports en commun une offre séduisante et se rapprochant de celle de la voiture en terme de fréquence et de délais d'acheminement. D'où l'intérêt de développer auparavant fortement cette offre en ce sens. » Carte des idées*

*« On ne peut pas contraindre les gens à ne plus prendre la voiture, s'il n'y a pas d'autres alternatives de proposées ». Atelier géographique 11/12/24*

*« Il faut absolument écrire que le but premier est d'obtenir le report modal maximum de la voiture vers les transports en commun (TC) par tous les moyens incitatifs possibles. » Carte des idées*



- **Des propositions pour réduire la place de la voiture**

Les propositions suivantes ont été faites :

- Péages urbains, étendre les zones de trafic limité réservée aux ayants droits (bornes rétractables), zones réservées aux résidents et professionnels autorisés
- Réduire le nombre de stationnements, avec des possibilités de réservation à certaines catégories sont les professionnels
- Privilégier les projets qui réduisent la place des voitures

« Péage urbain : pourquoi n'y arrivons nous pas chez nous, en mettant bien sûr en place des compensations pour les personnes les plus fragiles économiquement ? » Réunion d'ouverture 20/11/24

« Une ZTL (Zone de trafic limité) permettrait-elle de réduire la part de la voiture au sein de l'agglomération toulousaine ? un exemple récent à Paris. » Réunion d'ouverture 20/11/24

« Tester des journées sans voitures pour que les citoyens testent (en week-end et en semaines), taxe carbone, ouvrir des arrêts covoiturages ». Réunion d'ouverture 20/11/24

« Réduire le nombre de stationnement voiture (en entreprise) » Atelier CCI 22/01/25

« Changer les habitudes passe aussi par les critères de sélection des nouveaux projets, en écartant ceux augmentant l'espace dédié aux voitures. » Cahier d'acteur Ecolomobile

« Créer une vignette, délivrée par la CMA, pour faciliter les stationnements. (...) Mettre en place un système de mutualisation de places de parking avec des riverains et ainsi de permettre de stationner sur leurs places privées pendant qu'ils sont au travail. » Atelier CMA 21/01/25

« Les zones de parkings peuvent avoir plusieurs utilisations complémentaires : la semaine, le scolaire, le week-end, le loisir. Inciter à terminer à pied les derniers 100 mètres en localisant ces zones de parkings à mi-chemin de ces utilisations complémentaires. » Cahier acteur Autate

« Idée intéressante des "ilots" mis en place à Barcelone : les quartiers ne sont accessibles que d'un côté, entrée et sortie se font par le même axe. Plus de trafic de transit. Et le quartier devient facile à circuler à pied. » Conversation 09/12/24

- **Valoriser les alternatives à la voiture plutôt que de lutter directement contre l'usage de la voiture.**

En particulier, il s'agit d'avoir une offre en transports en commun suffisante pour « contrer l'usage de la voiture ». Selon ce point de vue, il s'agit également de ne pas stigmatiser les automobilistes. Des contributions ont porté sur des **besoins spécifiques qui conduisent à l'usage de la voiture**, par exemple pour les scolaires, auxquels il s'agirait de remédier directement. Enfin, le développement d'alternatives à la voiture est perçu comme un levier possible d'amélioration du pouvoir d'achat des habitants du ressort toulousain dont le coût de l'usage de l'automobile est de plus en plus important.

« L'accompagnement des enfants est souvent un motif d'utilisation de la voiture pour les parents, alors que des solutions simples existent ! » Carte des idées

« Contraindre l'utilisation de la voiture individuelle (...) risque de renforcer les inégalités entre les habitants du centre-ville de Toulouse et ceux des autres villes de l'agglomération, contraints d'utiliser quotidiennement leur voiture tout en étant obligés de la laisser au parking pour se rendre à Toulouse. » Extrait de l'avis du Panel

« Comme le parcours des collégiens ou des lycéens ou même des plus petits n'est pas sécurisé pour accéder à leur lieu scolaire, ils prennent la voiture forcément et puis comme ils ont pris la voiture pour emmener les enfants, ils continuent. (...) pourquoi j'irai prendre un transport en commun alors que dans ma voiture, je suis plus tranquille, je peux écouter de la musique comme je veux ? » Réunion d'ouverture du 20/11/24

« Les employés d'une entreprise comme la nôtre sont à l'écoute de solutions écomobiles et intéressés pour trouver des solutions répondant à leurs différentes contraintes (organisation personnelle, professionnelle) et besoins (baisser les coûts du transport, être moins polluant, conserver une certaine liberté). (...) la pratique de l'autosolisme reste largement majoritaire pour 79 % de nos salariés. Les raisons sont souvent personnelles - ou perçues comme telles – liées au confort, au sentiment de liberté, à l'habitude, à la méconnaissance des offres alternatives ou plutôt à leur inadaptation (transports en commun). Malgré tout l'usage du véhicule personnel n'est pas perçu positivement et s'accompagne d'un coût important et parfois de « culpabilité » vis-à-vis de l'environnement. A contrario, les personnes écomobiles ne reviendraient pas en arrière et vivent leur mode de transport de manière plus positive.» Cahier d'acteur Liebherr Aerospace

« Il convient donc de développer grandement les transports en commun pour éviter de pénaliser les personnes modestes de point de vue financier (nouveau véhicule électrique) » Conversation 30/01/25

- **Diminuer l'auto-solisme en développant les usages partagés de la voiture**

Les constats sur l'autosolisme ont été partagés avec l'apport d'informations complémentaires. Une demande d'information a porté sur le nombre de places actuellement réservées à l'autopartage.

« Aux abords de Toulouse, 87,8 % des automobilistes sont seuls dans leur voiture le matin aux heures de pointe (VINCI Autoroutes, septembre 2024) » Cahier d'acteur Vinci

Des demandes de développement de l'offre ont été exprimées :

- **Communiquer** sur le covoiturage et l'autopartage, en particulier auprès d'organismes d'événements sportifs et culturels et des employeurs
- **Déployer des solutions** de covoiturage sur rendez-vous (ex : Covoitéo) et favoriser les lignes avec arrêts (ex : Covoit'ici) et l'autopartage (dont Citiz), y compris pour les zones peu denses. Étendre le périmètre de l'application Covoitéo pour identifier les aires de covoitages hors agglomération Grand Toulouse. Mettre en place des applications de réservation.
- **Diversifier l'offre** en termes de types de véhicules pour répondre aux différents besoins dont les véhicules lourds professionnels.
- **Réserver une voie** aux covoitureurs sur les autoroutes et rocade aux heures de pointe.
- Assurer une alternative (ex : taxi) en cas d'annulation de covoiturage programmé.
- **Créer des parkings** temporaires ou permanents pour les covoitureurs y compris en deuxième et troisième couronne et au-delà et des Parking relais à chaque fin de ligne structurante métro Linéo. Lors des ateliers, des propositions de situation d'aires de co-voitages et d'autopartage ont été faites sur les cartes (04/12)

« Il est donc nécessaire de soutenir toutes les initiatives permettant de réduire l'autosolisme, en développant des services d'autopartage et de co-voiturage, en facilitant notamment des pratiques de pluri-mobilités et des pratiques actives de mobilités douces. » (CA Ville de Mons)

« Propositions des participants pour améliorer l'accompagnement des salariés par leurs entreprises : Développer le covoiturage en insistant sur la flexibilité, sur l'expérimentation et en harmonisant les horaires de travail • Mettre en place des services de navette » Atelier CCI 22/01/25

« (...) des aménagements de type voies réservées aux transports en commun et/ou au covoiturage pourraient être réalisés sur les axes structurants de l'agglomération les plus congestionnés, et en particulier sur l'A68, en direction de la rocade Est. » Cahier d'acteur Vinci

« Développer le covoiturage grâce à la création d'une application dédiée qui soit attractive et connue des habitants et qui offre un système de rémunération incitative sous forme de cagnotte. (...). Une garantie de prise en charge en 15 minutes pourrait être déclenchée, un taxi récupérant les passagers au-delà d'une attente supérieure à 15 minutes. » Atelier géographique 28/01/25

« Les participants proposent d'utiliser le terme « court-voiturage » pour le co-voiturage du quotidien sur des petits trajets » Atelier géographique 04/12/24

« Autoriser les voitures à rouler sur les voies de bus dès lors que deux personnes ou plus sont présentes dans la voiture » Atelier géographique 04/12/24

« Il faut mettre en place des stationnements réservés aux covoitureurs, à l'instar de la mise en place de stationnement réservé aux PMR » Atelier géographique 14/01/25

« Systématiser l'autopartage dans les immeubles » Atelier géographique 14/01/25

« Pas plus de 300-500 m pour accéder à une voiture en partage de Citiz » Carte des idées

« Réserver 30 % des parkings au covoiturage dans les parcs relais, les parkings des centres-villes, et les parkings privés des entreprises » Cahier d'acteur Autate

Des interrogations ont cependant porté sur l'accès à **tous des usages partagés de la voiture**. La tarification de l'autopartage a été vue comme un facteur crucial pour que cette pratique soit adoptée par le plus grand nombre. Il a été souligné que différents types d'autopartage existaient plus ou moins inclusifs (catégories de conducteurs acceptées et tarifs). Les propositions suivantes ont été faites :

- Mettre en place une **incitation financière** (pour les conducteurs comme les passagers dans le cas du co-voiturage) ou un co-financement par les collectivités ou les employeurs, mettre en place un abonnement ou l'intégrer dans l'abonnement de la carte pastel, adapter le tarif aux revenus. L'exemple de Systral en région Lyonnaise et de la Métropole-Aix-Marseille sont cités.
- Adapter les incitations selon la densité du réseau de transports en commun, des zones couvertes ou des événements.
- Encourager l'autopartage entre particuliers via des **gratifications** (parking gratuit, bornes de recharge).
- Résoudre les **problématiques de sécurité et d'assurance** pour faciliter la mutualisation des véhicules en travaillant à des contrats collectifs d'assurance.

« Il faudrait notamment une tarification réduite pour les jeunes conducteurs : ils ont aujourd'hui un surcoût dans l'assurance couvrant leurs trajets réalisés en Citiz, ce qui est dissuasif. » Synthèse Ateliers animés en autonomie

« Les titulaires des titres annuels et mensuels de carte Pastel pourraient ainsi bénéficier de deux trajets co-financés tous les jours sur Covoitéo. » Cahier d'acteur de Karos, opérateur de co-voiturage

Au-delà du frein financier, d'autres facteurs sont identifiés. Une personne évoque un doute sur **l'inclusion des personnes à mobilité réduite**, les véhicules n'étant pas nécessairement adaptés. Des craintes ont été exprimées sur le fait de voyager avec des inconnus ou pour les personnes vulnérables. Du co-voiturage non mixte a été proposé. L'intérêt de rencontrer de nouvelles personnes a également été souligné.

- **Extension des réseaux routiers et autoroutiers**

Des points de vue différents ont été exprimés sur l'opportunité de nouveaux projets routiers ou autoroutiers, avec des **demandes d'extension, des propositions de réaffectation et des appels à un moratoire sur tous les projets routiers**. Ces derniers argumentent qu'étendre le réseau routier contribue à l'augmentation du trafic et de la part modale de la voiture. Le coût élevé des projets routiers est également souligné en privilégiant de dédier les financements à d'autres investissements. D'autres contributions demandent le réaménagement de routes ou appuient la création de nouvelles, dont des déviations de centre-ville. Le projet de Jonction, qui était en enquête publique de manière concomitante est ainsi controversé.

« Si on continue à construire ces nouveaux axes de transport, telles que la Jonction-Est, le BUCSM (projet routier de boulevard urbain du canal de St-Martory) ou d'autres, on sait très bien qu'en première et deuxième couronne, on n'arrivera pas à atteindre un objectif de report modal de la voiture vers d'autres modes de transport. On a ce qu'on appelle le trafic induit et on a toujours ces projets qui sont dans les cartons.» Réunion publique de Clôture 10/02/25

« Enfin, il conviendrait de suspendre les projets routiers de transit très coûteux et en contradiction avec l'objectif global de réduction de la part modale de la voiture, afin de recentrer les ressources sur des solutions durables et adaptées. Il est largement reconnu que les nouveaux projets routiers de transit créent du trafic induit saturant l'ensemble du réseau à courte échéance sans résoudre les problèmes de congestion. » Cahier d'acteurs Cugnaux

« Il faut poursuivre le réseau de voies structurantes, avec notamment un franchissement supplémentaire de la Garonne. » Atelier CMA

« Comment réaménager certaines routes de campagne qui avec l'accroissement urbain se retrouve saturée aux heures de pointe ? » Réunion publique d'ouverture 20/11/24

« Je propose de créer une autoroute qui dessert Toulouse mais permet, quand on vient de Montpellier ou une autre ville du (sud)-est pour aller vers Bordeaux de ne pas entrer dans Toulouse. » Carte des idées

## L'intermodalité

Nous avons rendu compte dans les sections précédentes des arguments en organisant selon différents modes de transport. De nombreuses contributions ont invité à éviter les cloisonnements et à harmoniser les modes de transport plutôt qu'à les opposer.

« Au cœur de la ville et de la mobilité, une harmonie doit exister entre les différents modes de transport. » Avis du panel

L'**intermodalité** a fait l'objet de nombreux échanges avec une insistance pour ne pas opposer les modes de transport mais penser la complémentarité. Le développement de l'intermodalité apparaît alors comme un objectif propre. De nombreuses demandes ont porté sur :

- Développer les **pôles d'échange multi-modaux** (PEM). Plusieurs cahiers d'acteur porte des demandes de PEM, tel que sur une partie du plateau de la Ménude (Agissons Ensemble pour La Salvetat), autour de gares telle que celle du Muret, etc. Dans son cahier d'acteur, l'aéroport de Toulouse Blagnac propose de renforcer le pôle d'échange Multimodal qu'il constitue en particulier une amélioration de l'articulation train/avion ou en développant l'amplitude horaire de l'offre de TC.
- Améliorer l'offre de **parkings relais** en nombre et en taille, sur les PEM, les stations de trains mais également métro et bus, notamment pour les linéos ou en considérant la ZFE (pour les véhicules non autorisés à y entrer).
- Prioriser des **places réservées** dans les parkings relais, pour les PMR, les professionnels, le covoiturage ou l'autopartage
- Inclure des **stationnements sécurisés des vélos** dans les PEM ou proche des arrêts de bus
- Favoriser la complémentarité entre vélo et transports en commun en permettant l'import de vélos sur certaines lignes
- Développer d'**autres services dans les PEM** telles que des salles de vie, des salles de travail.
- Proposer des **billets uniques** pour différents modes de transport en commun mais aussi du co-voiturage
- Développer une **application** qui indique les itinéraires multimodaux possibles y compris en 2eme et 3eme couronne
- **Former** au partage des espaces aux différents modes/à la cohabitation, **Accompagner à la découverte** d'autres modes de transport : ce dernier axe a été mis en avant comme une thématique dans l'avis du panel citoyen. Il s'agit par exemple de faire des ateliers avec tous les usagers.

« Aménagement de pôles intermodaux avec des salles de vie type salles de travail pour les collégiens et lycéens qui attendent les bus scolaires »

« A Saint-Agne, le rayonnement intermodal dépendra d'un éventuel déplacement de la gare à Niel, où le mode bus aura un rôle important à jouer en complément de la ligne B du métro. »  
Cahier acteur Communauté de communes Volvestre

« Avant de prolonger les métros au-delà de la deuxième couronne, il faut mettre en place des parcs relais conséquents à tous les terminus des Linéos pour capter toutes les voitures. Réduire le flux de voitures en amont permettrait de faciliter le trajet des bus qui rallient les métros le centre-ville. Il faut vraiment agir en amont et pas à partir de l'endroit où la circulation est déjà saturée. » Conversation 24/11/24

« Mieux communiquer sur les offres existantes (...) Réaliser une carte du bassin d'emploi avec des indications sur les parkings relais et des informations sur les temps de trajets et les coûts »  
Atelier CCI 22/01/25

## Le lien avec l'aménagement du territoire et l'urbanisation

Des constats ont été partagés sur le fait que le réseau ne se développait pas en cohérence avec l'urbanisation du bassin. L'enjeu de respecter la loi ZAN (Zéro artificialisation nette) a été soulevé.

Des contributions ont argumenté pour **charger d'approche de l'urbanisation et mieux répartir les activités sur le territoire**, cela pour réduire les besoins de voiture, favoriser les transports en commun mais aussi diminuer les distances parcourues et les temps de trajet.

- **Densifier.** Lors de l'atelier du 11/12, les participants se sont accordés sur le fait de devoir concevoir des villes rassemblées, cependant ils ont souhaité relever qu'ils avaient travaillé des propositions en différenciant les villes urbaines et les villes rurales.
- développer l'accès aux services de proximité sur le modèle de « **la ville du quart d'heure** »
- donner **plus de place aux modes doux** pour réduire la place de la voiture dans les quartiers résidentiels La pertinence d'aménagements temporaires, telle qu'une voie réservée aux modes actifs lors des vacances scolaires d'été, a également été discutée.
- **rapprocher les lieux de vie des zones d'emploi.**

Des limites ont cependant été soulevées à ce type de mesures, par exemple par le panel sur le fait que la densification puisse être source de plus de conflits de voisinage, sur le besoin de distance à son travail et sur le « *risque de ghettoïsation* ».

Des contributions ont demandé de **contraindre l'urbanisation** à l'existence de services de transport en commun et ou d'accès par mobilité active, ou à leur création. Certaines contributions ont demandé que le PDM devienne contraignant pour les PLU (Plan Local d'Urbanisme). Enfin, des contributions ont **interrogé le choix de poursuivre la croissance de l'agglomération.**

« Or, le développement urbain s'effectue dans les lieux où le foncier est disponible et ces lieux ne sont pas nécessairement desservis par Tisséo Collectivités. (...) Le développement du réseau autour du ressort territorial actuel ne correspond pas au développement foncier communal (logements sociaux...) » Atelier du 28/01/25

« Nous pouvons inverser nos schémas avec des logiques de filières courtes et d'organisation territoriale différentes. Réorganiser et penser notre territoire différemment implique d'interroger notre manière de consommer qui engendre des déplacements. » Atelier géographique 28/01/25

« **Rapprocher les productions maraîchères près des zones d'habitation** » Carte des idées

« **Urbaniser à proximité des lieux de desserte, notamment des gares – présentes et futures - à l'instar de la gare du Fauga, de Pins-Justaret, de Roques ou encore de Pinsaguel** » Atelier géographique 28/01/25



« Développer les services publics autour des pôles économiques pour éviter les déplacements » Atelier CCI, 22/01/25

« On parle toujours de faire des transports vers Toulouse. Mais pourquoi ne pas parler de recréer de l'emploi dans les villes périphériques ? Où de créer des bureaux partagés pour faire du télétravail ? Car limiter les déplacements c'est la meilleure solution pour limiter la voiture. » Conversation 09/12/24

« Quand on nous présente justement ces projets, on ne parle jamais de transport, de communication, c'est : « on construit ». Est-ce qu'il ne faudrait pas d'abord penser déplacement, et construire après ? Disons que c'est deux sujets qui devraient être traités en même temps. On devrait en parler en même temps parce qu'on met des centaines de gens dans un immeuble, mais ils vont se déplacer. On réduit le nombre de parkings, d'accord, mais il n'empêche que les gens vont avoir besoin de se déplacer. Donc il me semble qu'il y a une manière d'aborder l'urbanisme qui est à travailler. » Réunion publique de clôture 10/02/25

« Limiter le phénomène des villes dortoirs pour recréer des lieux de vie. Il s'agit de poursuivre des aménagements qui ont déjà été déployés sur le territoire, notamment au sein de nouveaux quartiers comme celui de la Cartoucherie, avec des services du quotidien à proximité de son lieu d'habitation pour réduire les besoins de déplacement vers et depuis la ville centre. » Avis du panel

« Conditionner l'urbanisation commerciale et économique à la création d'accès en transports en commun performants. » Atelier CCI

« Proposition : non-constructibilité sans desserte vélo ou transports en commun, pas de dépendance à la voiture pour les nouvelles constructions et Plan de Mobilité contraignant pour les PLU » Atelier géographique 28/01/25

« Tout permis de construire doit être conditionné à la disponibilité effective et à une distance raisonnable d'un axe structurant de transport en commun (et pas de véhicule particulier) type rail, tram ou Linéo (TC rapide). Cf. la ville de Copenhague et la nécessité que toute construction se trouve à moins de 500m d'une gare. » Carte des idées

« D'où la question : est-il "durable" de continuer à encourager la croissance de la population de Toulouse Métropole, et les problèmes d'urbanisation et de déplacements qui vont avec, au détriment des autres territoires ? Est-il "durable" de déshabiller Paul pour habiller Jean ? » Carte des idées

## La logistique urbaine

A propos de l'orientation « s'engager en faveur d'une logistique durable », il a été souligné **l'importance d'agir sur cette thématique pour diminuer les nuisances**, dont les pollutions, la congestion routière et les conflits d'usage. Des contributions insistent sur ce point dans un contexte de développement des livraisons à domicile.

« La Logistique en zone urbaine est responsable de 40% des émissions de GES et particules. Il est impératif de repenser le système de livraison, tant pour les particuliers que les professionnels, pour faire baisser de manière significative les émissions polluantes. » Carte des idées

« Cette libéralisation de la livraison devient une problématique écologique (véhicule thermique souvent pas rempli) et sécuritaire (comportement inadapté au volant : téléphone, vitesse élevée, stationnement sauvage etc. sous prétexte d'être pressé). » Carte des idées

« A cela s'ajoute les livreurs à domicile et le phénomène des "dark kitchen" qui sont très dangereux pour eux-mêmes et pour les piétons, car ils roulent très vite du fait de leurs impératifs de temps et de revenus. » Carte des idées



Les propositions suivantes ont été portées :

- **Réduire le transport de marchandises en véhicules thermiques** : en développant des centres logistiques urbains en périphérie pour contenir la pénétration des véhicules thermiques dans les centres villes et à l'intérieur des quartiers pavillonnaires et en privilégiant des **modes alternatifs** aux véhicules thermiques comme les vélo cargos, les véhicules électriques légers, le train, le métro, le tramway, le transport fluvial. Des actions ont cependant été proposées pour améliorer la logistique à vélo. Certaines rejoignent les propositions déjà recensées dans la section sur les modes actifs. D'autres insistent sur le besoin de formation ou de régulation face aux conflits d'usages.
- **Développer les points de proximité ou la livraison en points relais plutôt qu'à domicile.** Des questions ont été cependant soulevées sur l'efficacité d'une telle action selon la manière dont les particuliers se déplacent au points relais pour récupérer leur colis
- **Développer les restrictions dans l'accès à certains espaces et à certains horaires**, par exemple par la mise en place un contrôle automatisé des véhicules au-delà de 3,5 tonnes pour éviter les traversées de communes et forcer les transporteurs à utiliser les axes routiers.
- Prévoir des zones de **stationnement** et les faire respecter
- **Agir sur la gouvernance territoriale** pour coordonner le fret, octroyer des certifications de décarbonation pour les transporteurs,
- Mettre en place d'une ou plusieurs **commissions des Usagers (CDU)** pour accompagner cette réflexion.
- S'appuyer sur le développement des nouvelles technologies.

*« Prioriser les centres de mutualisation urbains pour le dernier kilomètre, avec cyclo-logistique et véhicules électriques légers en zones denses. » Cahiers d'acteur The Shifters*

*« Avoir accès à des vélos cargo stockés dans des parkings extérieurs sécurisés pour faciliter l'intermodalité- Favoriser le développement des vélos cargos, de leurs stationnements. » Atelier CMA 21/01/25*

*« Développer des modes alternatifs : le transport fluvial, les drones, les robots notamment pour la livraison sur le dernier kilomètre. Permettre les livraisons en tram et métro. » Atelier CCI 22/01/25*

*« Expérimenter un usage du tramway ou du métro pour le transport de marchandises. Cf. expérimentation de La Poste à Strasbourg. » Cahier d'acteurs Master 2 Transmob*

*« Historiquement le canal du midi a été conçu pour le transport de marchandise. Pourquoi ne pas le réutiliser dans ce sens pour rentrer et sortir des marchandises de Toulouse. » Carte des idées*

*« Il pourrait être opportun de réguler ces services, en délivrant par exemple des agréments par quartier, ce qui contraindrait les entreprises de livraison à rationaliser leur tournée (distance moins longue : moins de temps de perdu, moins de GES émis etc...). » Carte des idées*

*« Explorer la piste des véhicules volants, pour le transport individuel et de marchandises. » Avis du panel*

*« Utiliser l'intelligence artificielle pour optimiser la logistique. Mettre en place une application pour déterminer le moyen de transport à utiliser, en fonction des chargements qui arrivent. (Intermodalités professionnels). » Atelier CCI 22/01/25*

*« Étudier la possibilité d'un système de partage de places de stationnement entre particuliers et professionnels, associé à une appli d'informations sur le stationnement. » Cahier d'acteur CMA*

## Les coûts et financements

- **Des demandes clarifications et d'évolutions du financement de la mobilité**

Des contributions ont soulevé l'enjeu du **financement de leurs propres propositions** et de la capacité de **financement du PDM** dans son ensemble. De manière globale, le Panel Citoyen a ainsi exprimé dans son avis « *des questionnements sur les financements possibles pour respecter chaque enjeu* » (Avis du Panel p13) identifiés et proposés à la concertation par Tisséo Collectivités.

Les échanges ont porté sur les **investissements à venir**. Des remarques se sont exprimées la répartition et les affectations du budget alloué au transport avec une crainte que la forte part dédiée au métro se fasse au détriment de d'autres solutions de mobilités comme les bus, le tramway et le développement lignes ferrées périphériques. Une priorité au financement des projets sobres en Carbone est défendue.

« *Notre inquiétude est donc dans la capacité de la puissance publique de proposer un plan qui soit financièrement viable et qui corresponde à toutes ces nécessités.* » Cahier d'acter Codev Balma

« *Quelle est la part de la ligne C dans les 4,8 milliards d'investissement ? Et est-ce qu'il est prévu de garder du budget d'investissement pour d'autres développements de l'offre ? (notamment les demandes qui vont ressortir de cette enquête, les lignes périphériques par exemple, ou encore des linéo partout)* » Conversation 04/02/25

« *Jusqu'ici, par rapport à tout ce qu'on fait remonter par les élus qui sont dans les comités locaux, en général on nous répond qu'il n'y a pas assez d'argent. On sait que c'est parce que la plupart de l'argent va vers le nouveau métro. Et je termine : on voudrait bien savoir quelle est la part dans le budget actuel du métro et des bus. Parce que nous on a que les bus, on n'a pas de transport ferré.* » Conversation 04/02/25

« *Avec le coût moyen d'une ligne de métro classique, on peut construire jusqu'à une dizaine de lignes de tramway ! Le tramway est le meilleur mode de transport en commun existant. Il permet notamment une réduction de la place de la voiture et il s'agit du mode de transport en commun le plus écologique (plus que le métro)* ». Carte des idées

« *Les transports en commun restent sous-dotés face à l'enjeu climatique. Le PDM doit rendre ces déséquilibres visibles et réorienter les fonds vers des projets sobres en carbone et en espace.* » Cahier d'acteur Axe vert de La Ramée

Dans l'objectif d'augmenter les capacités de financement de certains acteurs publics, il a été exprimé le souhait que soit étudié la possibilité d'engager des **évolutions réglementaires sur la fiscalité des transports** et en particulier pour le versement mobilité. Dans certaines contributions, le développement des mobilités douces et la réhabilitation de cheminements déjà existants est proposée comme une solution économique aux enjeux de financement de la mobilité. Il est aussi proposé de **nouvelles affectations de financements entre les acteurs publics** afin de pouvoir étendre le périmètre d'impact des services proposés.

« *C'est vrai qu'avec la LOM (loi d'orientation des mobilités), on s'attendait à une véritable révolution de la fiscalité des transports qui n'a pas eu lieu. Aujourd'hui, effectivement, on voit des limites sur cette fiscalité, notamment à l'échelle régionale. Je pense que c'est une réalité qu'il faut prendre en considération quand on réfléchit au coût de la mobilité et au financement de son développement.* » Conversation 20/01/25

« *Sur le financement, on a un gros souci. Le versement mobilité, au niveau de la Région, nous souhaitons qu'il soit déplafonné mais aussi étendu géographiquement pour pouvoir financer ces infrastructures* » Conversation 20/01/25

« Les améliorations de l'offre TER) pourraient être financées par le nouveau versement mobilité régional qui devrait rapporter 20/25 M€ sur le périmètre du SERM. (...) L'équipe de préfiguration du SERM pourrait esquisser, d'ici l'été, des scénarios multimodaux pour une étape 2029, dont un à financements constants et un autre sur la base d'hypothèses claires de nouveaux financements. » Cahier d'acteur Rallumons l'étoile

« Une hausse de tarifs des TC pour les développer reposerait principalement sur les employeurs (à 75%), en fait. Puisque on se déplace surtout loin pour aller travailler, cela semble tout à fait logique, non ? » Conversation 06/02/25

« Le développement de cheminements doux « frugaux » pour relier une piste cyclable structurante dans les zones les moins denses de la commune pourrait également être une solution économique. Des ateliers de concertation peuvent être menés avec les personnes âgées et les associations pour bénéficier d'une transmission de leur connaissance sur d'anciens chemins « historiques » à réhabiliter. (...) Enfin, les stations de vélos en libre-service vélôToulouse devraient être prises en charge par la Métropole et non par les communes car le prix d'investissement élevé, non amorti par les recettes que les bornes génèrent, empêche son essaimage dans les communes de première couronne alors que la demande des habitants est importante » Cahier acteur Launaguet

- **Tarifification : un débat non binaire**

La tarification a largement été débattue avec **de nombreuses propositions depuis la gratuité des TC à différentes modulations** :

- Selon les catégories d'usagers
- Sur les durées de validité du ticket ou tarifier selon la durée du trajet
- Sur la possibilité de mettre en place une tarification intégrée et unique entre les différents acteurs de la mobilité (Tisséo/SNCF/TER/VélôToulouse/Citiz/ Lio...) et/ ou de billets uniques regroupant diverses offres de transport en commun (liO Train, liO Car, Tisséo, vélôToulouse, etc.)
- Sur des offres incitatives et mises en place de campagnes de communication,
- Sur la simplification des démarches pour accéder à la tarification solidaire et la mise en place de mesures d'accompagnement des potentiels publics bénéficiaires d'une tarification sociale dans leurs démarches administratives.

Afin de faciliter l'accès à une mobilité durable pour le plus grand nombre, des participant.e.s ont demandé à ce que soit étudiée la possibilité d'une mise en place de la **gratuité des transports** en commun tout en étudiant en parallèle les modalités de **tarification solidaire** applicables au contexte territorial et à des catégories de publics identifiées comme socialement plus vulnérables (étudiants, personnes aux faibles revenus, familles monoparentales, familles nombreuses...). Il a été proposé que la gratuité des transports en commun puisse être en échange d'un certain nombre de trajets réalisés en covoiturages. Le droit à une mobilité plus durable a aussi été envisagé au travers d'une réflexion à engager sur tarification sous l'angle de la **justice sociale**, en demandant également cette prise en compte dans l'élaboration du projet à venir du SERM. Le constat a été partagé que la qualité de service est inégale au sein du ressort territorial, au détriment des habitant.e.s de la 2ème et 3ème couronne, ce qui pourrait être discriminant pour le support du coût de la gratuité. Plusieurs contributions ont témoigné que les usagers pourraient être prêts à **accepter des tarifs plus élevés** si la qualité du service s'améliorait. Il a également été exprimé qu'une amélioration de l'offre par l'augmentation de la fréquence et l'optimisation du réseau existant permettrait de réduire le **coût moyen par usager transporté**.

Il a enfin été proposé d'agir sur la politique de stationnement, c'est-à-dire sur les **tarifs des parkings**, en incitant les personnes à stationner sur des parkings relais avec des tarifs modérés (exemple 2 euros la journée ou lié à l'achat d'un aller-retour sur le réseau Tisséo), ce qui aurait également un effet incitatif pour le covoiturage.

*« Le débat n'est pas binaire selon moi, pour ou contre la gratuité. » Conversation 04/02/25*

*« Conduire également des actions afin de simplifier les démarches pour accéder à la tarification solidaire, mieux accompagner les potentiels bénéficiaires dans leurs démarches administratives et déployer des campagnes de communication efficaces. » Avis du Panel*

*« Donc, je crois qu'aujourd'hui, le développement des transports, s'il se fait bien, les gens sont prêts à payer plus cher. Et ce n'est pas aujourd'hui le cas hors centre de Toulouse. Je crois que ça, tout le monde s'accorde à le dire. » Conversation 04/02/25*

*« Pour nous, la question du tarif n'est pas la plus importante. La question la plus importante c'est le service. Si le service est en adéquation avec le tarif, la plupart de gens sont prêts à supporter un tarif supérieur. Par exemple les retraités : il y en a pas mal dans l'association car ils ont plus de temps pour les activités associatives. Les retraités, ils ont vu leur abonnement de 10 trajets augmenter de 32% récemment. Il est passé de 6,90€ à 9,10€. Moi, je le paie, et je suis d'accord à condition que le service s'améliore. Malheureusement le service ne s'améliore pas » Conversation 04/02/25*

*« On a plusieurs choses qui manquent. Déjà, l'augmentation de la fréquence et de l'offre, ça veut dire aussi une baisse des coûts par usager transporté. C'est une forme de recette si les usagers contribuent toujours, avec des meilleurs taux de remplissage, avec des arrêts de bus qu'il n'y a pas besoin de refaire vu qu'ils existent déjà, etc. Donc, l'augmentation de la fréquentation réduit les coûts. » Conversation 04/02/25*

## La Gouvernance

Une spécificité du plan de mobilité est d'être porté par Tisseo, mais d'impliquer une variété de solutions portées par d'autres acteurs des mobilités et en lien avec d'autres instruments de politique publique dont celles concernant l'urbanisation. Des questions sur la gouvernance ont été soulevées avec un **enjeu de coordination entre les acteurs des mobilités mais aussi d'implication des citoyens**. Des demandes d'information et de concertation ont été exprimées, par exemple sur les adaptations du réseau suite à la mise en œuvre de la ligne C du métro.

- **Des appels à renforcer le dispositif de gouvernance collaborative des acteurs des mobilités**

Des demandes de clarification ont été récurrentes sur **le rôle de Tisseo collectivité** et celui des autres acteurs des mobilités sur le périmètre que ce soit sur la gestion des voiries, des trains et des stations, des parkings, des cars régionaux etc. Des demandes ont également porté sur l'articulation du PDM avec les autres plans (PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal), PCAET (Plan climat-air-énergie territorial), schéma directeur vélo et piéton, etc.). Des demandes de précisions ont été faites sur le nombre d'employeurs qui ont signé des plans de mobilité et le nombre de salariés couverts correspondants.

Des contributions appellent une **gouvernance collaborative/d'une démarche partenariale** renforcée des différents acteurs de mobilité pour coordonner les différents modes de transports et les différents ressorts territoriaux, soit les collectivités et les acteurs privés : Département de Haute Garonne, Métropole de Toulouse, Région Occitanie, Vinci Autoroute, SNCF, ainsi que les employeurs. Ceci demande de créer des « instances appropriées ». Des demandes ont également été faites de renforcer les plans à l'échelle du territoire : Plan Piéton, Plan Vélo, Plan Canal, Plan Boulevard, Plan Rocade, etc. (voir également supra sur les schémas directeurs piétons et vélo) et pour une articulation des plans.

*« Comment faire travailler les différentes collectivités ensemble, les compétences étant partagées de l'échelon communal au régional et les projets non synchronisés ? ». Réunion d'ouverture 20/11/24*

« Comment gomme-t-on un peu ces différentes priorités des uns et des autres qui ne sont pas identiques au niveau des communes, au niveau des intercommunalités, au niveau du département ? » Réunion d'ouverture 20/11/24

« (Tisséo) doit envisager un partenariat élargi, par exemple via un syndicat mixte avec les AOM (Autorités organisatrices des Mobilités) à l'échelle de l'inter-Scot.» Cahier d'acteur Codev Toulouse Métropole

« Que ce soit pour l'intermodalité train + vélo, pour l'articulation horaire et tarifaire entre les différents transports publics ou pour développer le recours au covoiturage, la Communauté de Communes du Volvestre aspire à un plan de mobilité qui renforce les coopérations entre autorités organisatrices.» Cahier d'acteur Communauté de communes du Volvestre

« Les enjeux de mobilités et de décarbonation des transports dans la grande agglomération,(...), imposent aujourd'hui de s'interroger sur la mise en place d'un mode de gouvernance partenarial rassemblant les collectivités autorités organisatrices des mobilités (AOM) – que sont Tisséo et la Région Occitanie, ainsi que les différents gestionnaires routiers, autoroutiers et ferroviaires afin de définir ensemble les services express routiers les plus pertinents et adaptés pour répondre rapidement et efficacement aux besoins des habitants de la grande agglomération. » Cahier d'acteur Vinci

- **Des demandes de développement et d'amélioration de la communication avec les usagers**

Des propositions ont porté sur l'amélioration de la communication avec les usagers qui **pourrait être un axe du plan de mobilité**. Des propositions ont été faites quant à l'information attendue (cf ci-dessus concernant les différentes thématiques) et sur les modalités, avec par exemple des demandes de communication en Occitan (Question 93 FAQ) ou par des aménagements temporaires.

« Faciliter l'identification de contacts auprès de Toulouse Métropole, de Tisséo Collectivités etc. pour rendre plus aisé les remontées des besoins d'améliorations et l'obtention de réponses » Atelier CCI 22/01/25

« Information insuffisante sur l'offre de transport en commun existante → mettre en place des ateliers d'informations dans tous les lieux publics, entreprises, lieux culturels, lieux sportifs; faire des webinaires; faire du porte-à-porte dans les zones ayant une nouvelle offre. Faire une campagne de communication pour améliorer l'image des transports en commun: ne plus entendre cette phrase « tu ne vas pas prendre les transports en commun ! Je te raccompagne en voiture. (...)

Cibler les péages, les parkings, les stations-service, les bornes de recharge électrique, les zones à plus faible taux de carte Pastel pour communiquer vers les automobilistes n'utilisant pas les TC.

Application Tisseo : avertir de tous les problèmes en instantané et indiquer le taux de remplissage des bus, des rames de métro et du tramway; intégrer aussi en temps réel les suppressions de bus en cours de journée

- Indiquer clairement où se trouve la correspondance la plus proche

- Développer les outils participatifs permettant de signaler des difficultés ou diffuser de bonnes pratiques. Par exemple l'outil Circul'Air de la FNE

- Donner l'accès aux données de fréquentation dans les données publiques.» Cahier d'acteur Autate

« Que ce soit sur des pistes cyclables, comme on l'a vu avec les « coronapistes », sur le pont Saint-Pierre aussi, ou sur du stationnement pour gagner de l'espace public. Est-ce qu'avec une bonne communication, l'aménagement temporaire, ce n'est pas, dans cette situation en 2025, un bon moyen d'essayer de sensibiliser les habitants pour atteindre des objectifs de mobilité durable en 2040 ? » Réunion de Clôture 10/02/25

« Inclure la mobilité dans les plans de formation et dans le parcours du nouvel arrivant (d'une entreprise) (via une rencontre avec le référent mobilité pour expliquer les aides, les accès ; un livret d'accueil ; une formation nouvel arrivant) » Atelier CCI 22/01/25



« Créer des événements marquants et festifs à l'ouverture d'une portion conséquente d'une nouvelle ligne » Cahier d'acteur Ecolomobile

« Augmenter le nombre de radars pédagogiques » Cahier d'acteur Plaisance pour le climat

« Animer la communauté des employeurs pour échanger les bonnes pratiques - Accompagner les entreprises dans leur implantation, dans des zones bien desservies par les transports » Atelier CCI 22/01/25

- **Des attentes de poursuite de la concertation sur le PDM et sur d'autres sujets de mobilité**

Des attentes ont été exprimées sur la **poursuite de la concertation sur le PDM**, en premier lieu en termes d'accès à l'information mais aussi en termes d'espaces d'échange. Il a été proposé de créer un comité de suivi. Des demandes d'information ont été exprimées et sur le fait de débattre des scénarios et de la quantification des objectifs du plan, dans la suite de son élaboration. En l'état, les sept orientations, telles que formulées et proposées à la concertation, semblent insuffisamment précises pour initier une trajectoire véritablement différente. L'ambition dans chacun des domaines n'est pas claire.

Des attentes ont été exprimées pour que Tisséo développe l'information et la concertation sur d'autres sujets, en particulier sur l'évolution du réseau, dont suite à la mise en œuvre de la ligne C mais également sur la fixation des tarifs par exemple ou sur les transports scolaires. Des demandes ont été faites d'évolution de la composition et du rôle du **Comité des partenaires**, instance de concertation pérenne de Tisséo collectivité, avec une demande d'élargissement de sa composition et qu'il soit associé lors de l'élaboration des décisions plutôt qu'être consulté sur les décisions au moment de leur finalisation. Des demandes d'information et de concertation ont enfin été exprimées sur le SERM.

« Le Codev propose également que soit assurée une continuité entre les phases 1 et 2 de la démarche d'élaboration du plan de mobilité et des concertations attenantes avec la création d'un Comité de suivi intégrant les usagers, la société civile organisée ainsi que les partenaires habituels de la concertation. Il souhaite que ce Comité de suivi soit également mobilisé dans la construction des scénarii présentés dans le dossier de concertation. » Cahier d'acteur Codev de Toulouse Métropole

« Par la suite, un comité de suivi intégrant tous les acteurs (associations, usagers, entreprises...) permettrait d'enrichir ce travail. » Carte des idées

« Accès publics à tous les documents des commissions territoriales, et des conseils syndicaux Tisseo en amont des réunions. C'est en place depuis 2 ans pour les documents du comité des partenaires qui sont diffusés 48h avant la date de réunion et cela est apprécié par les participants. Enregistrement vidéo des séances du Conseil Syndical (comme c'était le cas auparavant) » Carte des idées

« Tisséo mobilités concerta-t-il un panel représentatif de la population lors de la fixation des tarifs des tickets de transport ? » Réunion d'ouverture 20/11/24

« Il est important que Tisseo mette en place une concertation avec les établissements scolaires, notamment pour permettre d'avoir un bus qui passe notamment à la sortie des Lycée/Collège et non pas 5mn avant (cas du mercredi midi par exemple) » Cahier d'acteur de Saint-Jean

Peut-on avoir connaissance du plan en cours d'élaboration pour la desserte bus consécutive à la mise en service de la ligne C ? Ce sujet devrait être intégré dès maintenant à la concertation en cours. Le futur plan de bus fera partie du PDM. Nous vous demandons de bien vouloir partager ce projet en vue de recevoir des avis citoyens. FAQ question N°34

« (...) dans toutes ces réunions où il y a des décisions, il y a rarement des usagers, et quand les usagers sont présents, c'est dans la réunion ultime où in nous annonce ce qui va être fait, lorsque ça a déjà été négocié. » Réunion d'ouverture 20/11/24

## Sur les échéances et le phasage des mesures

Des questions et contributions ont porté sur les **échéances** du plan de mobilité avec l'enjeu de **répondre aux urgences actuelles, de définir des objectifs à moyen et long terme**, avec un souci de faisabilité vis à vis des finances publiques dans le contexte économique actuel. Dans le même temps, des contributions proposent de prolonger l'horizon du PDM à 2050 considérant 2040 comme trop court.

« On a des difficultés aujourd'hui au quotidien, on nous parle de *Demain Mobilités* ! mais c'est pour après 2028 ! » Réunion d'ouverture 20/11/2024

« 2040, effectivement c'est loin. On a abordé le sujet en disant qu'il fallait déjà améliorer ce qui existait. Donc, ça peut être à plus court terme. » Réunion de clôture 10/02/2025

« Il faut agir vite. Il y a une forme d'impatience à se dire qu'il y a des solutions simples à mettre en place dès maintenant, qui n'ont pas besoin d'attendre 15 ans pour être efficaces. » Réunion de Clôture 10/02/2025

« Certaines propositions pourraient être mises en œuvre bien avant, car elles ne nécessitent que des dépenses d'infrastructures modérées » Cahier d'acteur TAE

« Là, on va attendre trois à quatre ans, avec des objectifs sur la stratégie bas carbone qui est pour 2030. 2030, c'est demain, et ces objectifs sont extrêmement ambitieux (...). C'est complètement incompatible avec un plan de mobilité qui sort dans trois, quatre ans. Pourquoi pas avoir, quitte à faire certaines impasses, prévu un plan de mobilité beaucoup plus rapide ? » Réunion de Clôture 10/02/2025

« Mais peut être que l'échéance de 2040 est trop proche et que viser une échéance à 2050 serait souhaitable. » Carte des idées

Cela interroge également le **phasage** des mesures qui seraient envisagées et sur le rôle de l'expérimentation. Concernant le phasage, certains acteurs ont fait des propositions de priorisation d'actions liée aux coûts, mais aussi aux enjeux de leur territoire ou en termes de modalités.

« Une première étape du *SERM* devrait être mise en œuvre d'ici cinq ans, avec une desserte renforcée de la gare de Portet- Saint-Simon depuis et vers la gare Matabiau toutes les 15 min en alternant desserte de Muret et desserte de Pamiers (fréquence à 30 mn chacune). » Cahier d'acteurs Cugnaux

Avoir un horizon 2040 c'est très bien mais il faudrait un plan par phases avec des résultats rapidement et au fur et à mesure des améliorations (en utilisant les charges des lignes pour statuer sur les axes prioritaires). » Conversation 6/02/2025

« En attente des investissements lourds, des propositions sont faites dans une perspective de meilleure utilisation des moyens existants, par exemple par une utilisation au maximum du réseau ferré c'est à dire en densifiant hors heure de pointe, notamment en soirée en se calant sur les horaires du réseau urbain, afin de permettre une intermodalité maximale. » Cahier d'acteur Muretain Agglo

« Proposer des journées villes sans voiture pour commencer. » Conversation 16/12/2024

## Demande de précisions et recommandations au responsable du plan programme

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

### Précisions à apporter de la part du responsable du plan, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Les garant.e.s ont identifié dans les sections précédentes des interrogations et arguments qui ont émergé durant le débat, qui n'ont pas encore fait l'objet d'une réponse ou d'une réponse complète, et méritent des compléments dans la suite. Les principaux arguments et interrogations sont repris dans cette section et également dans le tableau qui figure en Annexe et en début de document.

L'état des lieux et le diagnostic de Tisséo ont été partagés et discutés par le public, qui n'a pas toujours partagé les mêmes constats. Des attentes ont été exprimées pour une **meilleure connaissance des besoins et de compréhension de l'évolution des pratiques en considérant la diversité des usages et des territoires**. Il conviendrait de répondre à ces demandes de précisions du public, dont clarifier les traitements complémentaires qui seraient faits de l'enquête mobilité et les études complémentaires qui seraient conduites.

Selon l'orientation proposée par Tisséo de donner accès à tous à une mobilité durable, il conviendrait de préciser en quoi les solutions proposées s'ajustent aux spécificités des besoins des usagers et des territoires et **répondent aux demandes de justice sociale et territoriale**.

Les objectifs proposés par Tisséo ont été en majorité vus comme généraux et certaines orientations comme minimales avec des demandes d'une partie du public d'être plus ambitieux pour certaines ou de limitations pour d'autres.

Sur la **place de la voiture**, l'orientation proposée de « poursuivre le développement des alternatives à la voiture » est apparue comme une ambition minimale dans les débats, de même que celle de « rendre attractifs les usages partagés de la voiture ». Des contributions ont insisté sur **la priorité de réduire sa place avec des propositions de mesures plus contraignantes qui ont fait débat**. Des demandes de précisions ont été formulées sur l'impact socio-économiques de ces mesures et pour mettre en œuvre une modération des impacts, des incitations et un accompagnement des changements de pratiques. Il conviendrait de **clarifier si l'ambition est une réduction de la part modale de la voiture et, le cas échéant, à quel niveau**.

Sur le développement des modes actifs, les contributions ont appuyé la pertinence de leur développement, avec une attention portée sur la sécurité des usagers et sur l'accompagnement de ce développement. Des contributions portent le développement des modes actifs comme une priorité. D'autres identifient des limites. Il conviendrait de **clarifier dans le PDM si l'ambition est de « poursuivre » ou d'« accélérer » les dynamiques** observées dans les dernières années.

Le développement des **transports en commun** a fait l'objet d'une majorité des contributions, certaines s'adressant directement à Tisséo Collectivités du fait de sa compétence dans le domaine. Des constats ont été partagés d'un réseau actuellement trop centré sur Toulouse avec une couverture insuffisante des 2<sup>de</sup> et 3<sup>eme</sup> Couronnes et un manque de liaisons transversales entre les territoires. Il conviendrait de préciser les réponses qui seront apportées en termes de création ou le **prolongement de lignes, de développement de lignes transverses et de priorisation des choix en termes de couverture territoriale**.

Le développement de l'**intermodalité** a été mis en avant dans des contributions comme un objectif propre, accompagné de propositions. Il conviendrait de préciser le niveau d'ambition du PDM dans la mises en œuvre de mesures dédiées.

Les enjeux d'améliorer le bilan carbone et l'application de la SNBC (Stratégie Nationale Bas Carbone) ont été largement abordés et les impacts environnementaux considérés attentivement. Il conviendrait de **préciser les objectifs du PDM en termes de bilan carbone et de réduction de l'impact sur l'environnement**. Sur la transition énergétique des véhicules, un intérêt mais aussi des limites ont été identifiés vis-à-vis du développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables en invitant à considérer une plus grande variété de solutions et d'innovations techniques.

Sur l'orientation de « concevoir la ville et les services de mobilité de façon cohérente », des contributions ont demandé d'aller au-delà d'une cohérence entre ville et services de mobilité, **en régulant le développement de l'agglomération** jusqu'à limiter sa croissance.

Une spécificité du PDM est d'être porté par Tisséo, mais d'impliquer une variété de solutions portées par d'autres acteurs des mobilités et en lien avec d'autres instruments de politiques publiques. Des questions sur la **gouvernance** ont été posées avec un **enjeu de coordination entre les acteurs des mobilités** mais aussi de **développer la communication auprès des citoyens et leur implication en poursuivant la concertation** sur le PDM et sur d'autres sujets tels que le SERM.

Des questions et contributions ont porté sur les **échéances** du plan de mobilité avec l'enjeu de répondre aux urgences actuelles, de définir des objectifs à moyen et long terme, avec un **souci de faisabilité vis à vis des finances publiques dans le contexte économique actuel**. Le public a interrogé le **phasage et la priorisation** des mesures qui seraient envisagées.

### Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Les garant.e.s recommandent au maître d'ouvrage :

- **D'informer la CNDP des modalités de la concertation continue** dès la publication des enseignements de la concertation préalable, avec la perspective de leur mise en œuvre dans la continuité de cette concertation.
- D'organiser une **réunion publique** pour présenter les **suites données au plan et à la concertation préalable**.
- De **partager l'ensemble des études existantes ou en cours**, dont celles effectuées dans le cadre de l'élaboration du SERM
- De **partager les résultats** des traitements complémentaires de l'enquête mobilité et **des études complémentaires** qui seraient conduites à l'occasion de réunions publiques ou webinaires publics thématiques
- **D'impliquer le public dans la suite**, en particulier dans l'élaboration des scénarios et la définition des objectifs quantitatifs et des modalités de suivi et d'évaluation. Le format de travail en atelier pourrait être pertinent pour cela.
- De **mettre en place un comité de suivi**, instance pérenne de concertation, qui accompagnerait la poursuite de l'élaboration du plan. Il pourrait être ouvert aux parties prenantes de manière large et pourrait impliquer les membres du panel. La composition et les règles de fonctionnement (dont la fréquence des réunions) de ce comité resteraient à définir.
- De poursuivre **l'association de ces instances de concertation pérennes** dans l'élaboration du plan en considérant aux demandes d'élargissement de leur composition et attributions
- **Veiller à poursuivre une information auprès d'un large public** et à mettre en œuvre des modalités pour aller à la rencontre des publics éloignés de la décision.

Les garant.e.s ont également constaté des demandes de **développement de la concertation avec les parties-prenantes mais aussi avec un public plus large sur d'autres objets que le plan de mobilité**, dont sur la reconfiguration du réseau avec la mise en œuvre de la ligne C du métro, sur le SERM (Service Express Régional Métropolitain).

## Liste des annexes

- Annexe 1 : **Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s**



## Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

### Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations 17/03/2025	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
<i>1. Préciser l'état des lieux et le diagnostic en considérant la diversité des usages et des territoires dont faire des retraitements de l'enquête mobilité</i>			
<i>2. Préciser en quoi les mesures retenues répondent à l'ambition de donner accès à tous et aux demandes de justice sociale et territoriale</i>			
<i>3. Clarifier les ambitions en termes d'évolution des parts modales de la voiture, des modes actifs et des transports en commun</i>			
<i>4. Préciser les objectifs en termes de bilan carbone et de réduction de l'impact sur l'environnement</i>			
<i>5. Clarifier les objectifs en terme de développement de l'intermodalité</i>			
<i>6. Préciser le dispositif de gouvernance collaborative des acteurs des mobilités en considérant les demandes de renforcement</i>			
<i>7. Préciser le phasage et la priorisation des actions dans le temps, en lien avec les financements</i>			

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
<i>1. Informer la CNDP des modalités de la concertation continue dès la publication des enseignements de la concertation</i>			
<i>2. Organiser une réunion publique pour diffuser l'information sur les enseignements que Tisséo Collectivités tire de la concertation préalable</i>			
<i>3. Partager les résultats des études existantes, en cours ou complémentaires qui seraient conduites</i>			
<i>4. Impliquer le public dans l'élaboration des scénarios, la définition des objectifs quantitatifs et des modalités de suivi et d'évaluation</i>			
<i>5. Mettre en place un comité de suivi, instance pérenne de concertation qui accompagnerait la poursuite de l'élaboration du plan</i>			
<i>6. Veiller à poursuivre une information auprès d'un large public et à mettre en œuvre des modalités pour aller à la rencontre des publics éloignés de la décision.</i>			

